

# FRUMVARP TIL UMFERÐARLAGA

## I. KAFLI

### Markmið, gildissvið og skilgreiningar.

#### 1. gr.

##### Markmið

Með lögum þessum er stefnt að auknu umferðaröryggi allra vegfarenda hér á landi með skýrum, samræmdum reglum, þar sem jafnræðis er gætt milli mismunandi samgöngumáta og tillit tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar á landi.

#### 2. gr.

##### Gildissvið.

Ákvæði laga þessara gilda um vegfarendur, ökutæki og umferð á vegum, nema annað sé sérstaklega tekið fram.

Ákvæði laganna gilda einnig, eftir því sem við á, um umferð ökutækja á lóðum, lendum, afréttum og almenningum. Að öðru leyti gilda ákvæði laga um náttúruvernd um akstur utan vega.

Ákvæði laganna gilda einnig, eftir því sem við á, um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé.

Ákvæði laganna um reiðhjól gilda einnig, eftir því sem við á, um vélknúna hjólastóla og lítil vél- eða rafknúin ökutæki.

Ákvæði laganna um gangandi vegfarendur gilda einnig um þann sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum eða svipuðum tækjum, sem og um þann sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Þau gilda og um fatlaðan mann sem sjálfur ekur hjólastól.

#### 3. gr.

##### Skilgreiningar.

**Aðalljós:** Akstursljós ökutækja, sem stjórnað er með rofa ásamt skiptirofa á milli lágra og hárra ljósgeisla.

**Aðrein:**

Hluti vegar, sem sérstaklega er ætlaður til aksturs inn á akbraut.

**Akbraut:**

Sá hluti vegar, sem ætlaður er fyrir umferð ökutækja.

**Akrein:**

Hver og ein af samhliða reinum, hvort sem henni er skipt að endilöngu með yfirborðsmarkjum eða ekki.

**Akstur á einkalandi:**

Akstur ökutækja á afmörkuðum einkalóðum, jörðum og vinnusvæðum, utan almennrar umferðar.

**Akstur á lokuðum, skilgreindum svæðum:**

Akstur ökutækja á lokuðum sérstaklega skilgreindum og merktum svæðum utan almennrar umferðar, sem miðuð eru við viðkomandi akstur.

*Akstur utan umferðar:*

Akstur ökutækja á snjó eða hjarni á svæðum opnum almenningi.

*Almenn umferð:*

Öll meðferð ökutækja og önnur umferð samkvæmt lögum þessum á vegum, sem opnir eru almenningi.

*Almennir stígar:*

Stígar, svo sem göngu-, hjóla- og reiðstígar sem merktir eru í samræmi við notkun þeirra og ætlaðir eru til frjálsrar umferðar og haldið af fé ríkis eða sveitarfélaga.

*Almenningsvagn:*

Ökutæki, sérstaklega útbúið til fólksflutninga, og notað er til reglubundins áætlunaraksturs samkvæmt fyrirfram ákveðnum akstursleiðum.

*Áspungi:*

Þungi sem flyst á veg af hjólum á einum ás ökutækis.

*Aukin ökuréttindi:*

Ökuréttindi sem falla undir 7. og 8. mgr. 57. gr. laga þessara.

*Beygjurein:*

Hluti vegar, sem sérstaklega er ætlaður til beygju á vegamótum.

*Bifhjól:*

- a. Vélknúð ökutæki, sem ekki telst bifreið, og er á tveimur, þremur eða fjórum hjólum, með eða án hliðarvagns, sem búið er hreyfli sem knýr það áfram og er innan við 400 kg að eigin þyngd.
- b. Vélknúð ökutæki á a.m.k. fjórum hjólum, sem búið er hreyfli sem knýr það áfram, og er innan við 550 kg að eigin þyngd án rafgeyma sé það rafknúð, og aðallega ætlað til farmflutninga.

*Bifreið:*

- a. Vélknúð ökutæki sem aðallega er ætlað til fólks- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, og er á fjórum hjólum eða fleiri eða á þremur hjólum og 400 kg að eigin þyngd eða meira og hannað er til hraðari aksturs en 30 km á klst., eða aka má svo hratt án verulegra breytinga.
- b. Vélknúð ökutæki sem aðallega er ætlað til fólks- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.

*Breytt bifreið:*

Bifreið þar sem búið er að breyta veigamiklum þáttum, svo sem stýrisbúnaði, hemlabúnaði, aflrás, hjólum, grind og yfirbyggingu frá upprunalegri útfærslu framleiðanda og sem ekki eru til leiðbeiningar um frá framleiðanda.

*Dráttarvél:*

Vélknúð ökutæki, sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki og er á hjólum og/eða beltum og er eigi hannað til hraðari aksturs en 40 km á klst.

*Eftirvagn:*

Ökutæki, þ.m.t. hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagnar, sem hannað er til að vera dregið af öðru ökutæki og aðallega er ætlað til fólks- og farmflutninga eða til íveru.

*Eigin þyngd:*

Þyngd ökutækis, sem tilbúið er til notkunar, að meðtöldum búnaði sem því fylgir að jafnaði, eldsneyti, smurólíu, kælivatni, varahjól, verkfærum o.þ.h.

*Farstarfsmaður:*

Starfsmaður flytjanda, það er ökumaður og aðrir í áhöfn hóp- eða vörubifreiðar sem aðstoða ökumann við önnur störf en akstur og einnig sá sem er í bifreið til þess að leysa ökumanninn af þegar hann tekur hvíld.

*Flytjandi:*

Skráður eigandi eða umráðamaður ökutækis eða sá sem hefur það að láni og notar það til fólks- eða farmflutninga á vegum í atvinnuskyni og ekur því sjálfur eða ökumaður í hans þjónustu.

*Fólksbifreið:*

Bifreið sem aðallega er ætluð til fólksflutninga og gerð er fyrir 8 farþega eða færri.

*Frárein:*

Hluti vegar sem sérstaklega er ætlaður til aksturs útaf akbraut.

*Gangbraut:*

Sérstaklega merktur hluti vegar með umferðarljósum, yfirborðsmerkingum og/eða skiltum, sem ætlaður er gangandi vegfarendum til að komast yfir akbraut.

*Gangstétt:*

Sá hluti vegar til hliðar við akbraut sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum.

*Göngugata:*

Vegur eða gata sem eingöngu er ætluð gangandi vegfarendum. Reiðhjól skulu leidd um göngugötu. Þjónustuumferð getur verið heimiluð á tilteknum tímum sólarhrings á göngugötu.

*Heildarþyngd:*

Þyngd ökutækis með ökumanni, farþegum, farmi og viðfestum vinnutækjum. Leyfð heildarþyngd ökutækis er sú heildarþyngd sem leyfð er við skráningu þess.

*Hliðarvagn:*

Ökutæki á einu hjóli sem tengt er við hlið bifhjóls á tveimur hjólum og aðallega er ætlað til fólks- eða farmflutninga.

*Hópbifreið:*

Bifreið sem ætluð er til flutnings fleiri en átta farþega, einnig þótt bifreiðin sé jafnframt ætluð til annarra nota.

*Hraðbraut:*

Vegur sem er með amk. tveim akreinum í hvora átt og hámarkshraða 100 til 110 km á klst.

*Hringtorg:*

Vegamót þar sem hringlaga svæði er í miðjunni með akbraut umhverfis.

*Hættuljós:*

Samhæft blick allra stefnuljósa ökutækja. Hættuljós eru með sérstökum rofa merktum með þríhyrningi í flestum gerðum ökutækja.

*Lagning ökutækis:*

Kyrrstaða ökutækis, með eða án ökumanns, sem stendur lengur yfir en þarf til að hleypa farþegum inn eða út, lesta það eða losa.

*Reiðhjól:*

Ökutæki sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og búið er til aksturs í almennt umferð.

*Sérsmíðað ökutæki:*

Vélknúið ökutæki sem smíðað er sérstaklega eða sett saman úr hlutum mismunandi framleiðenda og merkt þannig

*Sérrein:*

Sérmerkt akrein sem einungis er ætluð ákveðinni tegund umferðar, svo sem almenningsvögnum, leigubifreiðum, bifreiðum í forgangsakstri og reiðhjólum.

*Stefnuljós:*

Gul, blikkandi merkjaljós á hornum ökutækja með sérstökum rofa.

*Stöðvun ökutækis:*

Stutt stöðvun sem ökumaður ákveður sjálfur að gera á akstri sínum og ekki er tilkomin vegna annarrar umferðar, umferðarmerkja, fyrirmæla lögreglumanns eða þess háttar.

*Tengitæki:*

Ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru ökutæki og er ekki eftirvagn. Tengitæki er búið áfestum vélum og tækjum.

*Vegamót:*

Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.

*Vegöxl :*

Sá hluti vegar sem er utan kantlínu.

*Vegfarandi:*

Hver sem fer um veg eða er staddur á vegi eða í ökutæki á vegi.

*Vegur:*

Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.

*Vélknúid ökutæki:*

Ökutæki búið aflvél til að knýja það áfram.

*Viðvörunarþríhyrningur:*

Viðvörunarmerki í formi þríhyrnings með endurskini.

*Vistgata:*

Sérmerkt svæði með blandaðri umferð akandi og gangandi með 15 km. hámarkshraða, þar sem gangandi vegfarendur njóta forgangs.

*Vinnuvél:*

- a. Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til sérstakra verka, er búið áfestum tækjum eða vélum og er á hjólum og/eða beltum.
- b. Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til fólks- eða farmflutninga eða til að draga annað ökutæki; er á hjólum og er eigi hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. Bifhjól getur ekki talist vinnuvél.
- c. Vélknúid ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni.

*Vörubifreið:*

Bifreið sem aðallega er ætluð til farmflutninga, með leyfða heildarþyngd meiri en 3,5 tonn og er að hámarki fyrir 6 farþega.

*Þéttbýli:*

Afmarkað svæði með sérstökum merkjum sem tákna þéttbýli og/eða svæði sem fellur undir skilgreiningu þéttbýlis samkvæmt skipulagslögum.

*Ökutæki:*

Tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru, sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari skilgreiningar á hugtökum samkvæmt lögum þessum.

## II. KAFLI

### Reglur fyrir alla umferð.

#### 4. gr.

##### *Tillitssemi, almenn aðgæsluskylða og óþarfa hávaði.*

Vegfarandi skal sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum, og þannig að eigi trufla eða tefji umferð að óþörfu. Hann skal og sýna þeim, sem býr eða staddur er við veg, tillitssemi og skal haga hraða og akstursháttum þannig að eigi valdi óþarfa ónæði.

Sérstaka tillitssemi skal sýna börnum, öldruðum og þeim sem bera auðkenni fatlaðra eða eru sýnilega sjón- eða heyrnarskertir, fatlaðir eða sjúkir þannig að hái þeim í umferðinni. Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um auðkenni fatlaðra.

Veghaldari skal gera ráðstafanir í samráði við viðkomandi skólayfirvöld og lögreglustjóra til að vernda börn gegn hættu í umferðinni á leið þeirra til og frá skóla.

Ökumaður vélknúins ökutækis skal haga meðferð þess og akstri þannig að frá því stafi eigi hávaði eða loftmengun að óþörfu. Um viðmiðunarmörk fyrir leyfilegan hávaða vegna umferðar ökutækja fer eftir reglugerð um hávaða.

#### 5. gr.

##### *Leikir o.fl.*

Eigi má stökkva af eða upp í ökutæki á ferð eða vera utan á ökutæki á ferð.

Eigi má draga vagn, sleða eða þess háttar aftan í ökutæki, sbr. þó 69. gr. Eigi má hanga í ökutæki á ferð eða draga með ökutæki á vegi þann, sem er á skíðum, hjóla-skíðum, skautum eða svipuðum tækjum.

Eigi má vera að leik á vegi þannig að til óþæginda til óþæginda verði fyrir umferð.

#### 6. gr.

##### *Óhreinkun vegar o.fl.*

Eigi má henda neinu út úr ökutæki á ferð eða skilja eftir á vegi eða strengja yfir veg neitt það sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir vegfarendur.

Ef hlutur sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina fellur eða rennur af ökutæki á veg, skal hann þegar fjarlægður. Ef það er eigi unnt skal vara vegfarendur við með merkjum eða á annan hátt, þar til það, sem hættu eða óþægindum veldur, hefur verið fjarlægt.

#### 7. gr.

##### *Umferðarljós og aðrar leiðbeiningar fyrir umferð.*

Ökumanni er óheimilt að ganga eða aka gegn rauðu umferðarljósi.

Vegfarandi skal að öðru leyti fara eftir leiðbeiningum um umferð sem gefnar eru með umferðarmerkjum, umferðarljósum, yfirborðsmerkingum, hljóðmerkjum eða öðrum merkjum á eða við veg, sbr. 85. gr. Leiðbeiningar þessar gilda framar almennum umferðarreglum.

Leiðbeiningar gefnar með umferðarljósum gilda framar leiðbeiningum um biðskyldu eða stöðvunarskyldu samkvæmt umferðarmerki.

Vegfarandi skal án tafar fara eftir leiðbeiningum um umferð sem lögreglumaður eða sá annar sem ráðherra hefur heimilað að stjórna umferð, gefur. Þær leiðbeiningar gilda framar leiðbeiningum sem gefnar eru á annan hátt.

#### 8. gr.

*Rekstur búfjár.*

Eigi má án leyfis lögreglustjóra reka búfé á vegi.

Rekstri búfjár skulu ætíð fylgja nægilega margir gæslumenn.

Búfénu skal vikið fljótt og greiðlega úr vegi, ef þess gerist þörf vegna annarrar umferðar.

## 9. gr.

*Vistgötur.*

Við akstur um vistgötu ber að aka hægt og eigi hraðar en 15 km á klst. Ökumaður skal sýna gangandi vegfaranda sérstaka tillitssemi og víkja fyrir honum. Gangandi vegfarandi má eigi hindra för ökutækis að óþörfu.

Vistgötu skal merkja sérstaklega. Vélknúnum ökutækjum má ekki leggja í vistgötu nema á merktum stæðum.

## 10. gr.

*Almennar reglur um forgangsakstur.*

Ökumaður ökutækis í forgangsakstri skal nota sérstök hljóð- eða ljósmerki við akstur og skulu aðrir vegfarendur þá víkja úr vegi í tæka tíð. Ökumaður skal gefa til kynna með stefnumerkjum hvert hann hyggst víkja, draga úr hraða og gæta varúðar gagnvart öðrum vegfarendum. Ökumaður skal einungis nema staðar ef nauðsyn ber til og þá utan akbrautar. Hljóð- og ljósmerki má eingöngu nota þegar nauðsyn ber til og er stjórnanda ökutækisins skylt að taka tillit til annarra vegfarenda. Notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dregur ekki úr skyldu ökumanns að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.

Vélknúid ökutæki, sem í einstakt skipti er notað til forgangsaksturs og er greinilega auðkennt að framan með hvíttri veifu, er við þann akstur jafnsett ökutæki skv. 1. mgr. Stjórnandi ökutækisins skal tilkynna lögreglunni um aksturinn svo fljótt sem auðið er að honum loknum. Notkun hvítrar veifu í öðrum tilvikum en fjallað er um í þessari grein er bönnuð.

Við forgangsakstur samkvæmt þessari grein getur ökumaður, ef brýna nauðsyn ber til, látið hjá líða að fylgja eftirfarandi ákvæðum umferðarlaga, enda gæti hann sérstalega ákvæða 2. mgr. 5. gr. um að fylgja leiðbeiningum fyrir umferð sem gefnar eru með umferðarmerkjum og umferðarljósum., IV. kafla um umferðarreglur fyrir ökumenn og V. kafla um ökuhraða.

Ökumaður í forgangsakstri skal ávallt fara eftir leiðbeiningum sem lögreglan gefur við umferðarstjórn. Við akstur á móti rauðu eða gulu ljósi á gatnamótum þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum skal ökumaður enn fremur draga svo mikið úr hraða að hann geti tafarlaust stöðvað ökutæki sitt fyrir umferð úr þverstæðri átt.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um forgangsakstur, þ. á m. skráningu ökutækja til forgangsaksturs, um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur og um námskeið fyrir þá sem sinna forgangsakstri.

## 11. gr.

*Bann við aðkomu að slys- eða brunastað og við því að rjúfa eða hindra lögmæta hópöngu*

Óviðkomandi má eigi koma svo nærri slys- eða brunastað að hann hamli björgunar- eða slökkvistarfi, þar á meðal akstri að og frá staðnum.

Vegfarandi má eigi rjúfa eða hindra á annan hátt lögmæta hópöngu, nema með leyfi lögreglu.

## 12. gr.

*Skemmdir á umferðarmerkjum.*

Án leyfis má eigi nema brott eða breyta umferðarmerki.

Sá sem á hlut að því að skemma umferðarmerki skal strax lagfæra það, ef kostur er. Annars ber honum að tilkynna lögreglunni þegar um atburðinn og gera nauðsynlegar ráðstafanir til viðvörunar öðrum vegfarendum.

## 13. gr.

*Skyldur vegfarenda við umferðaróhapp.*

Vegfarandi, sem á hlut að umferðarslysi eða öðru umferðaróhappi, skal þegar nema staðar, hvort sem hann á sök á eða ekki. Hann skal veita slösuðum mönnum og dýrum, eftir því sem við á hverja þá hjálp, sem honum er unnt, og taka að öðru leyti þátt í aðgerðum, sem óhappið gefur efni til. Hver sá sem hlut á að umferðaróhappi eða hefur verið sjónarvottur að því, skal skýra frá nafni sínu og heimilisfangi, ef þess er óskað af öðrum þeim sem hlut á að óhappinu eða hefur orðið fyrir tjóni.

Ef maður hefur látist eða slasast í umferðarslysi, skal sá sem átti hlut að því tilkynna lögreglunni um slysið svo fljótt sem auðið er. Ef tjón hefur orðið á eignum og enginn er viðstaddur til að taka við upplýsingum sem um ræðir í 1. mgr., skal tjónvaldur tilkynna það tjónþola eða lögreglunni svo fljótt sem auðið er.

Hafi maður látist eða slasast alvarlega í umferðarslysi má eigi raska vettvangi eða fjarlægja ummerki sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn þess. Ef ökutæki veldur verulegri hættu fyrir umferðina skal þó færa það úr stað.

**III. KAFLI****Umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur.**

## 14. gr.

*Notkun gangstétta, göngustíga o.fl.*

Gangandi vegfarandi skal nota göngugötu, gangstétt, göngustíg eða þann hluta vegar sem liggur utan akbrautar (vegöxl). Ef ekki er gangstétt, göngustígur eða vegöxl meðfram vegi má nota akbraut. Skal þá að jafnaði gengið við vinstri vegarbrún í gönguátt og ekki fleiri en tveir samhliða. Gangandi vegfarandi má þó nota gagnstæða vegarbrún ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

## 15. gr.

*Ganga yfir akbraut.*

Gangandi vegfarandi sem ætlar yfir akbraut skal hafa sérstaka aðgát gagnvart ökutækjum sem nálgast. Hann skal fara yfir akbrautina án óþarfrar tafar.

Þegar farið er yfir akbraut skal nota gangbraut ef hún er nálæg. Sama á við um göng og brú fyrir gangandi vegfarendur. Að öðrum kosti skal ganga þvert yfir akbraut og að jafnaði sem næst vegamótum.

Þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum má einungis ganga yfir akbraut þegar grænt ljós er fyrir umferð gangandi vegfarenda eða lögreglan gefur til kynna með merkjagjöf að umferð gangandi sé heimil.

**IV. KAFLI****Umferðarreglur fyrir öikumenn.**

## 16. gr.

*Notkun akbrauta og sérreina.*

Ökumaður skal nota akbraut. Bannað er að aka eftir gangstétt eða göngustíg, sbr. þó 2. mgr. 26. gr. og 4. mgr. 41. gr. að því er varðar hjólreiðamenn.

Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja, skal ökumaður nota þá rein sem ökutæki hans er ætluð.

Sveitarstjórn er heimilt að ákveða með auglýsingu hvaða ökutæki megi almennt eða í einstökum tilvikum aka á sérreinum. Skal við þá ákvörðun litið til þess að sú ákvörðun valdi ekki hættu eða röskun á umferðaröryggi.

#### 17. gr.

##### *Hvar skal aka á vegi.*

Ökumaður skal vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti.

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því, að eigi sé hætt á árekstri, þótt ökutækið, sem er á undan, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Þegar ökutæki er ekið á 60 km hraða á klst. eða meira skal bil á milli ökutækja vera eigi skemmra en 50 metrar. Utan þéttbýlis skal ökutæki, sem háð er sérstökum hraðareglum samkvæmt 35. gr., auk þess vera svo langt frá næsta ökutæki á undan að þeir sem fram úr aka geti án hættu komist á milli þeirra.

Aka skal hægra megin við umferðareyju o.þ.h., sem komið er fyrir á akbraut. Þó má aka vinstra megin, ef það er gefið til kynna með merki eða ekið er á akbraut með einstefnuakstri.

#### 18. gr.

##### *Akstur á vegamótum, í beygjum og á hringtorgum.*

Ökumaður sem ætlar að beygja á vegamótum skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Hann skal sérstaklega gefa gaum umferð óvarinna vegfarenda, svo og umferð sem á móti og á eftir kemur og gefa stefnumerki í samræmi við fyrirhugaða akstursstefnu.

Við hægri beygju ber að aka sem næst hægri brún akbrautar og skal beygjan tekin eins kröpp og unnt er. Við vinstri beygju skal aka sem næst miðlínu akbrautar og á akbraut með einstefnuakstri eins nálægt vinstri brún og unnt er. Beygjuna skal taka þannig, að þegar ökutækið kemur út af vegamótunum, sé það hægra megin á akbrautinni sem beygt er inn á.

Tveir ökumenn sem koma úr gagnstæðum áttum á vegamót, og ætla báðir að beygja til vinstri, skulu aka vinstra megin hvor fram hjá öðrum þegar þeir mætast, ef það er unnt án hættu eða óþæginda.

Þar sem ein beygjuakrein er inn á akbraut, með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu, skal beygjan tekin svo sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

Ökumaður sem nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri reinar í akstursstefnu sína, skal í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá rein sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar. Þar sem tvær beygjureinar eru inn á akbraut, með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu, skal sá sem velur hægri rein í beygju koma inn á rein lengst til hægri á akbraut sem ekið er inn á.

Ökumaður sem ekur að hringtorgi skal veita þeim sem eru í torginu forgang. Í hringtorgi, sem skipt er í tvær reinar, skal ökumaður velja hægri rein, ytri hring, ætli hann að aka út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum. Ökumaður á ytri hring skal veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr torginu. Óheimilt er að skipta um rein við eða í hringtorgi.



## 19. gr.

*Að snúa ökutæki, aka aftur á bak og skipta um akrein.*

Áður en ökumaður snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, skal hann ganga úr skugga um það að það sé unnt án þess að það geti haft þær afleiðingar að hætta eða óþæginda skapast fyrir aðra.

Áður en ökumaður ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar, skal hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Sama gildir ef ökumaður ætlar að stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess.

Ökumaður á aðrein skal aðlaga hraða ökutækis síns umferð á þeirri akrein sem hann ætlar inn á, og fara af aðreininni strax og það er unnt án hættu eða óþarfa óþæginda. Ökumaður á akrein, sem umferð af aðrein ætlar inn á, skal auðvelda þeirri umferð akstur inn á akreinina.

Þar sem tvær akreinar renna saman í eina á veg skulu ökumenn gæta þess að hleypa inn á akreinina til skiptis eftir því sem því verður við komið og merkingar gefa það til kynna.

Frárein skal nota strax og hún byrjar.

## 20. gr.

*Akstur við biðstöð almenningsvagna o.fl.*

Ökumaður sem í þéttbýli nálgast biðstöð þar sem almenningsvagn hefur numið staðar, skal draga úr hraða ef ökumaður hans hefur gefið merki um að hann ætli að aka af stað, og nema staðar þannig að almenningsvagninn geti ekið frá biðstöðinni, ef nauðsyn ber til. Ökumaður almenningsvagnsins skal eftir sem áður hafa sérstaka aðgát til að draga úr hættu.

Ákvæði 1. málsl. 1. mgr. gildir ekki þegar hámarkshraði á vegi er meiri en 60 km á klukkustund.

Ökumaður sem nálgast merкта skólábifreið sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út skal viðhafa sérstaka aðgát. Sama á við þegar skólábifreið er ekið frá slíkum stað.

## 21. gr.

*Þegar ökutæki mætast.*

Þegar ökutæki mætast skal þeim ekið hægra megin hvoru fram hjá öðru og þess gætt að nægilegt hliðarbil sé milli þeirra. Aka ber varlega og sýna öðrum vegfarendum tillitssemi og nema staðar, ef nauðsyn ber til. Ef hindrun er á hluta vegar skal sá ökumaður nema staðar þeim megin á akbrautinni sem hindrunin er. Ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust, skal sá ökumaður sem fyrstur kemur að njóta forgangs, en sá sem síðar kemur að skal, ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aftur á bak.

Mæta má ökutæki í vegavinnu eins og best hentar, enda sé sýnd full aðgæsla.

## 22. gr.

*Almennar reglur um framúrakstur.*

Aka skal vinstra megin fram úr ökutæki. Þó skal aka hægra megin fram úr ökutæki, ef ökumaður þess beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. Hjólreiðamaður má fara hægra megin fram úr öðrum ökutækjum en reiðhjólum.

Ökumaður sem ætlar fram úr ökutæki, skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu, og athuga sérstaklega:

- a. að akrein sú, sem nota á til framúraksturs, sé án umferðar á móti á nægilega löngum kafla og að ekki sé annað, er hindri framúraksturinn,
- b. að sá, sem á undan er, hafi ekki gefið merki um, að hann ætli að aka fram úr öðru ökutæki,
- c. að enginn, sem á eftir ekur, hafi byrjað akstur fram úr honum, og
- d. að hann geti komist inn í umferðarstrauminn á ný án óþæginda fyrir aðra, þegar framúrakstri lýkur. Þetta á þó eigi við um framúrakstur á akrein þar sem mótumferð er óheimil.

Sá sem ekur fram úr skal hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess, sem ekið er fram úr. Sá sem ekið hefur vinstra megin fram úr skal aka til hægri á ný svo fljótt sem unnt er án hættu eða óþæginda. Hann þarf þó ekki að aka til hægri ef ætlunin er að aka þá þegar fram úr enn öðru ökutæki og skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi.

Í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu þar sem hraðinn ræðst af þeim sem á undan fara, má aka hægra megin fram úr ökutæki á annarri akrein. Þegar þannig stendur á má ekki skipta um akrein nema þess þurfi til að beygja á vegamótum, aka af akbraut, stöðva ökutæki eða leggja því.

Aka má fram úr ökutæki ef öðru ökutækjanna er ekið á akrein sem ætluð er sérstakri tegund umferðar.

Aka má fram úr ökutæki í vegavinnu á þann hátt sem hentugastur er, enda sé sýnd full aðgæsla.

### 23. gr.

#### *Aðgæsluskylda ökumanns við framúrakstur.*

Þegar ökumaður verður þess var, að ökumaður, sem á eftir kemur, ætlar að aka fram úr vinstra megin, skal hann vera eins langt til hægri og unnt er og gefa stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr. Má hann ekki auka hraðann eða torvelða framúraksturinn á annan hátt.

Ef ökutæki er ekið hægt eða er fyrirferðarmikið og akbraut er mjó eða bugðótt eða umferð kemur á móti, skal ökumaður gæta sérstaklega að umferð, sem kemur á eftir. Ef það getur auðvelað framúrakstur skal hann aka til hliðar eins fljótt og unnt er, draga úr hraða og nema staðar, ef þörf krefur.

### 24. gr.

#### *Bann við framúrakstri.*

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Sama gildir rétt áður en komið er að gangbraut eða á henni. Óheimilt er að aka fram úr öðru ökutæki þegar óbrotin merkjalína (hindrunarlína) er langsum á milli akbrauta, þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. Sama gildir um akstur þeim megin við heila línu, þar sem eru hálf- eða fullbrotnar línur hinum megin langsum á milli akbrauta.

Heimilt er þó að aka fram úr öðru ökutæki ef skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi og

- a. ökutækin eru á akbraut með tveimur eða fleiri akreinum í akstursstefnu þeirra,
- b. aka skal hægra megin fram úr vegna ökutækis sem beygt er til vinstri,
- c. umferð á vegamótum er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum,
- d. umferð við gangbraut er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, enda sé nægilegt útsýni yfir gangbrautina, eða
- e. umferð hefur forgang gagnvart umferð af hliðarvegi, sbr. 2. mgr. 25. gr.

Eigi má heldur aka fram úr öðru ökutæki, þegar vegsýn er skert vegna hæðar eða beygju á vegi, nema unnt sé að aka fram úr á akrein þar sem umferð á móti er óheimil.

Ákvæði greinarinnar á ekki við um akstur fram úr reiðhjólí.

25. gr.

*Skylda til að veita öðrum forgang.*

Ökumaður skal hafa sérstaka aðgát við vegamót.

Ökumaður, sem ætlar að aka inn á eða yfir veg, skal veita umferð ökutækja á þeim vegi úr báðum áttum forgang, ef það er gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu.

Nú ætlar ökumaður að aka inn á veg af bifreiðastæði, lóð eða landareign, bensínstöð eða svipuðu svæði eða af götuslóða, stíg, göngugötu, vistgötu, heimreið eða svipuðum vegi eða yfir gangstétt eða vegaröxl og skal hann þá veita umferð í veg fyrir leið hans forgang.

Þegar ökumenn stefna svo að leiðir þeirra skerast á vegamótum, opnum svæðum eða svipuðum stöðum, skal sá þeirra sem hefur hinn sér á hægri hönd veita honum forgang.

Ökumaður sem á að veita öðrum forgang skal gefa greinilega til kynna að hann muni veita forgang með því að draga úr hraða í tæka tíð eða nema staðar. Hann má því aðeins aka áfram að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir önnur ökutæki miðað við hvar þau eru á vegi, hver fjarlægð þeirra er og hraði.

Þegar ökumaður ætlar að beygja á vegamótum ber honum að veita umferð sem á móti kemur forgang svo og gangandi vegfarendum og hjólreiðamönnum sem fara þvert yfir akbraut þá sem hann ætlar að fara á. Sama á við um akstur yfir eða af akbraut þar sem eigi eru vegamót.

Ökumaður, sem nálgast eða ekur inn á vegamót, skal haga akstri sínum þannig, að hann valdi ekki umferð á veginum, sem hann fer yfir, óþarfa óþægindum, ef hann neyðist til að nema þar staðar.

Á vegamótum, þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum, má ökumaður eigi aka inn á vegamótin á grænu ljósi, ef honum má vera ljóst af aðstæðum í umferðinni, að hann muni eigi komast yfir vegamótin, áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð úr þverstæðri átt.

26. gr.

*Sérstakar skyldur gagnvart gangandi vegfarendum.*

Ökumaður sem mætir eða ekur fram hjá gangandi vegfaranda skal gefa honum tíma til að víkja til hliðar og veita honum nægilegt rými á veginum.

Ökumaður sem ætlar að aka yfir gangstétt eða göngustíg eða að aka út á akbraut frá lóð eða svæði við veginn skal bíða meðan gangandi vegfarandi fer fram hjá. Sama á við um akstur inn á eða yfir göngugötu.

Við akstur á göngugötu skal ökumaður hafa sérstaka aðgát og tillitssemi gagnvart gangandi vegfaranda.

Við beygju á vegamótum má ökumaður ekki valda gangandi vegfaranda, sem fer yfir akbraut þá sem beygt er inn á, hættu eða óþægindum. Sama á við um akstur yfir akbraut eða af henni þar sem ekki eru vegamót.

Við gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, skal ökumaður bíða eftir gangandi vegfaranda sem er á gangbrautinni á leið yfir akbrautina, þótt umferð sé að öðru leyti heimil í akstursstefnu ökumannsins. Ef gangbrautin er við vegamót og ökumaður kemur að henni úr beygju á vegamótunum, skal hann aka hægt og bíða meðan gangandi vegfarandi, sem er á gangbrautinni eða á leið út á hana, kemst fram hjá.

Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, skal aka þannig að ekki valdi gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum. Skal ökumaður nema staðar, ef nauðsynlegt er, til að veita hinum gangandi færi á að komast yfir akbrautina.

Ökumaður skal forðast, svo sem unnt er, að stöðva ökutæki á gangbraut.

#### 27. gr.

##### *Stöðvun ökutækis og lagning þess.*

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því á þeim stað eða þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir umferðina.

Á vegi má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin. Þar sem einstefnuakstur er má þó setja aðrar reglur, sbr. 1. mgr. 81. gr. Utan þéttbýlis má stöðva ökutæki eða leggja því vinstra megin, ef nauðsyn krefur vegna sérstakra aðstæðna. Stöðva skal ökutæki eða leggja því við ystu brún akbrautar og samhliða henni eða utan hennar, ef unnt er.

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því á gangstétt eða gangstíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 81. gr. Sama á við um umferðareyjar og svipaða staði.

Þegar ökumaður yfirgefur vélknúið ökutæki skal hann stöðva vél þess og búa svo um að það geti ekki runnið sjálfkrafa eða aðrir látið það fara af stað.

Opna skal dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við feringu og affermingu.

#### 28. gr.

##### *Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis.*

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því:

- a. á gangbraut eða í minna en 5 metra fjarlægð áður en að henni er komið,
- b. á vegamótum eða í minna en 5 metra fjarlægð frá næstu brún akbrautar á þvervegi,
- c. þannig að skyggi á umferðarmerki eða umferðarljós,
- d. í göngum eða undir brú,
- e. í eða við blindhæð eða beygju eða annars staðar þar sem vegsýn er skert,
- f. þar sem akbraut er skipt í akreinar með óbrotinni merkjalínu (hindrunarlínu) langsum á milli akreina, þar sem ekið er í gagnstæðar áttir, eða með heilli línu langsum á milli akreina, þar sem eru hálf- eða fullbrotnar línur hinum megin.
- g. eða svo nálægt slíkri línu að torveldi akstur inn á rétta akrein,
- h. á hringtorgi,
- i. á merktu stæði fyrir leigubifreiðir til mannflutninga og hópþingreiðar,
- j. í minna en 15 metra fjarlægð frá merki fyrir biðstöð almenningsvagna,
- k. á merktu stæði fyrir bifreiðir fatlaðra.

Eigi má leggja ökutæki:

- a. á brú,
- b. að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð,
- c. við hlið ökutækis, sem stendur við brún akbrautar, annars en reiðhjóls eða bifhjóls,
- d. þannig að hindri aðgang að öðru ökutæki eða færslu þess af staðnum, og
- e. við vatnshana slökkviliðs.

#### 29. gr.

##### *Undantekningar vegna ökutækja í vegavinnu.*

Ákvæði 27. og 28. gr. gilda ekki um ökutæki í vegavinnu, enda sé nauðsynlegt að stöðva það eða leggja því vegna vinnunnar og fullnægjandi varúðarráðstafanir gerðar. Sama á við um ökutæki lögreglu, slökkviliðs eða sjúkraflutningaliðs.

30. gr.

*Bann við akstri, stöðvun eða lagningu ökutækis í þéttbýli utan vega.*

Í þéttbýli má ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúnu ökutæki utan vega á svæði sem ekki er ætlað fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Þetta gildir þó ekki um akstur vegna óhjákvæmilegrar þjónustu, sjúkraflutninga eða annars aksturs í samþæringum tilgangi.

31. gr.

*Skýldur ökumanns, þegar ökutæki hefur stöðvast í sérstökum tilvikum.*

Nú stöðvast ökutæki vegna umferðaróhapps, vélarbilunar eða annarra orsaka á stað, þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því. Skal þá flytja það á viðeigandi stað eins fljótt og unnt er, nema annað leiði af 13. gr. Hafi ökutæki stöðvast á þannig stað eða svo að hætta eða óþægindi stafi af fyrir umferðina, skal ökumaður gera ráðstafanir með hættuljósi eða viðvörunarþríhyrningi til að vara aðra vegfarendur við þar til það hefur verið flutt brott.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um viðvörunarþríhyrningi ökutækis, sem stöðvast í sérstökum tilvikum og notkun hans.

32. gr.

*Merki og merkjagjöf.*

Þegar nauðsynlegt er til að koma í veg fyrir eða afstýra hættu skal ökumaður gefa hljóð- eða ljósmerki eða á annan hátt vekja athygli annarra vegfarenda á hættunni. Merki skal gefa þannig að sem minnstum óþægindum valdi, og ekki að nauðsynjalausu. Hljóðmerki í tengslum við framúrakstur má einungis nota utan þéttbýlis. Hljóðmerki má eigi nota lengur en nauðsyn ber til. Þegar myrkur er skal ökumaður vélknúins ökutækis gefa ljósmerki í stað hljóðmerkis, nema um yfirvofandi hættu sé að ræða. Ljósmerki skal gefa með því að blikka háljósum eða lágljósum.

Ökumaður skal með góðum fyrirvara veita öðrum vegfarendum upplýsingar um fyrirhugaða akstursstefnu sína. Upplýsingar eru veittar með því að gefa stefnumerki með stefnuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta út hönd. Stefnumerki skal gefa áður en ökumaður:

- a. beygir á vegamótum.
- b. ekur inn á og eftir frárein.
- c. ætlar að aka af aðrein og inn á veg.
- d. ekur að eða frá brún vegar.
- e. skiptir um akrein.
- f. ekur fram úr öðru ökutæki.
- g. vill gefa öðrum til kynna að honum sé óhætt að aka framúr.
- h. ekur inn í eða út úr bifreiðastæði.
- i. ekur út úr hringtorgi.
- j. ekur á ytri hring torgs fram hjá útkeyrslu af torginu.

Í öðrum tilvikum en greinir í a-j-lið 2. mgr., skal ökumaður enn fremur á sama hátt gefa stefnumerki ef hann má ætla að slíkt geti komið öðrum vegfarendum að gagni eða stuðlað að gagnkvæmum skilningi vegfarenda á milli.

Ökumaður, sem ætlar að stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess, skal gefa merki öðrum til leiðbeiningar. Merkið skal gefa með hemlaljósi eða hættuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta upp hönd.

Merki samkvæmt 2.-4. mgr. skal gefa á greinilegan og ótvíræðan hátt, áður en stefnu ökutækis er breytt, snögglega dregið úr hraða þess eða það er stöðvað. Merkjagjöf skal hætt þegar hún á ekki lengur við.

Merkjagjöf leysir ökumann ekki undan varúðarskyldu.

### 33. gr.

#### *Ljósanotkun.*

Við akstur vélknúins ökutækis skulu lögboðin aðalljós eða önnur ökuljós ávallt vera tendruð.

Við akstur annarra ökutækja en vélknúinna í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum og þegar birta er vegna veðurs eða af öðrum ástæðum ófullnægjandi, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið, skulu lögboðin ljós vera tendruð.

Nota skal háan ljósgeisla þegar sjónsvið ökumanns nægir annars ekki til að aka örugglega miðað við ökuhraða.

Háan ljósgeisla má eigi nota:

- a. þegar ekið er um nægilega vel lýstan veg,
- b. þegar ekið er á móti öðru ökutæki, þannig að valdið geti ökumanni þess glýju, eða
- c. þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki, að valdið geti ökumanni þess óþægindum.

Nota skal lágan ljósgeisla þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla.

Í þoku, þéttri úrkomu eða skafrenningi má nota þokuljós í stað eða ásamt lágum ljósgeisla. Hjálparljós má eigi nota til annars en þau eru ætluð.

Ljósstyrkur framvísandi akstursljósa má að hámarki vera 225.000 cd. Ljós má eigi nota þannig að valdið geti öðrum vegfarendum glýju.

Eigi má nota annan ljósabúnað eða glitmerki en boðið er eða heimilað í lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um auðkenningu ökutækja, sem eigi skal búið ljósum, og um varúðarmerki fyrir reiðmenn og hesta.

### 34. gr.

#### *Hættuljós og viðvörunarþríhyrningar.*

Ef nokkur kostur er skulu hættuljós vera tendruð ef ökutæki, með eða án tengitækis, er stöðvað eða því er lagt á akbraut. Ávallt skal setja upp viðvörunarþríhyrning.

Þegar svo stendur á sem í 1. mgr. segir mega önnur ljós en þar greinir eigi vera tendruð.

Ljós þurfa eigi að vera tendruð á reiðhjóli eða bifhjóli án hliðarvagns ef þeim er lagt samhliða ystu brún vegar.

## **V. KAFLI**

### **Ökuhraði.**

### 35. gr.

#### *Almennar reglur.*

Ökuhraða skal jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Ökumaður skal þannig miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Hraðinn má aldrei verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sér yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera má ráð fyrir. Þegar skipt er frá háum ljósgeisla í lágan skal aðlaga ökuhraða hinu breytta sjónsviði.

Sérstök skylda hvílir á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður:

- a. í þéttbýli,
- b. þegar útsýn er takmörkuð vegna birtu eða veðurs,
- c. við vegamót, í hringtorgum og í beygjum,
- d. áður en komið er að gangbraut,
- e. við blindhæð eða annars staðar þar sem vegsýn er skert,
- f. þegar hætta er á að ljós valdi glýju,
- g. þegar ökutæki mætast á mjóum vegi,
- h. þegar vegur er blautur eða háll,
- i. þegar ökutæki nálgast almenningsvagn eða merkta skólabifreið, sem numið hefur staðar til þess að hleypa farþegum inn eða út,
- j. þegar ökutæki nálgast barn á eða við veg,
- k. þegar ökutæki nálgast aldraðan eða fatlaðan vegfaranda eða vegfaranda, sem ber auðkenni sjónskertra,
- l. þegar ökutæki nálgast búfé á eða við veg, þar sem vegavinna fer fram, og
- m. þar sem umferðaróhapp hefur orðið.

Ökumaður má eigi að óþörfu aka svo hægt eða hemla svo snögglega að tefji eðlilegan akstur annarra eða skapi hættu.

Þegar vegur er blautur skal ökumaður, eftir því sem unnt er, aka þannig að vegfarendur verði ekki fyrir aurslettum.

### 36. gr.

#### *Almennar hraðatakmarkanir.*

Í þéttbýli má ökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst.

Utan þéttbýlis má ökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst. á vegum með óbundnu slitlagi og vegum með einni akrein með bundnu slitlagi, en 90 km á klst. á öðrum vegum með bundnu slitlagi.

Ákveða má hærri hraðamörk á hraðbrautum, þó eigi meira en 110 km á klst., ef aðstæður leyfa og æskilegt er til að greiða fyrir umferð, enda mæli veigamikil öryggis-sjónarmið eigi gegn því. Á hraðbrautum má einungis aka vélknúnum ökutækjum sem aka með amk. 40 km hraða á klst. á láréttum vegi.

Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum.

Á afmörkuðum bifreiðastæðum og bílastæðahúsum skal ökuhraði ákveðinn að hámarki 15 til 30 km á klst.

Ráðherra setur í reglugerð, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, nánari ákvæði um þær tegundir vega þar sem heimilt er að ákveða aukinn hámarkshraða samkvæmt 3. mgr., þ. á m. um rafræna stjórnun hraða á slíkum vegum.

### 37. gr.

#### *Reglugerðarheimild um sérstakan lægri hámarkshraða.*

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð ákvæði um sérstakan lægri hámarks-hraða vélknúins ökutækis, en segir í 36. gr., ef þess er þörf vegna hönnunar ökutækisins.

## VI. KAFLI

### Sérreglur um akstursípróttir og aksturskeppni.

38. gr.

*Leyfisveitingar og almennar reglur um aksturskeppni.*

Leita skal leyfis lögreglustjóra til að halda aksturskeppni á lokuðum skilgreindum svæðum. Ef um aksturskeppni á þjóðvegi er að ræða skal leita samþykkis Vegagerðarinnar. Ef um aksturskeppni utan vega skal leita samþykkis viðkomandi sveitarstjórnar.

Við allan undirbúning og framkvæmd aksturskeppni ber að taka tillit til þess að keppnin og annar akstur keppenda valdi eigi öðrum verulegum óþægindum eða hættu eða skemmdum á vegi eða náttúruspjöllum.

Keppnishaldari er ábyrgur fyrir skemmdum á vegum og öðrum mannvirkjum, svo og á náttúru, sem hljótask af aksturskeppni eða öðrum akstri keppenda eða starfsmanna við keppni.

Lögreglustjóra er heimilt að víkja frá ákvæðum umferðarlaga um hámarkshraða, að því er varðar ökutæki er taka þátt í aksturskeppni á vegi, enda verði þá umferð annarra ökutækja þar bönnuð og aðrar viðeigandi öryggisráðstafanir gerðar.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um akstursípróttir og aksturskeppni, þar á meðal um framkvæmd löggæslueftirlits og kostnað vegna þess, framkvæmd aksturskeppni, um gerð verklagsreglna á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursípróttir, sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa og um lágmarksaldur miðað við ökutæki.

39. gr.

*Akstur barna á æfingasvæði og í skemmtigörðum.*

Lögreglustjóra er heimilt að leyfa starfsemi þar sem akstur barna fer fram á þar til gerðum æfingasvæðum.

Börn frá 5 ára aldri mega aka rafbílum sem sérstaklega eru hannaðir fyrir börn. Með sama hætti mega börn sem náð hafa 10 ára aldri eða eru a.m.k. 140 sentimetrar á hæð aka öðrum gerðum vélknúinna leiktækja á sérstökum svæðum í skemmtigörðum.

40. gr.

*Undanþága til æfinga og keppni vegna aldurs.*

Með leyfi lögreglustjóra er heimilt að víkja frá ákvæðum laga þessara um ökuskríteini og um lágmarksaldur ökumanna við æfingar og keppni á lokuðum svæðum utan vega. Undanþága þessi gildir þó ekki um þann sem sviptur hefur verið ökurétti.

Undanþága að því er varðar þann sem ekki hefur náð 18 ára aldri er háð skriflegu samþykki foreldris eða annars forsjármanns.

Nánari ákvæði um lágmarksaldur samkvæmt þessari grein miðað við ökutæki koma fram í reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

## VII. KAFLI

### Sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól.

41. gr.

*Reiðhjól.*



Hjólreiðamenn skulu hjóla í einfaldri röð. Þar sem nægilegt rými er mega tveir þó hjóla samhliða, ef það er unnt án hættu eða óþæginda. Ef gefið er merki um framúr-akstur mega hjólreiðamenn eigi hjóla samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefji.

Hjólreiðamaður skal hjóla hægra megin á akrein þeirri, sem lengst er til hægri. Akreinina við hlið hennar má þó nota til framúraksturs, ef eigi er unnt að fara fram úr hægra megin.

Hjólreiðamaður, sem nálgast vegamót og ætlar að fara til vinstri, má fara beint áfram inn á vegamótin og beygja þá fyrst, þegar það er unnt án óþæginda fyrir aðra umferð.

Heimilt er að hjóla á gangstétt og göngustíg, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum eða sveitarstjórn hefur ekki sérstaklega lagt bann við því. Þegar gangstétt eða göngustíg hefur verið skipt upp með miðlínu í rein fyrir gangandi vegfarendur annars vegar og hjólreiðamenn hins vegar er þó einungis heimilt að hjóla á viðeigandi rein. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að hjóla á hjólastígnum. Hjólreiðamaður á gangstétt eða göngustíg skal ávallt víkja fyrir gangandi vegfarendum.

Hjólreiðamaður skal að jafnaði hafa fætur á fótstigum og a.m.k. aðra hönd á stýri.

Ganga skal þannig frá reiðhjóli, sem er lagt, að eigi stafi hætta eða truflun af.

#### 42. gr.

##### *Börn og reiðhjól.*

Barn yngra en 7 ára má eigi hjóla á akbraut nema undir leiðsögn og eftirliti manns sem náð hefur 15 ára aldri.

Eigi mega vera fleiri farþegar á reiðhjóli en það er til þess gert. Vanur hjólreiðamaður, sem náð hefur 15 ára aldri má reiða barn yngra en 7 ára, enda sé barninu ætlað sérstakt sæti og þannig um búið að því stafi eigi hætta af hjólteinunum.

Eigi má flytja á reiðhjóli þyngri hluti eða fyrirferðarmeiri en svo að ökumaður geti haft fullkomna stjórn á reiðhjólinu og gefið viðeigandi merki. Eigi má heldur flytja á reiðhjóli hluti sem valdið geta öðrum vegfarendum óþægindum.

#### 43. gr.

##### *Almennar reglur um akstur bifhjóla.*

Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði þar eigi meiri en 60 km á klst. og aðstæður leyfa slíkt.

Bifhjóli má eigi aka á gangstétt eða göngustíg, nema skilyrði 2. mgr. 26. gr. eigi við.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má eigi flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til.

Ökumaður bifhjóls skal hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvílum og að jafnaði báðar hendur á stýri.

## VIII. KAFLI

### **Bann við akstri undir áhrifum áfengis, ávana- og fíkniefna o.fl.**

#### 44. gr.

##### *Veikindi, áfengisáhrif o.fl.*

Ökumaður skal vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því, sem hann fer með.

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna ökutæki, ef hann vegna veikinda, hrörnnunar, ofreynslu, svefnleysis, neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða annarra orsaka er þannig á sig kominn, að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

Eigi má fela manni í því ástandi, sem um ræðir í 2. mgr., stjórn ökutækis.

Enginn má neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna við stjórn vélknúins ökutækis.

Tóbaksreykingar eru bannaðar við stjórn bifreiðar til farþegaflutninga í atvinnuskyni.

#### 45. gr.

##### *Bann við ölvunarakstri.*

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki, ef hann er undir áhrifum áfengis.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,20‰, en er minna en 1,20‰, eða vínandamagn í lofti, sem hann andar frá sér, nemur 0,1 milligrömmum í lítra lofts, en er minna en 0,60 milligrömm, eða ökumaður er undir áhrifum áfengis þótt vínandamagn í blóði hans eða útöndun sé minna telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,20‰ eða meira eða vínandamagn í lofti, sem hann andar frá sér, nemur 0,60 milligrömmum í lítra lofts eða meira telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki.

Nú hefur ökumaður neytt áfengis við akstur eða fyrir hann þannig að vínandamagn í blóði hækkar eftir að akstri lauk, og skal þá litið svo á sem hið aukna vínandamagn hafi verið í blóði hans við aksturinn.

Það leysir ökumann ekki undan sök þótt hann ætli vínandamagn minna en um ræðir í 2. og 3. mgr.

Enginn má hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti, ef hann er undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna, að hann geti eigi stjórnað hjólinu eða hestinum örugglega.

Eigi má fela manni í því ástandi, sem að framan greinir, stjórn ökutækis.

#### 46. gr.

##### *Bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna.*

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir áhrifum ávana- og fíkniefna sem bönnuð eru á íslensku yfirráðasvæði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

Mælist ávana- og fíkniefni samkvæmt 1. mgr. í blóði ökumanns telst hann vera undir áhrifum ávana- og fíkniefna og óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega.

Enginn má hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef hann er undir áhrifum ávana- og fíkniefna samkvæmt 1. mgr.

Eigi má fela manni sem er undir áhrifum ávana- og fíkniefna samkvæmt 1. mgr. stjórn ökutækis.

#### 47. gr.

##### *Tilkynningarskylda og bann við sölu varnings til ökumanns sem er ölvaður.*

Pegar maður hefur neytt áfengis á veitingastað og veitingamaður eða starfsmenn hans vita eða hafa ástæðu til að ætla, að hann sé stjórnandi ökutækis og að hann sé vegna áfengisneyslu ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega, ber þeim að reyna að

hindra hlutaðeigandi í því að aka ökutækinu, með því meðal annars að gera lögreglunni viðvart.

Eigi má selja eða afhenda ökumanni vélknúins ökutækis eldsneyti eða annað, sem þarf til aksturs, ef hann er augljóslega undir áhrifum áfengis. Skylt er afgreiðslumanni sem veit eða hefur ástæðu til að ætla að ökumaður ætli að aka ökutækinu, að reyna að koma í veg fyrir brotið, með því meðal annars að gera lögreglunni viðvart.

#### 48. gr.

##### *Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl.*

Ökumanni vélknúins ökutækis er skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf og láta í té svita- og munnvatnssýni með þeim hætti sem lögregla ákveður ef:

- a. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr., sbr. 45. gr. og 46. gr.,
- b. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum þessara laga eða reglna sem settar eru samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið á um heimild til töku öndunar-, svita- eða munnvatnssýna,
- c. hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða
- d. hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.
- e. þegar umferðarslys sem hann á þátt í hefur leitt til dauða eða alvarlegs slyss.

Lögreglan getur fært ökumann til rannsóknar á öndunar-, svita- og munnvatnssýni eða til blóð- og þvagrannsóknar ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr. gr., sbr. 45. gr. eða 46. gr. eða hann neitar lögreglunni um að gangast undir öndunarpróf eða láta í té svita- eða munnvatnssýni eða er ófær um það. Liggi fyrir grunur um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis getur lögreglan auk þess fært ökumann til læknisskoðunar. Sama á við þegar grunur er um akstur undir áhrifum áfengis og sérstakar ástæður mæla með því.

Lögregla annast töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvagsýnis. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn samkvæmt 2. mgr. Neiti ökumaður er heimilt að beita valdi við framkvæmd rannsóknar, sbr. þó 4. mgr.

Þvagrannsókn samkvæmt 2. mgr. skal ákveðin með úrskurði dómara samkvæmt lögum um meðferð sakamála nema fyrir liggi ótvírætt samþykki ökumanns.

Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um töku sýna og rannsókn samkvæmt 1., 2. og 3. mgr. Vegna töku og rannsóknar öndunarsýnis skal sá sem sakfelldur er greiða 20.000 kr. gjald sem telst til sakarkostnaðar.

#### 49. gr.

##### *Upplýsingaskylda o.fl.*

Eiganda (umráðamanni) ökutækis er skylt, þegar lögreglan krefst þess, að gera grein fyrir hver hafi stjórnað ökutækinu á tilteknum tíma.

Eigi má fela stjórn ökutækis þeim, sem hefur ekki réttindi til að stjórna þess konar ökutæki samkvæmt ákvæðum XI. kafla laga þessara.

## IX. KAFLI

### **Akstur- og hvíldartími ökumanna sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni.**

## 50. gr.

*Aksturstími og hlé.*

Aksturstími ökumanns, sem annast fólks- eða farmflutninga á vegum í atvinnuskyni, skal dag hvern ekki vera lengri en níu klukkustundir, en heimilt er að lengja hann í tíu klukkustundir tvisvar í viku. Heildaraksturstími á hverjum 14 dögum má ekki fara yfir 90 klukkustundir.

Ökumaður skal gera hlé á akstri í a.m.k. 45 mínútur eftir akstur í 4½ klukkustund nema hvíldartími hans sé að hefjast. Ökumaður má í stað hlés gera hlé á akstri í a.m.k. 15 mínútur í senn á 4½ klukkustundar aksturstímanum eða strax eftir að akstri lýkur enda sé hvíldin samtals a.m.k. 45 mínútur.

Í aksturshléi má ökumaður hvorki inna af hendi önnur verkefni tengd akstri né annað starf. Biðtími og sá tími, sem ekki er notaður til aksturs á meðan á siglingu í ferju stendur yfir, er ekki talinn til annarra verkefna ökumanns heldur sem hlé.

Hlé er ekki talið með daglegum hvíldartíma samkvæmt 51. gr.

## 51. gr.

*Daglegur og vikulegur hvíldartími.*

Ökumaður skal fá hvíld í samfellt a.m.k. ellefu klukkustundir á sólarhrings fresti.

Pegar tveir eða fleiri ökumenn eru í bifreið og skiptast á að aka skulu þeir fá samfelldan hvíldartíma sem er minnst átta klukkustundir á hverjum þrjátíu klukkustundum.

Ökumaður skal í viku hverri að loknum sex akstursdögum að lágmarki fá samfellda hvíld í 45 klukkustundir.

## 52. gr.

*Frávik frá aksturs- og hvíldartíma til að tryggja öryggi fólks eða að koma í veg fyrir eignatjón.*

Sé umferðaröryggi ekki teft í tvísýnu er ökumanni heimilt að víkja frá 50. og 51. gr. þurfi hann að ná hentugum áfangastað, enda sé það nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks eða til þess að koma í veg fyrir tjón á bifreið eða farmi. Noti ökumaður þessa heimild, skal hann í síðasta lagi við komu á áfangastað, gera sérstaka grein fyrir ástæðum fráviks á ökuritaskífu eða á útprentun úr rafrænum ökurita.

## 53. gr.

*Skipulag vinnutíma, eftirlit flytjanda og notkun ökurita.*

Flytjandi skal skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir ákvæðum 50. og 51. gr. og hafa eftirlit með því að eftir reglum sé farið í starfsemi sinni.

Ökumaður og flytjandi skulu sjá til þess að ökuriti sé notaður og að fylgt sé reglum, sbr. 54. gr. um notkun hans og um varðveislu gagna sem varða aksturs- og hvíldartíma.

Óheimilt er að miða laun ökumanns, sem annast fólks- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni samkvæmt þessum kafla, við ekna vegalengd eða flutt magn af farmi séu greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu. Jafnframt er óheimilt að veita ökumanni kaupauka eða launauppbót í þessum tilvikum.

## 54. gr.

*Reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.*

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni, sbr. 50. gr. laga þessara, ökurita o.fl., þar sem m.a. skal kveðið á um:

- a. ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
- b. lágmarksaldur ökumanna sem sjá um þá flutninga sem reglurnar taka til,
- c. skyldu til notkunar ökurita sem er búnaður ökutækis þar sem m.a. eru skráðar og geymdar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns auk hraða ökutækis,
- d. skyldu til að varðveita í ökuritaskífum, ökurita, á ökuritakorti eða með öðrum hætti upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma,
- e. skyldu til afhendingar gagna með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar, sbr. c- og d-liði,
- f. útgáfu, efni og form ökuritakorts sem er lykill að rafrænum ökurita og í eru varðveittar rafrænar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns,
- g. skyldu flytjanda til að leita til viðurkenndra viðgerðarmanna eða verkstæða til uppsetningar og skoðunar á ökurita,
- h. gjald fyrir ökuritakort.

#### 55. gr.

*Skipulag vinnutíma farstarfsmanna, annarra en ökumanna.*

Meðalfjöldi vinnustunda farstarfsmanna, annarra en ökumanna, á viku skal ekki vera meiri en 48 klukkustundir. Hámarksfjöldi vinnustunda á viku má verða 60 klukkustundir ef meðalfjöldi vinnustunda á viku fer ekki yfir 48 klukkustundir á fjórum mánuðum.

Farstarfsmenn, aðrir en ökumenn, skulu taka sér hlé frá störfum eigi síðar en eftir sex klukkustunda vinnu. Ef heildarfjöldi vinnustunda er sex til níu klukkustundir skal gera hlé í a.m.k. 30 mínútur en a.m.k. 45 mínútur ef heildarfjöldinn er meiri en 9 klukkustundir. Hléi má skipta í tímabil sem ekki eru styttri en 15 mínútur.

Þegar unnin er næturvinna skal fjöldi dagvinnustunda ekki fara yfir tíu klukkustundir á hverjum sólarhring.

Farstarfsmönnum er að öðru leyti skylt að haga vinnutíma og vinnutilhögun í samræmi við reglur sem ráðherra setur skv. 5. mgr. Flytjandi ber ábyrgð á því að skrá vinnutíma farstarfsmanna.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skipulag vinnutíma farstarfsmanna sem annast fólks- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni. Í reglunum skal m.a. kveðið á um:

- a. ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
- b. skilgreiningu vinnustaðar, vinnutíma og hvíldartíma,
- c. skyldu til skráningar vinnutíma og
- d. skyldu til varðveislu gagna í a.m.k. tvö ár frá því að viðkomandi tímabili lýkur.

## X. KAFLI

### Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.

#### 56. gr.

*Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar.*

Ökumanni vélknúins ökutækis er við akstur óheimilt að nota farsíma án handfrjáls búnaðar. Jafnframt er ökumanni óheimilt að senda eða lesa smáskilaboð eða nýta aðra notkunarmöguleika farsímans meðan á akstri stendur.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um notkun annars fjar-skiptabúnaðar, en greinir í 1. mgr., og svipaðs búnaðar við akstur, þ. á m. um bann eða takmarkanir á notkun hans meðan á akstri stendur.

## XI. KAFLI Ökuskírteini og ökupróf.

57. gr.

*Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.*

Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini sem ríkislögreglustjórinn gefur út. Ríkislögreglustjórinn getur falið sýslumönnum og lögreglustjórum að annast útgáfu ökuskírteina.

Veita má ökuskírteini þeim sem:

- a. er fullra 18 ára,
- b. sér og heyrir nægilega vel og er að öðru leyti nægilega hæfur andlega og líkamlega, sbr. þó 3. mgr. þessarar greinar.
- c. hefur hlotið kennslu ökuskóla sem hefur starfsleyfi og sannað með prófi að hann hafi næga aksturshæfni og nauðsynlega þekkingu á ökutækinu og meðferð þess og umferðarlöggjöf.
- d. hefur fasta búsetu hér á landi, en um það skilyrði og undanþágur frá því er nánar fjallað í reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

Ráðherra er heimilt að setja ákvæði í reglugerð um leyfi fatlaðs manns, sem er fullra 15 ára, til að hljóta ökuskírteini til að mega stjórna hægfare vélknúnum ökutækjum fyrir fatlaða.

Ökumaður á bráðabirgðaökuskírteini og er yngri en 20 ára er óheimilt að aka breyttri bifreið. Þetta á þó ekki við um bifreið sem er sérútbúin fyrir fatlaðan öikumann.

Neita má þeim um ökuskírteini sem háður er notkun ávana- og fíkniefna eða annarra sljógandi efna. Bera má ákvörðun um þetta undir dómstóla samkvæmt reglum 68. gr. a. almennra hegningarlaga.

Ökumaður skal hafa skírteinið meðferðis við akstur og sýna það, er lögreglan krefst þess.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um frekari skilyrði, þar á meðal um aldur, kennslu, og próf til að mega stjórna:

- a. bifreið, sem er meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd,
- b. bifreið sem dregur eftirvagn eða tengitæki sem gert er fyrir meira en 750 kg heildarþyngd, þó ekki ef ökutækið, sem dregið er, er gert fyrir þá heildarþyngd og samanlögð leyfð heildarþyngd beggja ökutækjanna fer ekki yfir 3,5 tonn, og
- c. bifhjóli af tiltekinni stærð.

Með sama hætti getur ráðherra kveðið á í reglugerð um frekari skilyrði til að mega stjórna:

- a. bifreið til fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni,
- b. bifreið sem flytur hættulegan farm, og
- c. bifreið til fólks- eða farmflutninga í alþjóðlegri umferð.

Í reglum þessum má ákveða að við tiltekna aðstæður þurfi ekki aukin réttindi til að stjórna ökutæki sem fellur undir a–c-liði 8. mgr.

## 58. gr.

*Bráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini.*

Ökuskírteini eru tvenns konar, bráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini.

Bráðabirgðaskírteini er gefið út til byrjanda og gildir í þrjú ár.

Fullnaðarskírteini gildir þar til hlutaðeigandi er fullra 70 ára.

Hafi umsækjandi um ökuskírteini náð 70 ára aldri þegar ökuskírteini er gefið út skal gildistími ökuskírteinisins vera sem hér segir:

- a. Fjögur ár hafi umsækjandi náð 70 ára aldri en ekki 71 árs.
- b. Þrjú ár hafi umsækjandi náð 71 árs aldri en ekki 72 ára.
- c. Tvö ár hafi umsækjandi náð 72 ára aldri en ekki 80 ára.
- d. Eitt ár hafi umsækjandi náð 80 ára aldri.

Endurnýja má ökuskírteini að loknum gildistíma enda fullnægi hlutaðeigandi enn skilyrðum til að fá ökuskírteini útgefið. Um mat á hvort sá er óskar eftir endurnýjun fullnægi enn skilyrðum b-liðar 2. mgr. 57. gr. skal, ef þörf krefur, fylgja málsmeðferð þeirri sem fram kemur í 2. mgr. 61. gr.

Fullnaðarskírteini til byrjanda má gefa út, fullnægi hann eftirtöldum skilyrðum

- a. hafi haft bráðabirgðaskírteini samfelt í eitt ár, farið í akstursmat og fengið að því loknu staðfestingu ökukennara þar að lútandi, og
- b. hafi ekki á síðustu 12 mánuðum fengið punkt í punktakerfi vegna umferðarlagabrots eða á sama tíma verið án ökuréttar vegna akstursbanns eða sviptingar.

Fullnægi byrjandi ekki skilyrðum b-liðar 6. mgr. má endurnýja bráðabirgðaskírteini að loknum gildistíma þess. Fullnægi hann hins vegar skilyrðum b-liðar 6. mgr. og fari í akstursmat, sbr. a-lið 6. mgr., má gefa út fullnaðarskírteini.

Hafi bráðabirgðaskírteini byrjanda verið endurnýjað, sbr. 7. mgr., getur hann fengið fullnaðarskírteini, fullnægi hann skilyrðum a- og b-liða 6. mgr.

Ríkislögreglustjóri skal halda skrá um ökuskírteini og ökuferil samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

Ráðherra setur nánari ákvæði í reglugerð um gildistíma ökuskírteinis sem gefið er út til þess sem er fullra 70 ára, sbr. 4. mgr. Ráðherra getur ákveðið að ökuskírteini til að mega stjórna ökutækjum samkvæmt 59. gr. skuli gilda skemur og getur ennfremur sett reglur um að próf skuli tekið að nýju þegar ökuskírteini er endurnýjað eða að hlutaðeigandi gangi undir hæfnismat.

## 59. gr.

*Stjórnendur dráttarvéla og vinnuvéla.*

Enginn má stjórna dráttarvél, nema hann hafi gilt ökuskírteini til þess eða til að mega stjórna bifreið. Ökuskírteini til að mega stjórna dráttarvél má ekki veita þeim, sem er yngri en 17 ára. Eigi þarf ökuskírteini til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf utan almennrar umferðar, enda sé ökumaður fullra 16 ára.

Enginn má stjórna vinnuvél í almennri umferð nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini.

Stjórnandi vinnuvélar skal hafa lokið tilskildu námi í meðferð slíkra tækja.

Ákvæði þessa kafla gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, um ökuskírteini samkvæmt grein þessari.

## 60. gr.

*Erlend ökuskírteini.*

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um þau skilyrði sem þeir, sem dveljast hér á landi og hafa eigi íslenskt ökuskírteini, þurfa að fullnægja til að mega stjórna vélknúnu

ökutæki, þ.m.t. hvaða skilyrðum handhafi erlends ökuskráreisins þarf að uppfylla til að fá íslenskt ökuskráreini.

Ráðherra getur ákveðið að ökuskráreini útgefið á evrópska efnahagssvæðinu gildi einnig eftir að skráreinishafi hefur sest að hér á landi, samkvæmt nánari reglum.

Með sama hætti getur ráðherra ákveðið að ökuskráreini útgefið í öðru ríki gildi hér á landi, enda séu íslensk ökuskráreini jafnframt tekin gild í því ríki.

#### 61. gr.

##### *Afturköllun ökuréttinda.*

Útgefandi ökuréttinda getur afturkallað ökuréttindi, ef hlutaðeigandi fullnægir ekki lengur skilyrðum til að öðlast ökuskráreini.

Ef læknir telur að vafi leiki á því að handhafi ökuréttinda fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 57. gr. skal hann gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar. Stendur þagnarskylda læknis því ekki í vegi. Eins fljótt og unnt er skal trúnaðarlæknir óska eftir því að hlutaðeigandi komi til læknisrannsóknar. Við þá rannsókn skal meta þá líkamlegu og andlegu þætti sem áhrif hafa á aksturshæfni og koma nánar fram í reglum sem ráðherra setur í reglugerð, að höfðu samráði við heilbrigðisráðherra og landlækni. Trúnaðarlæknir getur ákveðið að handhafi ökuréttinda fari í verklegt ökuþróf að lokinni læknisrannsókn. Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skipun trúnaðarlæknis Umferðarstofu, einn eða fleiri, hæfiskröfur þeirra o.fl., að höfðu samráði við heilbrigðisráðuneytið.

Nú fullnægir handhafi ökuréttinda ekki skilyrðum b-liðar 2. mgr. 57. gr. að mati trúnaðarlæknis Umferðarstofu, eða hlutaðeigandi neitar að taka þátt í læknisrannsókn eða prófi sem nauðsynlegt er til að taka ákvörðun samkvæmt þessari grein um hvort skilyrði til að mega stjórna ökutæki séu enn uppfyllt, og skal útgefandi ökuréttinda þá afturkalla ökuréttindin þegar í stað.

Sá sem sviptur hefur verið ökuréttindum um lengri tíma en eitt ár, öðlast eigi ökuréttindi að nýju að loknum sviptingartíma, nema hann standist próf í umferðarlöggjöf, akstri og meðferð ökutækis. Ökuþróf má ekki fara fram fyrir en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út.

Byrjandi sem hefur fengið bráðabirgðaskráreini í fyrsta sinn samkvæmt 58. gr. og sviptur er ökurétti, öðlast eigi ökurétt að nýju að loknum sviptingartíma fyrir en hann hefur sótt sérstakt námskeið skv. 3. mgr. 107. gr. og staðist ökuþróf að nýju.

Sá sem misst hefur ökuréttindi vegna sviptingar eða afturköllunar, skal afhenda lögreglunni ökuskráreini sitt.

#### 62. gr.

##### *Starfsleyfi ökuskóla.*

Ökunám skal fara fram í ökuskólum sem hafa fengið til þess starfsleyfi hjá Umferðarstofu.

Ökuskóli skal m.a. uppfylla eftirtalin skilyrði til að hljóta starfsleyfi:

- a. að forstöðumaður skólans hafi starfsleyfi sem ökukennari,
- b. að a.m.k. 5 ökukennarar starfi við skólann, sem launamenn eða sem verktakar,
- c. að fyrir liggja staðfestar kennsluskrár fyrir þá flokka ökuréttinda sem skólinn óskar starfsleyfis fyrir,
- d. að ökuskólinn hafi aðstöðu til bóklegrar og verklegrar kennslu, og
- e. að ökuskólinn hafi starfsábyrgðartryggingu.

Ökuskóla er heimilt að framkvæma ökuþróf að uppfylltum ákveðnum skilyrðum, m.a. um óháða prófdómendur.



Starfsleyfi skal binda við kennslu fyrir einn flokk ökutækja eða fleiri.

Fyrir útgáfu starfsleyfis skal ökuskóli greiða leyfisgjald sem Umferðarstofa innheimtir samkvæmt gjaldskrá sinni

Starfsleyfi skal veita til fimm ára í senn. Lok starfsleyfis skal miða við áramót.

Starfsleyfi skal afturkalla ef Umferðarstofa telur að skilyrði fyrir leyfisveitingu séu ekki lengur fyrir hendi eða ef ökuskóli fer ekki eftir reglum um starfsemi ökuskóla sem ráðherra setur í reglugerð samkvæmt 65. gr. laga þessara.

### 63. gr.

#### *Starfsleyfi til ökukennslu.*

Umferðarstofa gefur út starfsleyfi til ökukennslu.

Starfsleyfi til að annast ökukennslu má aðeins veita þeim sem:

- a. hefur náð 24 ára aldri,
- b. hefur öðlast aukin ökuréttindi og a.m.k. 5 ára reynslu af akstri bifreiða,
- c. hefur stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja, og
- d. fullnægir kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni.
- e. er með staðfest vilyrði fyrir ráðningar- eða verktakasamningi við ökuskóla sem hefur starfsleyfi, sbr. 62. gr.

Áður en starfsleyfi er útgefið skal Umferðarstofa kanna að umsækjandi uppfylli öll skilyrði sem gerð eru við útgáfu starfsleyfis til ökukennslu.

Starfsleyfi til ökukennslu gildir í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi. Endurnýja má starfsleyfi ökukennara til allt að fimm ára í senn uppfylli hann skilyrði til útgáfu starfsleyfis og hafi sótt starfstengd námskeið, í samræmi við ákvæði í reglugerð samkvæmt 65. gr. laga þessara.

### 64. gr.

#### *Afturköllun starfsleyfis ökukennara.*

Umferðarstofa getur svipt ökukennara starfsleyfi ef hann fullnægir ekki lengur skilyrðum sem sett eru fyrir útgáfu starfsleyfis. Um málsmeðferð fer eftir stjórnarsýslulögum.

Sá sem sviptur hefur verið starfsleyfi sínu, getur því aðeins endurheimt það að hann fullnægi að nýju skilyrðum fyrir útgáfu starfsleyfis. Leita skal umsagnar hlutaðeigandi lögreglustjóra áður en starfsleyfi er veitt að nýju.

### 65. gr.

#### *Starfsskyldur ökuskóla og ökukennara.*

Ökukennarar og ökuskólar skulu haga starfsemi sinni í samræmi við ákvæði laga þessara og reglna sem ráðherra setur í reglugerð. Þar skal m.a. kveða nánar á um inntak starfsleyfis ökuskóla, útgáfu starfsleyfis til ökuskóla og ökukennara og afturköllun slíks starfsleyfis, um aðstöðu ökuskóla til bóklegrar og verklegrar ökukennslu, m.a. um aðgang að viðeigandi ökutæki til kennslu, um kröfur til kennslufræðilegrar ráðgjafar, um árlega skýrslugjöf ökuskóla til Umferðarstofu og um kynningar- og leiðbeiningar-skyldu ökuskóla gagnvart nemendum.

Leyfishafi skal á hverjum tíma uppfylla skilyrði til starfseminnar. Umferðarstofa skal hafa eftirlit með ökukennslu og ökuskólum en reglulega skal mat lagt á störf ökuskóla.

## 66. gr.

*Kennsluakstur.*

Kennsluakstur á bifreið má því aðeins fara fram, að við hlið nemanda sitji ökukennari, sem þá telst stjórnandi bifreiðarinnar. Nemandi telst þó stjórnandi við prófakstur. Nú óskar maður, sem hefur ökuskírteini, að æfa sig í akstri á ný í viðurkenndri kennslubifreið hjá ökukennara, og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 44.-46. og 48. gr. eiga þó ávallt einnig við um nemandann.

Kennsluakstur á bifhjóli má aðeins fara fram undir leiðsögn og eftirliti ökukennara.

Ökukennari ber ábyrgð á að kennsluakstur fari fram á þeim stöðum og þannig að eigi stafi hætta af. Hann skal og gæta þess að eigi stafi óþörf eða veruleg truflun af kennsluakstrinum.

Kennsluakstur má eigi fara fram fyrir en átján mánuðum áður en nemandi hefur aldur til að fá ökuskírteini útgefið og að fenginni námsheimild frá lögreglustjóra. Skal nemandi þá fullnægja skilyrðum b-liðar 57. gr. og má ekki vera svo ástatt um hann að 5. mgr. 57. gr. eigi við. Sá, sem sviptur hefur verið ökurétti, má eigi æfa sig í akstri fyrir en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út. Synjun lögreglustjóra á veitingu námsheimildar má kæra til samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytis.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð ákvæði um kennsluakstur á sérstökum, aðgreindum kennsluvæðum. Má þar ákveða að sá kennsluakstur fari fram án þess að ökukennari sitji við hlið nemanda.

## 67. gr.

*Æfingaakstur.*

Nemanda sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning hjá ökukennara er heimilt að æfa akstur bifreiðar eða bifhjóls með leiðbeinanda í stað ökukennara, enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Engum má veita leyfi sem leiðbeinanda nema hann:

- a. hafi náð 24 ára aldri,
- b. hafi gild ökuréttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja sem æfa á akstur með og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki,
- c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið sviptur ökuleyfi.

Leyfi skal gefið út á nafn nemanda og leiðbeinanda og til tiltekins tíma, mest átján mánaða. Leyfið fellur sjálfkrafa úr gildi þegar nemandi hefur öðlast ökuréttindin. Heimilt er að afturkalla leyfi ef sérstaklega stendur á. Leiðbeinandi skal hafa leyfið meðferðis við æfingaakstur og sýna það þegar lögreglan krefst þess.

Ökutæki sem notað er til æfingaaksturs með leiðbeinanda skal vera sérstaklega auðkennt. Óheimilt er að nota merkið við annan akstur en æfingaakstur með leiðbeinanda.

Æfingaakstur skal fara fram með hliðsjón af þjálfun nemandans og leiðbeiningum sem Umferðarstofa gefur út. Um æfingaakstur með leiðbeinanda gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, ákvæði 66. gr. laga þessara.

Óheimilt er að æfa með leiðbeinanda akstur bifreiðar sem krafist er aukinna ökuréttinda til að stjórna.

Æfingaakstur á bifhjóli skal fara fram á svæði þar sem ekki er önnur umferð og leiðbeinandinn getur haft stöðugt eftirlit með nemandanum og veitt honum nauðsynlegar leiðbeiningar.

Leiðbeinanda er óheimilt að taka endurgjald fyrir starf sitt.

**XII. KAFLI**

## Um ökutæki.

68. gr.

### *Gerð og búnaður.*

Ökutæki skal svo gert og því haldið í þannig ástandi að nota megi án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi.

Eigandi eða umráðamaður ber ábyrgð á að ökutæki sé í lögmæltu ástandi samkvæmt 1. mgr. og í samræmi við þær reglur sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. þessarar greinar. Þegar umráð ökutækis byggjast á eignarleigusamningi um hlutaðeigandi ökutæki ber umráðamaður þess einn ábyrgðina samkvæmt þessari málsgrein.

Ökumaður skal gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi og valdi ekki óþarfa hávaða eða mengun. Sérstaklega skal þess gætt að stýrisbúnaður, hemlar, merkjatakki og ljósabúnaður séu í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Sama á við um eftirvagn og tengitæki, svo og tengingu þeirra og tengibúnað.

Verði starfsmaður verkstæðis þess var að öryggisbúnaði vélknúins ökutækis sem þar er til viðgerðar eða breytinga sé verulega áfátt skal hann skýra yfirmanni verkstæðisins frá því. Skal yfirmaður verkstæðis gera eiganda ökutækisins viðvart og tilkynna til lögreglu, verði eigi úr bætt.

Umferðarstofa setur reglur um gerð og búnað ökutækja þar sem ... (bæta við)

69. gr.

### *Tenging og dráttur ökutækja.*

Við bifreið, bifhjól og reiðhjól má tengja einn eftirvagn eða tengitæki.

Við dráttarvél og vinnuvél má tengja tvo eftirvagna eða einn eftirvagn og eitt tengitæki.

Við bifhjól og reiðhjól má tengja hliðarvagn, sem skal þá vera hægra megin við ökutækið.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um drátt ökutækja, tengingu eftirvagna, tengitækja og hliðarvagna, um hvað flytja megi með ökutækjum þessum, svo og undanþágu frá ákvæðum 2. mgr. við akstur á tilteknum svæðum.

70. gr.

### *Skráning.*

Áður en vélknúið ökutæki, sem ætlað er til notkunar á vegum í almennri umferð, á snjó eða hjarni er tekið í notkun skal ökutækið skráð og skráningarmerki sett á það. Sama á við um eftirvagn bifreiðar eða dráttarvélar, svo og hjólhýsi og tjaldvagn. Eigi þarf þó að skrá eftirvagn bifreiðar á beltum eða dráttarvélar sem aðeins er notaður utan almennrar umferðar..

Ráðherra getur í reglugerð mælt fyrir um skráningu annarra ökutækja en þeirra sem skráningarskyld eru samkvæmt 1. mgr. Ráðherra getur og ákveðið að eigi þurfi að skrá önnur skráningarskyld ökutæki sem alfarið eru notuð utan almennrar umerðar. Skal þá kveða á um það svæði þar sem nota má ökutækið.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skráningu ökutækja og eigenda þeirra, um tilkynningu eigendaskipta, um skráningarmerki, um skráningarskírteini, sem ávallt skal fylgja ökutækinu, um tímabundinn akstur skráningarskyldra ökutækja án skráningar, um gjald fyrir viðurkenningu á gerð ökutækja og búnaði þeirra, og um gjald fyrir skráningu og skráningarmerki. Þá setur ráðherra í reglugerð ákvæði um notkun erlendra ökutækja hér á landi, þar á meðal hvenær beri að skrá þau hér.

## 71. gr.

*Heimild eiganda ökutækis til að velja bókstafi og tölustafi á skráningarkerki ökutækja (einkamerki).*

Eigandi bifreiðar eða bifhjóls hefur heimild til þess að velja tiltekna bókstafi og tölustafi á skráningarkerki ökutækisins (einkamerki).

Fyrir rétt til einkamerkis skal greiða 50.000 kr., auk gjalds fyrir skráningu og skráningarkerki. Réttur til einkamerkis gildir í átta ár. Skráður eigandi ökutækis skal fram að 65 ára aldri greiða sama gjald vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Fyrir skráningu á flutningi einkamerkis af einu ökutæki á annað í samræmi við reglur sem ráðherra setur eru á grundvelli 3. mgr. þessarar greinar skal greiða sama gjald og fyrir skráningu eigendaskipta að ökutæki.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um heimild til að velja einkamerki á ökutæki samkvæmt þessari grein.

## 72. gr.

*Skoðun ökutækja.*

Ökutæki, skráð hér á landi, skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr. Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvél.

Eigandi (umráðamaður) ökutækis ber ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar í samræmi við 1. mgr. Þegar umráð ökutækis byggist á eignarleigusamningi um hlutaðeigandi ökutæki ber umráðamaður þess einn ábyrgðina samkvæmt þessari málsgrein.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skilyrði og tíðni aðalskoðunar samkvæmt 1. mgr. Þá setur ráðherra þar ákvæði um skilyrði annarra tegunda skoðunar, þ. á m. skoðun við afhendingu skráningarkerkja, skráningarskoðun, vegaskoðun, skoðun ökutækis sem skráð er til flutnings á hættulegum farmi (ADR skoðun), skoðun vegna breytingar á ökutæki og endurskoðun. Í reglugerð um skoðun ökutækja skal ráðherra einnig mæla fyrir um hvernig skoðun skuli fara fram, um skoðunarstofur og endurskoðunarverkstæði, og um álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 5.-7. mgr. þessarar greinar.

Reynist ástand ökutækis, sem lögreglan stöðvar, ekki vera í lögmæltu ástandi, má krefjast þess að ökutækið skuli fært til sérstakrar skoðunar hjá skoðunarstofu.

Eigandi (umráðamaður) ökutækis, sbr. 2. mgr., skal við aðalskoðun eða endurskoðun greiða sérstakt vanrækslugjald, er renni í ríkissjóð:

- a. við aðalskoðun ef ökutæki hefur ekki verið fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar, og
- b. við endurskoðun ef ökutæki er ekki fært til endurskoðunar þegar liðinn er mánuður frá lokum þess mánaðar er ökutækið skyldi fært til endurskoðunar.

Vanrækslugjald skal vera að fjárhæð 15.000 kr. Sé gjaldið greitt og ökutæki fært til skoðunar, eftir atvikum aðalskoðunar eða endurskoðunar, innan mánaðar frá því að það var lagt á, lækka gjaldið í 7.500 kr. Heimilt er að hækka gjaldið um allt að 100% verði það ekki greitt við skoðun eða endurskoðun, sé þess krafist. Gjaldið getur að hámarki orðið 30.000 kr.

Vanrækslugjald nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki með sama hætti og gjald skv. 1. mgr. 110. gr., sbr. 2. mgr. 111. gr., en fellur þó ekki niður við eigendaskipti. Um fullnustuaðgerðir vegna innheimtu gjaldsins fer eftir 3. og 4. mgr. 111. gr.

## 73. gr.

*Bann við notkun ökutækis.*

Nú kemur í ljós, að skráningarskylt ökutæki er til hættu fyrir umferðaröryggi eða er eigi fært til skoðunar þegar krafist er, og getur þá lögreglumaður tekið af því skráningarmerki.

### XIII. KAFLI

#### Um notkun öryggis- og verndarbúnaðar.

##### 74. gr.

##### *Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður í bifreiðum.*

Hver sá sem situr í sæti bifreiðar sem búíð er öryggisbelti skal nota beltíð þegar bifreiðin er á ferð.

Ökumaður skal sjá um að í stað öryggisbeltis eða ásamt öryggisbelti noti barn viðurkenndan barnabílstól, belispúða eða annan sérstakan öryggis- og verndarbúnað ætlaðan börnum lægri en 135 sm á hæð. Ef slíkur búnaður er ekki í bifreið skal nota öryggisbelti fyrir barnið.

Barn sem situr í afturvísandi barnabílstól og/eða barn sem er 150 sm á hæð eða lægra má ekki vera farþegi í framsæti bifreiðar sem búin er uppblásanlegum öryggispúða fyrir framan sætið.

Barn yngra en þriggja ára má ekki vera farþegi í fólks-, sendi- eða vörubifreið nema hún sé með viðeigandi öryggis- og verndarbúnaði ætluðum börnum, sbr. 2. mgr.

Eigi er skylt að nota öryggis- eða verndarbúnað þegar ekið er aftur á bak eða við akstur á bifreiðastæði, við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Ökumaður skal sjá um að farþegi yngri en 15 ára noti öryggis- og verndarbúnað skv. 1.–4. mgr.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar fyrir ökumann og farþega ökutækis. Þar sem m.a. skal kveðið á um skyldu til að tilkynna farþegum um skyldubundna notkun öryggisbelta. Ráðherra setur þar jafnframt reglur um undanþágu frá skyldu til að nota slíkan búnað, m.a. við sérstakan akstur.

##### 75. gr.

##### *Öryggis- og verndarbúnaður í bifhjólum.*

Hver sá sem er á ferð á bifhjóli eða öðru vélknúnu ökutæki, sem er opið og án verndarbúnaðar, skal nota hlífðarhjálms ætlaðan til slíkra nota. Sama er um þann sem er á hliðarvagni bifhjóls eða eftirvagni.

Ökumaður á bifhjóli eða öðru vélknúnu ökutæki án verndarbúnaðar skal sjá um að farþegi noti hlífðarhjálms.

Barn sem er 135 sm eða lægra að líkamshæð má ekki vera farþegi á bifhjóli.

Eigi er skylt að nota hlífðarhjálms við akstur bifhjóls á bifreiðastæði, við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Hver sá sem situr í sæti bifhjóls sem búíð er öryggisbelti skal nota beltíð þegar bifhjólið er á ferð.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flokkun, gerð og notkun hlífðarfatnaðar og annars hlífðarbúnaðar ökumanns og farþega bifhjóls og vélknúins ökutækis án verndarbúnaðar, m.a. við akstur í aksturskeppnum og í atvinnuskyni. Ennfremur setur ráðherra ákvæði í reglugerð um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms við sérstakar aðstæður.

##### 76. gr.

*Notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar.*

Barn yngra en 15 ára skal nota hlífðarhjálms við hjólreiðar.

Ákvæði 1. mgr. á ekki við þegar barn hefur fengið læknisvottorð, sem undanþiggur það notkun hlífðarhjálms af heilsufars- eða læknisfræðilegum ástæðum.

Lögregla og foreldrar skulu vekja athygli barna á skyldu samkvæmt 1. mgr.

Ráðherra er heimilt að setja ákvæði í reglugerð um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar.

**XIV. KAFLI****Flutningur, hleðsla, þyngd og stærð ökutækja.**

## 77. gr.

*Hleðsla ökutækja, flutningur farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.*

Farm ökutækis skal skorða tryggilega og festa við ökutækið. Gæta skal þess, að farþegar eða farmur byrgi eigi útsýn ökumanns eða tálmi notkun stjórnækja ökutækis. Farmi skal þannig komið fyrir, að eigi byrgi lögboðinn ljósa- eða merkjabúnað ökutækis eða skráningarmerki þess.

Farþega má eigi flytja svo marga eða á þann hátt, að valdi þeim eða öðrum hættu.

Farm skal flytja þannig, að eigi hafi í för með sér hættu fyrir menn eða valdi munatjóni. Þess skal enn fremur gætt, að eigi sé hættu á að farmur dragist eftir akbraut eða falli á hana, valdi rykmekki eða svipuðum óþægindum, umferðartruflun eða óþarfa hávaða.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um hleðslu og frágang farms, skyldu til að breiða yfir farm, svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm. Þá getur ráðherra sett reglur í reglugerð um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.

## 78. gr.

*Flutningur á hættulegum farmi.*

Við flutning á hættulegum farmi skal fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 4. mgr. Flutningur telst hvers konar tilfærsla á hættulegum farmi á landi þar með talin lestun, losun og geymsla farmsins í ökutækinu og annað sem fram fer meðan á flutningi stendur og er þáttur í flutningi farmsins, þ. á m. geymsla í vörugeymslu.

Hver sem kemur að flutningi á hættulegum farmi samkvæmt 1. mgr. skal sýna varúð og standa þannig að verki að sem minnst hættu sé á líkams- og heilsutjóni svo og eignatjóni eða umhverfisspjöllum. Áður en hættulegur farmur er fluttur skal ganga úr skugga um að umbúðir og merking farmsins sé fullnægjandi. Ökutæki og búnaður, sem notaður er við flutninginn, skal vera í þannig ástandi að ekki stafi hættu af. Ekki má afhenda hættulegan farm til flutnings þeim sem ljóst er að ekki hefur kunnáttu eða búnað til þess að flytja farminn svo fyllsta öryggis sé gætt.

Lögreglan hefur eftirlit með flutningi á hættulegum farmi. Umferðarstofa gætir þess að búnaður ökutækis sé í samræmi við reglur samkvæmt 4. mgr. þegar ökutæki er skráð til flutnings á hættulegum farmi.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi skv. 1. mgr., þ. á m. um flokkun hættulegs farms, öryggisbúnað, ábyrgð og skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi) sem ökumaður skal hafa til að annast flutning á hættulegum farmi, kennsluréttindi og eftirlit.

## 79. gr.

*Akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.*

Ökumaður ökutækis, sem fjallað er um í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. þessarar greinar, skal sýna sérstaka varúð í umferðinni með tilliti til stærðar og þyngdar ökutækisins og skal víkja greiðlega fyrir öðrum og nema staðar ef þörf krefur.

Ökumaður ökutækis samkvæmt 1. mgr. skal við akstur undir brú, í göngum, undir rafmagns- eða símalínu eða við svipaðar aðstæður ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að hætta stafi af eða eignatjón.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. eða í reglum, sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. þessarar greinar, getur veghaldari leyft meiri áspunga og heildarþyngd ökutækja á einstökum vegarköflum, svo og ákveðið minni áspunga eða heildarþyngd á öðrum, hvort tveggja miðað við burðarþol brúar eða vegar.

Vegagerðin getur veitt undanþágu frá reglum, sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. þessarar greinar, þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga. Leyfi veghaldara skal fylgja ökutækinu við flutninginn.

Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja, með og án farms, þar á meðal um akstur sérstaklega breiðra, langra eða hárra ökutækja. Reglur þessar skulu einnig taka til samtengdra ökutækja. Getur ráðherra þar kveðið á um greiðslu fyrir lögregluaðstoð við flutning, sem eftir reglum, sem settar eru samkvæmt þessari málsgrein, má aðeins fara fram að fengnu leyfi lögreglustjóra. Lögreglustjóri metur hverju sinni þörf á aðstoð. Þá skal í reglum þessum kveðið á um hámark áspunga og heildarþyngdar ökutækja, með og án farms.

## XV. KAFLI

### Umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl.

80. gr.

#### *Umferðarstjórn o.fl.*

Lögreglan stjórnar umferð þar sem hún telur þess þörf.

Við vegavinnu, og þar sem skemmd hefur orðið á vegi þannig að hætta stafi af fyrir umferð, getur veghaldari eða sá, sem hefur með höndum vegavinnu, stjórnað umferð, eftir því sem nauðsynlegt er, þar á meðal beint henni fram hjá vinnusvæði.

Ráðherra getur í reglugerð sett ákvæði um merkgjöf við umferðastjórn, þ. á m. um heimild annarra en lögreglunnar til að stjórna umferð og um merkjagjöf við umferðarstjórn.

81. gr.

#### *Varanleg sérákvæði um notkun vega, um hraðamörk o.fl.*

Veghaldari getur kveðið á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að höfðu samráði við sveitarstjórn og lögreglu í eftirgreindum tilvikum:

- a. stöðvun og lagningu ökutækis,
- b. hvar umferð skuli hafa forgang, sbr. 2. mgr. 25. gr.,
- c. einstefnuakstur,
- d. gangbrautir,
- e. bann við tiltekinni umferð og
- f. aðrar takmarkanir á umferð um veg.

Á þjóðvegum ákveður Vegagerðin hraðamörk samkvæmt 3. og 4. mgr. 36. gr.

Hraðamörk í þéttbýli skulu þó ákveðin að fenginni umsögn sveitarstjórnar og lögreglu. Á öðrum vegum ákveður sveitarstjórn hraðamörkin að fenginni umsögn lögreglu.

Ákvarðanir samkvæmt grein þessari skal veghaldari gefa til kynna með

umferðarmerkjum. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafla, má þó birta með opinberri auglýsingu.

#### 82. gr.

##### *Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir.*

Veghaldari getur, að fengnu samþykki sveitarstjórnar takmarkað eða bannað umferð um stundarsakir á vegi sem hættulegur er vegna skemmda eða af öðrum orsökum þar til viðgerð er lokið.

Sveitarstjórn, að höfðu samráði við Vegagerðina er heimilt að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði, m.a. þegar hætta er talin á að mengun verði yfir heilsufarsmörkum. Til grundvallar slíku banni skal leggja fram rökstudda beiðni um takmörkun umferðar studdar mæliniðurstöðum og mengunarspám.

Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald af notkun negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum að höfðu samráði við Vegagerðina.

Ráðherra getur í reglugerð setta nánari ákvæði um takmörkun á umferð af völdum mengunar, s.s. hámarkshraða, takmörkun á umferð stærri ökutækja eða takmörkun almennrar umferðar með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur eftir oddatölu/jafnri tölu skráningarmerkja, svo og fyrirkomulag gjalds vegna notkunar negldra hjólbarða.

#### 83. gr.

##### *Stöðukort og stöðureitir.*

Ráðherra getur ákveðið að þar sem heimild til lagningar ökutækja er tímabundin megi því aðeins leggja ökutæki að notuð skuli sérstök stöðukort. Ráðherra setur reglur um stöðukort og notkun þeirra.

Í þéttbýli er sveitarstjórn heimilt, að fengnu samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.

#### 84. gr.

##### *Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.*

Handhafa stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimilt, í tengslum við flutning á þeim, að leggja ökutæki hvar sem er á landinu í bifreiðastæði sem ætlað er fyrir fatlaða og auðkennt er með þar til gerðu umferðarmerki.

Handhafa stæðiskorts samkvæmt 1. mgr. er jafnframt heimilt að leggja ökutæki í gjaldsskyld bifreiðastæði án sérstakrar greiðslu, enda sé þá gætt ákvæða 3.-5. mgr. þessarar greinar.

Þegar ökutæki er lagt í bifreiðastæði skal stæðisskort komið fyrir innan við framrúðu þannig að framhlið þess sjáist vel að utan.

Skylt er að sýna stæðisskort við eftirlit. Heimilt er lögreglumanni eða stöðuverði sem annast eftirlit með stöðvunarbrotum að leggja hald á stæðisskort til bráðabirgða ef grunur leikur á misnotkun þess.

Ef stöðuvörður eða lögreglumaður verður var við misnotkun stæðiskorts skal hann gera viðkomandi lögreglustjóra viðvart.

Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum 26. og 27. gr. um stöðvun og lagningu ökutækis, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir þá, sbr. 110. gr. laga þessara.

#### 85. gr.

##### *Umferðarmerki o.fl.*



Veghaldari skal sjá um að setja upp umferðarmerki samkvæmt lögum þessum. Eigi má án leyfis veghaldara setja merki á eða við veg.

Kostnað vegna merkja samkvæmt 1. mgr. skal veghaldari greiða, nema um annað sé um samið.

Um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa og hljóðmerkja og annarra merkja á eða við veg til stjórnunar á eða leiðbeiningar fyrir umferð, svo og hvað þau tákna og hvenær má frá þeim víkja, skal kveðið á um í reglugerð sem ráðherra setur.

86. gr.

*Merking vegna framkvæmda við veg.*

Þar sem vegavinna fer fram eða vegi er raskað af öðrum ástæðum þannig að hætta stafi af, er þeim, sem stjórnar verki, skylt að sjá um, að staðurinn verði merktur á fullnægjandi hátt. Veghaldari ber ábyrgð á merkingum vega.

Leyfi veghaldara þarf til að geyma á vegi muni, tæki eða vegagerðarefni, sem getur haft í för með sér óþægindi eða hættu fyrir umferðina, nema sérstakar ástæður geri geymslu til bráðabirgða nauðsynlega. Ef eigi er unnt að setja slíka muni, tæki eða efni út fyrir akbraut, skal þeim komið fyrir eins utarlega á henni og unnt er og staðurinn auðkenndur viðvörunarmerkjum.

Ráðherra setur nánari ákvæði í reglugerð um framkvæmdir á eða við veg, m.a. um gerð öryggisáætlunar, ábyrgð veghaldara og verktaka í að tryggja öryggi á framkvæmdarstað.

87. gr.

*Auglýsingaskilti.*

Spjöld, auglýsingar, ljósabúnað og þess háttar má eigi setja á eða í tengslum við merki samkvæmt 1. mgr. 85. gr.

Hluti, sem um ræðir í 1. mgr. og sjást frá vegi, getur lögreglustjóri, að kröfu veghaldara, látið fjarlægja, ef þeir líkjast merkjum samkvæmt 1. mgr. 85. gr. eða geta að öðru leyti verið villandi eða valdið óþægindum fyrir umferð.

## **XVI. KAFLI.**

### **Eftirlit lögreglu og Vegagerðarinnar með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl.**

88. gr.

*Eftirlit með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja.*

Lögreglu er heimilt að stöðva ökutæki og skoða ástand þess, stærð, þyngd og hleðslu, þ. á m. hvort gætt hafi verið ákvæða 78. gr. um flutning á hættulegum farmi, sbr. 3. mgr. þeirrar greinar. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að það skuli fært til sérstakrar skoðunar.

Telji lögregla við eftirlit samkvæmt 1. mgr. ástæðu til að ætla að í akstri ökutækis, sem er meira en 3.5 tonn að leyfðri heildarþyngd, hafi verið brotið gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 68. gr. um búnað slíkra ökutækja, 77. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, og 3. og 4. mgr. 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja, eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða, skal lögregla kalla til eftirlitsmann Vegagerðarinnar. Skal þá farið með athugun máls með þeim hætti sem greinir í 89.-90. gr.

89. gr.

*Eftirlit Vegagerðarinnar með akstri ökutækja  
sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd.*

Eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar er heimilt að stöðva akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd við eftirlit í því skyni að kanna hvort fylgt hafi verið ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 68. gr. um búnað slíkra ökutækja, 77. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, og 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja, eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða.

Ökumanni farmflutninga- eða hópbifreiðar er skylt að stöðva ökutæki þegar eftirlitsmaður Vegagerðarinnar gefur stöðvunarmerki, sbr. 1. mgr. Ökumanni er skylt að hlíta því að eftirlitsmaður skoði stærð, heildarþyngd, áspunga og búnað ökutækis, sem og hleðslu þess, frágang og merkingu farms, og geri aðrar athuganir sem nauðsynlegar kunna að vera vegna eftirlits samkvæmt þessari grein. Þá skal ökumaður veita eftirlitsmanni aðgang að upplýsingum sem varðveittar eru í ökurita ökutækis, á ökuritakorti, eða með öðrum hætti.

Ef við eftirlit samkvæmt þessari grein vaknar grunur um brot á reglum sem vísað er til í 1. mgr. er eftirlitsmanni Vegagerðarinnar heimilt að banna frekari för ökutækis til að hindra áframhaldandi brot þar til lögregla kemur á vettvang. Ökumaður skal hlíta slíku banni um frekari för þar til því hefur verið aflétt. Óhlýðnist ökumaður banni eftirlitsmanns skal það þegar tilkynnt til lögreglu.

Reynist heildarþyngd eða áspungi ökutækis meiri en heimilt er, ber ökumanni að fara eftir fyrirmælum eftirlitsmanns um að létta ökutækið eða gera aðrar ráðstafanir um áframhaldandi akstur ökutækis, krefjist eftirlitsmaður þess.

90. gr.

*Upplýsingaskylda og andmælaréttur vegna eftirlits Vegagerðarinnar.*

Ökumaður eða flytjandi skal að kröfu Vegagerðarinnar afhenda þau gögn sem nauðsynleg þykja við athugun einstaks máls samkvæmt 89. gr., þ. á m. gögn með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli d. og e. liðar 54. gr. laga þessara. Þetta gildir jafnt við eftirlit á vegum og í starfsstöð flytjanda, hvort sem gögnin eru afhent á staðnum eða send eftirlitsaðila. Neiti flytjandi eða ökumaður að afhenda gögn skal það tilkynnt til lögreglu.

Áður en Vegagerðin tekur ákvörðun um hvort skilyrði séu til að ákvarða stjórnvaldssekt samkvæmt 92. gr. skal hún gefa aðila málsins kost á að tjá sig um mál. Skal Vegagerðin að öðru leyti gæta ákvæða stjórnsýslulaga.

91. gr.

*Framkvæmd eftirlits Vegagerðarinnar.*

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna, einkennisbúnað, skilríki, tækjabúnað og framkvæmd eftirlits svo og málsmeðferð samkvæmt 89. og 90. gr. laga þessara.

## **XVII. KAFLI**

### **Stjórnvaldssektir vegna brota á ýmsum reglum við akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd.**

92. gr.

*Stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar.*

Vegagerðin leggur stjórnvaldssektir á þá öikumenn, sem aka ökutækjum sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, sem brjóta gegn:

1. ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma öikumanna sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni, sbr. þó 2. mgr. 93. gr.
2. 68. gr. um búnað slíkra ökutækja.
3. 77. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.
4. 3. og 4. mgr. 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.

Ákvæði 1. mgr. tekur einnig til brots á ákvæðum í reglugerðum samkvæmt lögum þessum, sem settar eru um þau atriði sem greinir í 1.-4. tölul. þeirrar málsgreinar.

Vegagerðin getur einnig ákvarðað lögaðila, sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni, stjórnvaldssekt ef ökumaður á vegum hans sætir sektum samkvæmt 1. mgr., enda hafi brotið orðið eða getað orðið til hagsbóta fyrir lögaðilann.

Stjórnvaldssekt getur numið allt að 300.000 kr. og skal nánar kveða á um sektarfjárhæðir vegna einstakra brota í reglugerð sem ráðherra setur. Skal við ákvörðun um fjárhæð sektar hafa hliðsjón af eðli og umfangi brots, hvað brot hafa staðið lengi og hvort um ítrekað brot er að ræða.

Stjórnvaldssekt sem ákveðin er samkvæmt þessari grein rennur í ríkissjóð að frádregnum kostnaði við innheimtuna. Sé stjórnvaldssekt ekki greidd innan mánaðar frá ákvörðun Vegagerðarinnar skal greiða dráttarvexti af fjárhæð sektarinnar. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Heimilt er að kæra ákvörðun Vegagerðarinnar um stjórnvaldssekt til ráðherra innan mánaðar frá því slík ákvörðun var tilkynnt aðila. Ráðuneytið skal kveða upp úrskurð í málinu innan tveggja mánaða frá því kæra berst.

Veita skal 25% afslátt af fjárhæð stjórnvaldssektar ef sektin er greidd að fullu innan 30 daga frá dagsetningu ákvörðunar.

Ákvörðun Vegagerðarinnar um að leggja stjórnvaldssekt á lögaðila sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni eru aðfararhæf. Kæra til ráðherra samkvæmt 5. mgr. þessarar greinar frestar aðför en úrskurður ráðherra er aðfararhæfur. Við aðför samkvæmt ákvörðunum Vegagerðarinnar eða ráðherra skal kveðja gerðarpóla fyrir héraðsdóm og um málsmeðferð fara samkvæmt 13. kafla aðfararlaga.

93. gr.

#### *Vísun máls til lögreglu.*

Varði meint brot á lögum þessum bæði stjórnvaldssektum samkvæmt 92. gr. laga þessara og refsingu samkvæmt XVIII. kafla laganna skal Vegagerðin vísa þeim hluta málsins sem varðar refsíabyrgð til lögreglu. Gæta skal samræmis við úrlausn samþæmilegra mála.

Ef ökumaður hefur tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á grundvelli 1. tölul. 1. mgr. 92. gr. á undangengnum þrem árum og er á ný grunaður um slíkt brot skal Vegagerðin vísa máli hans til lögreglu.

Við framvísun máls til lögreglu samkvæmt 1. eða 2. mgr. skal Vegagerðin láta fylgja afrit þeirra gagna sem grunur um brot er studdur við. Ákvæði IV.–VII. kafla stjórnsýslulaga gilda ekki um ákvörðun Vegagerðarinnar um að vísa máli til lögreglu.

Ekki er heimilt að nota upplýsingar sem maður hefur veitt Vegagerðinni sem sönnunargagn í sakamáli sem rannsakað er af lögreglu eða höfðað er gegn honum vegna brota sem varða refsingu samkvæmt XVIII. kafla laga þessara.

## **XVIII. KAFLI**

### **Refsingar.**

## 94. gr.

*Brot er varða sektum.*

Sá skal sæta sektum sem brýtur gegn 4. mgr. 4. gr. 1. og 2. mgr. 5. gr., 7. gr., 8. gr. 9. gr., 10-13. gr., 16-34. gr., 38-41. gr., 2. og 3. mgr. 42. gr., 43. gr., 3. mgr. 48. gr., 56. gr., 66.-67. gr., 69. gr., 70.-71. gr., 74.-75. gr., 78. og 1. og 2. mgr. 79. gr., 2. mgr. 85. gr., 86.-87. gr. eða 1. mgr. 90. gr., eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum.

Nú hefur ökumaður tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á grundvelli 1. tölul. 1. mgr. 92. gr. á síðast liðnum þrem árum, og brýtur að nýju gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, og skal hann þá sæta sektum samkvæmt þessari grein.

Eigi skal refsá samkvæmt 1. mgr. fyrir brot, sem tilgreind eru í 1. mgr. 110. gr., að k-lið 1. mgr. 27. gr. undanskildum, sbr. b-lið 1. mgr. 110. gr., nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða að óþörfu valdið óþægindum fyrir umferðina.

Heimilt er að gera skráðum eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis sekt, ef það hefur verið notað við brot gegn ákvæðum 36. eða 37. gr. um hraðakstur, án þess að sýnt sé fram á ásetning eða gáleysi eiganda eða umráðamanns, ef brot ökumanns varðar ekki punktum samkvæmt 2. mgr. 100. gr., enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavél og ökumaðurinn hefur ekki notað ökutækið í algjöru heimildarleysi.

Ef skilyrði 4. mgr. eru fyrir hendi, og lögaðili er eigandi ökutækis, er heimilt að gera honum sekt samkvæmt reglum II. kafla A. almennra hegningarlaga.

Ráðstöfun sekta vegna brota samkvæmt 4.-5. mgr. skal að helmingi varið til að standa straum af uppbyggingu og rekstri kerfis löggæslumyndavéla og til umferðaröryggismála.

## 95. gr.

*Brot er varða sektum eða fangelsi.*

Sá skal sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum sem brýtur gegn 35.-37. gr., 44.-49. gr., 57. gr. eða 59. gr., eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þessum ákvæðum.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis ítrekað brot gegn 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans hefur í bæði skiptin verið 2‰ eða meira eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér verið 1,00 milligramm í lítra lofts eða meira og skal hann þá sæta fangelsi eigi skemur en 30 daga.

Við ákvörðun sektar vegna brots gegn 36. og 37. gr. skal höfð hliðsjón af aukinni áhættu sem hraðabrotið hefur í för með sér. Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er 90 km á klst. eða meiri skal sekt ákveðin hærri en ella. Sama gildir um ákvörðun sektar vegna hraðabrots við akstur:

- a. bifreiðar sem er minna en 3,5 tonn að heildarþyngd með eftirvagn eða tengitæki, þ.m.t. tjaldvagn og hjólhýsi,
- b. vörubifreiðar,
- c. hópbifreiðar, og
- d. bifhjóls með hliðarvagni eða skráningarskyldum eftirvagni eða tengitæki.

Við ákvörðun sektar vegna brots gegn 36. og 37. gr., sbr. 3. mgr., skal sekt ákveðin hærri en ella þegar hraðinn er 140 km á klst. eða meiri.

Við ákvörðun sektar vegna brota gegn 36. og 37. gr., sbr. 3. mgr., skal sekt ákveðin mun hærri en ella þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er.

## 96. gr.

*Brot eiganda eða lögaðila.*

Ef brot, sem greinir í 94. eða 95. gr. eða í ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim, er framið eftir fyrir mælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi skal honum einnig refsað fyrir brotið.

## 97. gr.

*Sektarreglugerð ráðherra.*

Sektir allt að 500.000 kr. fyrir brot samkvæmt 94. og 95. gr. laga þessara og ákvæðum reglugerða settum samkvæmt þeim, skulu ákveðnar í reglugerð sem ráðherra setur að fengnum tillögum ríkissaksóknara. Í reglugerðinni skal tilgreint hvaða tegunda brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Heimilt er að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla með því.

## 98. gr.

*Fullkomin samlagning sekta.*

Þegar ákvörðun sektar vegna brota á tveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 94. gr. eða 95. gr. laga þessara eða í ákvæðum í reglugerðum, sem sett er samkvæmt þeim skal sektin vera samtala sekta vegna hvers brots um sig, enda rúmist refsingin innan sektarmarka almennra hegningarlaga.

## 99. gr.

*Afsláttur af sektarfjárhæð.*

Veita skal sakborningi allt að 25% afslátt af sektarfjárhæð sem lögreglustjóri hefur ákvarðað ef sakborningur greiðir sektina ásamt sakarkostnaði að fullu innan 30 daga frá dagsetningu sektarboðs eða undirritun sektargerðar sem sakborningur hefur gengist skriflega undir.

## 100. gr.

*Almennar reglur um svipting ökuréttar.*

Svipta skal mann rétti til að stjórna vélknúnu ökutæki sem ökuskírteini þarf til ef hann hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur slíks ökutækis eða ef telja verður, með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns vélknúins ökutækis, varhugavert að hann stjórni vélknúnu ökutæki.

Nú hefur maður á þriggja ára tímabili gerst sekur um þrjú eða fleiri brot á lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim og náð tilteknum punktafjölda samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota, og skal hann þá sviptur ökurétti í þrjá mánuði til viðbótar þeirri sviptingu ökuréttar sem við síðasta brotinu kann að liggja. Ráðherra setur, að fenginni umsögn ríkissaksóknara, reglugerð um punktakerfi vegna umferðarlagabrota, þar á meðal um hvaða vægi einstök brot skuli hafa í punktum talið við ákvörðun um beitingu sviptingar ökuréttar vegna uppsöfnunar punkta.

Svipting ökuréttar skal vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en einn mánuð, eða ævilangt ef sakir eru miklar eða brot er ítrekað öðru sinni.

Þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er skal svipting ökuréttar eigi ákvörðuð skemur en í þrjá mánuði.

Svipting ökuréttar felur í sér sviptingu réttar samkvæmt ökuskírteini og réttar til að öðlast ökuskírteini.

## 101. gr.

*Svipting ökuréttar vegna ítrekaðra brota gegn*

*reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.*

Nú hefur ökumaður tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á grundvelli 1. tölul. 1. mgr. 92. gr., og brýtur að nýju gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, og er þá heimilt að svipta hann ökurétti í samræmi við ákvæði 100. gr.

102. gr.

*Svipting ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs.*

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr. eða 46. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls samkvæmt 3. mgr. 48. gr. og skal hann þá sviptur ökurétti. Ef sérstakar málsbætur eru og ökumaður hefur ekki áður gerst sekur um sams konar brot eða annað verulegt brot gegn skyldum sínum sem ökumaður má sleppa sviptingu ökuréttar vegna brots á ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, eða 46. gr.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,50% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts skal hann ekki sviptur ökurétti við fyrsta brot.

Neiti stjórnandi vélknúins ökutækis að veita atbeina sinn við rannsókn máls samkvæmt 3. mgr. 48. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en eitt ár.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en eitt ár og sex mánuði og allt að tveimur árum og sex mánuðum eftir alvarleika brots og vínandamagni í blóði ökumanns eða vínandamagni í lofti sem hann andar frá sér.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 46. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en sex mánuði og allt að tveimur árum eftir alvarleika brots og magni ávana- og fíkniefna í blóði ökumanns.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn 45. gr. og vínandamagn í blóði hans er yfir 2% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér fer yfir 1,00 milligramm í lítra lofts og skal hann þá sviptur ökurétti eigi skemur en þrjú ár.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis áður brotið gegn ákvæðum 45. gr. eða 46. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls samkvæmt 3. mgr. 48. gr. og hann gerist sekur um eitthvert þessara brota og skal svipting ökuréttar þá eigi vara skemur en þrjú ár og allt að fimm árum eftir alvarleika brots og magni vínaða eða ávana- og fíkniefna í ökumanni við síðara brotið. Varði síðara brotið við 3. mgr. 45. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en fimm ár. Ef 2. mgr. þessarar greinar á við um fyrra brot ökumanns skal svipting ökuréttar fara eftir reglum 1. mgr., nema ákvæði 4. og 6. mgr. eigi við um síðara brot ökumanns.

Ökumaður skal ekki beittur viðurlögum samkvæmt 1. mgr., sbr. 5. mgr., ef:

- a. hann hefur meðferðis við stjórn ökutækis vottorð læknis er sýnir fram á að hann sé haldinn tilteknum sjúkdómi eða ástandi og þurfi af þeim orsökum að neyta þeirra efna sem í blóði hans mælist og
- b. hann sýnir fram á að hann hafi fengið útgefið lyfjakort frá sjúkratrygginga-stofnuninni, sbr. lög um sjúkratryggingar, vegna neyslu þeirra efna sem í blóði hans mælist, og
- c. sýnt er fram á, með mati læknis að undangenginni læknisskoðun sem fram fer að beiðni lögreglu í framhaldi af stöðvun ökutækis, að hann hafi verið hæfur til að stjórna ökutækinu örugglega.

Tekið skal fram í vottorði læknis samkvæmt a-lið 8. mgr. að sjúklingurinn sé þrátt fyrir sjúkdóm sinn og lyfjainntöku fullkomlega fær um að stjórna ökutækis.

103. gr.

*Bráðabirgðasvipting.*

Nú telur lögreglustjóri skilyrði til sviptingar ökuréttar vera fyrir hendi, og skal þá svipta ökumann ökurétti til bráðabirgða svo fljótt sem unnt er. Ákvörðun þessa má bera undir dómstóla samkvæmt reglum um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina ökumanni um þann rétt, þegar ákvörðun er birt. Úrlausn héraðsdóms sætir kæru til Hæstaréttar.

Sviptingartími samkvæmt 1. mgr. skal dragast frá endanlegum sviptingartíma.

104. gr.

*Áhrif áfrýjunar.*

Áfrýjun dóms, þar sem kveðið er á um sviptingu ökuréttar, frestar ekki verkun hans að því leyti. Þó getur dómari ákveðið með úrskurði, að áfrýjun fresti framkvæmd sviptingar, ef sérstaklega stendur á.

105. gr.

*Brot erlendis.*

Nú hefur íslenskur ríkisborgari eða maður búsettur hér á landi sætt sviptingu ökuréttar eða refsingu erlendis fyrir verknað, sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttar og má þá svipta hann þeim rétti í sérstöku opinberu máli. Koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæði 100.–104. gr.

106. gr.

*Endurveiting ökuréttar.*

Nú hefur maður verið sviptur ökurétti um lengri tíma en þrjú ár og getur þá lögreglustjóri, þegar svipting hefur staðið í þrjú ár, heimilað að honum skuli veittur ökuréttur að nýju. Hafi maður verið sviptur ökurétti ævilangt má þó eigi veita ökurétt að nýju fyrr en svipting hefur staðið í fimm ár.

Endurveitingu ökuréttar samkvæmt 1. mgr. má heimila þegar sérstakar ástæður mæla ekki gegn því. Við mat á umsókn vegna endurveitingar skal m.a. litið til þess að viðkomandi hafi sýnt reglusemi og að ekki séu lengur fyrir hendi þær ástæður, sem ökuleyfis sviptingin byggðist á. Við matið skal litið til eftirfarandi þátta:

- a. Brotaferils samkvæmt sakavottorði frá sviptingu.
- b. Háttsemi samkvæmt málaskrá lögreglu.
- c. Útistandandi sekta og sakarkostnaðar enda eigi hann rót í málarekstri vegna sviptingarinnar og umsækjandi er gjaldfær.

Ef umsækjandi hefur á sviptingartímabilinu gerst sekur um brot gegn 57. gr. lengist tími til endurveitingar um sex mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki tvö ár.

Ef umsækjandi hefur erlendis orðið vís að ölvunarakstri, verið sviptur ökurétti eða hlotið dóm vegna annarra brota á umferðarlögum, sem hefðu haft áhrif á endurveitingu ef framin væru hér á landi, skal litið til þeirra við ákvörðun um endurveitingu.

Heimilt er að kæra synjun lögreglustjóra á endurveitingu ökuréttar til samgöngu og sveitastjórnarráðuneytisins. Um málsmeðferðina fer samkvæmt stjórnsýslulögum.

Ráðherra getur í reglugerð sett nánari reglur um endurveitingu ökuréttar.

107. gr.

*Akstursbann.*

Lögreglustjóri skal banna byrjanda, sem hefur fengið bráðabirgðaökuskírteini í fyrsta sinn, að aka hafi hann fengið fjóra eða fleiri punkta samkvæmt punktakerfi vegna

umferðarlagabrota. Akstursbanni skal eingöngu beitt einu sinni á gildistíma bráða-birgðaskírteinis.

Þegar skilyrði 1. mgr. fyrir akstursbanni eru fyrir hendi skal svo fljótt sem unnt er banna byrjanda að aka. Með akstursbanni eru afturkölluð þau ökuréttindi sem bráða-birgðaskírteinið veitir og nýtur byrjandi þá sömu stöðu og sá sem ekki hefur lokið ökunámi.

Akstursbannið gildir þar til byrjandinn hefur sótt sérstakt námskeið og staðist ökuþróf að nýju. Námskeið skal haldið reglulega og eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti, enda sé þess þörf. Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um tilhögun námskeiðs, þ.á m. um fjölda þátttakenda, markmið og lengd námskeiðs og um gjald sem byrjandi greiðir fyrir þátttökuna.

Ákvörðun lögreglustjóra um akstursbann má kæra til samgöngu- og sveitarstjórnaráðherra innan eins mánaðar frá því að ákvörðunin var tilkynnt byrjanda. Heimilt er að bera úrskurð ráðherra undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð sakamála.

#### 108. gr.

##### *Haldsréttur í ökutækjum.*

Nú er ökumaður vélknúins ökutækis búsettur erlendis og ökutæki það sem brotið var framið með skráð erlendis, og getur þá lögreglan lagt hald á ökutækið þar til makleg sekt, málskostnaður, gjald vegna stöðvunarbrota, skaðabætur eða iðgjald fyrir lögboðna ábyrgðartryggingu hefur verið greitt eða trygging fyrir greiðslu sett. Ef greiðsla hefur eigi farið fram innan tveggja mánaða frá endanlegri niðurstöðu máls má leita fullnustu í ökutækinu.

Þegar hald er lagt á ökutæki samkvæmt 1. mgr. gilda, eftir því sem við á, ákvæði laga um meðferð sakamála um hald á munum. Hald skal því aðeins lagt á að þess sé þörf til að tryggja framangreinda greiðslu. Hafi ökumaður notað ökutæki í algeru heimildarleysi má eigi leggja hald á það.

Ákvæði 1. mgr. verður ekki beitt gagnvart ökumönnum sem búsettir eru í Danmörku, Finnlandi, Noregi eða Svíþjóð nema að því er varðar gjald vegna stöðvunarbrota.

#### 109. gr.

##### *Upptaka ökutækja.*

Þegar um stórfelldan eða ítrekaðan ölvunarakstur er að ræða, sem ekki fellur undir 2. mgr. þessarar greinar, stórfelldan eða ítrekaðan akstur manns sem sviptur hefur verið ökurétti eða manns sem ekki hefur öðlast ökuréttindi, stórfelldan eða ítrekaðan hraðakstur eða akstur sem telst sérlega vítaverður að öðru leyti má gera upptækt vélknúð ökutæki sem ökuskírteini þarf til að stjórna og notað er við brotið nema það sé eign manns sem ekkert er við brotið riðinn. Við sömu aðstæður og með sömu skilyrðum má gera upptækt vélknúð ökutæki sem ökuskírteini þarf til að stjórna og er eign þess sem hefur framið brotið, enda þótt ökutækið hafi ekki verið notað þegar brotið var framið.

Gera skal ökutæki upptækt þegar eigandi þess hefur verið dæmdur sekur eða gengist undir refsingu vegna aksturs undir áhrifum fíkniefna eða undir áhrifum áfengis sem hefur í för með sér sviptingu ökuréttar og vínandamagn í blóði er 1,20‰ eða meira eða vínandamagn í lítra lofts sem hann andar frá sér nemur 0,60 milligrömmum eða meira, og viðkomandi hefur tvisvar síðustu þrjú árin fyrir brotið verið dæmdur sekur eða gengist undir refsingu fyrir akstur undir áhrifum fíkniefna eða áfengis þar sem vínandamagn í blóði hefur mælst 1,20‰ eða meira eða vínandamagn í lítra lofts sem



hann andar frá sér hefur numið 0,60 milligrömmum eða meira og sem hefur haft í för með sér sviptingu ökuréttar. Gera skal ökutæki upptækt enda þótt það hafi ekki verið notað þegar brotið var framið.

Víkja má frá ákvæði 2. mgr. í undantekningartilvikum þegar sérstakar ástæður mæla með því.

Ökutæki sem gert er upptækt skal vera eign ríkissjóðs. Hafi einhver beðið tjón við brotið skal hann þó eiga forgang til andvirðisins ef bætur fást ekki á annan hátt.

#### 110. gr.

##### *Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögnum.*

Leggja má gjald á vegna brota á:

- a. ákvæðum 2. mgr. 7. gr. og 3. mgr. 26. gr.,
  - b. ákvæðum a-, b-, h-, i- og j- og k- liða 1. mgr. 27. gr.
  - c. banni við stöðvun eða lagningu ökutækja, sem gefið er til kynna með umferðarmerki,
  - d. banni við stöðvun eða lagningu ökutækja, sem sett er samkvæmt 83. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,
  - e. öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu, sem sett eru samkvæmt 83. gr. eða 1. mgr. 85. gr., og
  - f. reglum um notkun stöðureita samkvæmt 2. mgr. 85. gr.
- Gjaldið skal lagt á með skriflegri tilkynningu, sem fest skal við ökutækið eða afhent ökumanni.

Lögreglan annast álagningu og innheimtu gjalds samkvæmt 1. mgr.

Ráðherra getur ákveðið, að á tilteknum svæðum fari álagning gjalds samkvæmt 1. mgr. að öllu leyti eða að hluta, fram með aðstoð sérstakra stöðuvarða. Hann getur og ákveðið, að ósk sveitarstjórnar, að álagning og innheimta gjalds samkvæmt 1. mgr. fari, að öllu leyti eða að hluta, fram á vegum sveitarfélagsins. Gjald samkvæmt þessari grein skal renna til umferðaröryggismála.

Ákvörðun um álagningu gjalds verður ekki borin undir æðra stjórnvald.

Ráðherra ákveður fjárhæð gjalds, sem á er lagt samkvæmt 1. mgr., en það má eigi nema hærri fjárhæð en 20.000 krónur. Fari álagning fram á vegum sveitarfélags getur sveitarstjórn þó ákveðið fjárhæðina í gjaldskrá sem ráðherra staðfestir. Verði á lagt gjald ekki greitt innan tilskilins frests hækkar það um 50%.

Ráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest. Má þar ákveða að á lagt gjald, sem eigi er greitt innan nánar tiltekins frests, hækki um 100%.

#### 111. gr.

##### *Ábyrgð á álagningu gjalds, lögveðsréttur o.fl.*

Gjald, sem lagt hefur verið á samkvæmt 1. mgr. 110. gr., hvílir á þeim, sem ábyrgð ber á stöðvun ökutækis eða lagningu. Eigandi ökutækis eða umráðamaður ber einnig ábyrgð á greiðslu gjaldsins, ef það greiðist ekki innan tilskilins frests, nema sannað verði að ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi.

Gjaldið nýtur lögtaksréttar og lögveðs í viðkomandi ökutæki. Lögveð þetta gengur fyrir öllum öðrum réttindum í ökutækinu, en fellur niður við eigendaskipti, hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið. Lögveðið gengur þá á eftir kröfum um opinber gjöld, sem tryggð eru með veði í ökutækinu, hafi veðinu verið þinglýst áður en gjaldið var lagt á.

Verði álagt gjald ekki greitt innan tilskilins frests, skal senda eiganda ökutækisins eða umráðamanni, á sannanlegan hátt, tilkynningu um, að krafist verði aðfarar eða nauðungarsölu að tilteknum tíma liðnum, enda hafi greiðsla þá eigi verið innt af hendi. Einnig skal honum gefinn kostur á að koma að mótbárum eða vörnum innan sama tíma.

Verði gjaldið ekki greitt innan frests skv. 3. mgr. og engar mótbáru eða varnir hafa verið hafðar uppi má krefjast nauðungarsölu á lögveðinu til lúkningar gjaldinu án undangengins fjárnáms. Einnig má krefjast fjárnáms hjá þeim sem ber ábyrgð á greiðslu gjaldsins skv. 1. mgr. án undangengins dóms eða sáttar.

#### 112. gr.

##### *Brottflutningur ökutækja.*

Heimilt er lögreglu að flytja eða láta flytja brott ökutæki, sem stendur þannig að brjóti í bága við reglur um stöðvun eða lagningu ökutækja, eða að öðru leyti þannig að það valdi truflun á umferð, snjómokstri eða vinnu við veg. Sama á við um skráningar-skylt ökutæki, sem skilið hefur verið eftir án skráningarmerkja, og ökutæki, sem telja verður að eigandi hafi yfirgefið að fullu. Enn fremur ökutæki, sem stendur á einkalóð eða opinberri lóð þannig að valdi eiganda eða umráðamanni hennar tjóni eða óþægindum eða gegn banni hans. Standi ökutækið á svæði, sem ekki er ætlað til almennrar umferðar, skal það því aðeins flutt á brott, að eigandi eða umráðamaður lóðar krefjist þess.

Ökutæki skal færa til geymslu á tryggan stað, sem lögreglan vísar á, nema ökumaður eða eigandi (umráðamaður) sé viðstaddur og flytji það þegar á brott eða vísi á annan geymslustað. Er geymsla ökutækisins á ábyrgð eiganda. Kostnað vegna flutnings og geymslu skal ökumaður greiða. Ef ökumaður er óþekktur eða greiðir ekki þrátt fyrir áskorun þar um, ber eigandi (umráðamaður) ökutækisins jafnframt ábyrgð á greiðslu kostnaðarins, nema ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi. Heimilt er að halda ökutæki í geymslu til tryggingar greiðslu kostnaðar. Kostnað má innheimta með lögtaki.

Lögreglustjóri skal tilkynna eiganda ökutækis um flutning þess, hvenær hann fór fram og hvar ökutækið er í geymslu. Í tilkynningu skal jafnframt koma fram, að verði ökutækið eigi sótt innan tiltekins frests og áfallinn kostnaður greiddur, verði það selt. Ef eigandi er óþekktur, má selja ökutækið einum mánuði eftir að það var fjarlægð.

Að loknum fresti samkvæmt 3. mgr. skal selja ökutækið við nauðungarsölu eða til niðurrifs, ef ætla má að hærra verð fáiast þannig. Söluandvirði rennur í ríkissjóð. Eigandi ökutækisins getur þó, innan árs frá því sala fór fram, krafist greiðslu á söluandvirðinu, að frádregnum kostnaði við flutning, geymslu og sölu ökutækisins.

Ákvæði 3. og 4. mgr. um geymslu og sölu ökutækja gilda, eftir því sem við á, um önnur ökutæki í vörslu lögreglu.

Ráðherra getur ákveðið, að fenginni ósk sveitarstjórnar, að framkvæmd ákvæða í grein þessari fari, eftir því sem við á, að öllu leyti eða að hluta fram á vegum sveitarfélagsins. Hann getur og sett nánari reglur um framkvæmdina, þar á meðal um greiðslu geymslukostnaðar.

## **XIX. KAFLI**

### **Stjórnsýsla umferðarmála.**

#### 113. gr.

##### *Yfirstjórnunarvald á sviði umferðarmála.*

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra fer með yfirstjórn umferðarmála.

Umferðarstofa annast stjórnslu á sviði umferðarmála í samræmi við lög þessi.

114. gr.

*Verkefni Umferðarstofu.*

Verkefni Umferðarstofu eru þau að:

- a. annast skráningu ökutækja og aðra umsýslu varðandi skráningu ökutækja, gerð þeirra og búnað,
- b. veita starfsleyfi til að stunda ökukennslu, leyfi til að starfrækja ökuskóla, hafa umsjón með ökunámi og eftirlit með framkvæmd ökuþróa og gerð námsskráa, og hafa eftirlit með ökukennslu,
- c. hafa eftirlit með starfsemi skoðunarstofa,
- d. annast fræðslu og upplýsingamiðlun um umferðarmál, þ. á m. eiga samráð við sveitarfélög um framkvæmd fræðsluskyldu þeirra samkvæmt 121. gr.
- e. styðja aðgerðir sem stuðlað geta að bættu umferðaröryggi,
- f. vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál,
- g. annast tillögugerð og undirbúning við breytingar á reglugerðum sem ráðherra setur samkvæmt lögum þessum,
- h. annast skráningu umferðarslysa,
- i. sinna þróunarverkefnum á starfssviði sínu,
- j. annast rekstur á tölvu- og upplýsingakerfum,
- k. Setning reglna um gerð og búnað ökutækja.
- k. annast útgáfu handbókar um reglur á sviði umferðarmála sbr. 2. mgr. 120. gr. laga þessara, og nánari skýringar á ákvæðum þeirra,
- l. annast gerð skoðunarhandbókar, og
- m. annast önnur verkefni sem Umferðarstofu er falið samkvæmt ákvæðum laga þessara eða ákvörðun ráðherra.

Umferðarstofu er heimilt að fela félögum, samtökum eða stofnunum á sviði umferðarmála, framkvæmd ákveðinna verkefna sem henni tilheyra samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Þetta gildir þó ekki um valdheimildir Umferðarstofu til töku ákvarðana um rétt eða skyldu manna.

Umferðarstofa skal hafa samvinnu við þá aðila, félög, samtök og stofnanir sem tengjast starfsemi hennar.

Ráðherra staðfestir skipurit Umferðarstofu og skiptingu í starfsdeildir.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um starf og hlutverk Umferðarstofu.

115. gr.

*Kæruheimild vegna stjórnvaldsákvæðana Umferðarstofu.*

Heimilt er að kæra stjórnvaldsákvæðanir Umferðarstofu samkvæmt lögum þessum til ráðherra.

116. gr.

*Stjórn og starfslið Umferðarstofu.*

Ráðherra skipar framkvæmdastjóra Umferðarstofu til fimm ára í senn.

Framkvæmdastjóri stjórnar rekstri Umferðarstofu og gætir þess að stofnunin starfi í samræmi við lög og reglugerðir á hverjum tíma.

Framkvæmdastjóri ræður annað starfsfólk stofnunarinnar.

117. gr.

*Gjöld og sértekjur sem renna til Umferðarstofu.*

Til Umferðarstofu renna þessi gjöld:

- a. gjöld fyrir skráningu ökutækja, sbr. 70. gr.
- b. gjöld fyrir skráningarmerki, sbr. 70. gr.,
- c. gjöld fyrir viðurkenningu á gerð, sbr. 70. gr.,
- d. gjöld fyrir einkamerki, sbr. 71. gr.
- e. umferðaröryggisgjald, sbr. 3. mgr. þessarar greinar,
- f. önnur gjöld sem Umferðarstofa innheimtir samkvæmt gjaldskrá sem staðfest er af ráðherra.

Við ákvörðun gjalda skv. 1. mgr. skal leggja til grundvallar kostnað vegna launa og launatengdra gjalda, aksturs, þjálfunar og endurmenntunar, aðkeyprtar sérfræðipjónustu, húsnæðis, starfsaðstöðu, búnaðar og tækja, stjórnunar- og stoðþjónustu og alþjóðlegrar samvinnu í þágu umferðar- og umferðaröryggismála auk ferða og uppihalds. Fjárhæð gjalda skal taka mið af þeim kostnaði sem almennt hlýst af þeirri þjónustu sem Umferðarstofa veitir.

Leggja skal á sérstakt umferðaröryggisgjald er renni til Umferðarstofu, að fjárhæð 400 kr., og greiðist það við almenna skoðun ökutækis, skráningu ökutækis og skráningu eigendaskipta að ökutæki. Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um innheimtu gjaldsins og um skil þess í ríkissjóð.

Sértekjur Umferðarstofu af þjónustu- og verksamningum, svo og af rannsóknastarfsemi og þróunarverkefnum, renna óskiptar til hennar.

#### 118. gr.

##### *Umferðarráð.*

Ráðherra skipar umferðarráð til þriggja ára í senn. Meginhlutverk þess skal vera að beita sér fyrir auknu umferðaröryggi og bættum umferðarháttum. Umferðarráð skal vera ráðherra til ráðgjafar um gerð umferðaröryggisáætlunar og framkvæmd hennar, svo og um fræðslu og upplýsingamiðlun, og vera samráðsvettvangur þeirra sem fjalla um umferðarmál og láta sig umferðaröryggi varða.

Ráðherra skal, eins og kostur er, leita umsagnar hjá umferðarráði í tilefni af setningu eða breytingu reglugerða samkvæmt lögum þessum.

Ráðherra skipar tvo fulltrúa í umferðarráð án tilnefningar og skal annar þeirra vera formaður ráðsins en hinn varaformaður. Félög og samtök, sem hafa það að meginmarkmiði að vinna að hagsmuna- eða réttindamálum á sviði umferðarmála, eiga hvert og eitt rétt til að tilnefna einn fulltrúa í ráðið. Sama gildir um Samband íslenskra sveitarfélaga. Um nánari skipan í ráðið er fjallað í reglugerð sem ráðherra setur samkvæmt 6. mgr. þessarar greinar.

Ráðherra skipar stjórn umferðarráðs. Skal stjórnin skipuð formanni ráðsins og varaformanni og einum aðila samkvæmt tilnefningu umferðarráðs. Stjórnin hefur með höndum yfirstjórn á starfsemi umferðarráðs, boðar fundi í ráðinu, undirbýr dagskrá fundu þess og leggur fyrir það skýrslu um starfsemi ráðsins

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skipan og störf umferðarráðs.

#### 119. gr.

##### *Umferðarfræðsla og sértæk fræðsluskylda sveitarfélaga.*

Umferðarfræðsla skal fara fram í grunnskólum og leikskólum.

Menntamálaráðherra ákveður að fenginni umsögn Umferðarstofu nánari tilhögun fræðslu samkvæmt 1. mgr. í aðalnámskrá samkvæmt ákvæðum laga um grunnskóla og leikskóla.

Sveitarstjórnnum ber að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað.

**XX. KAFLI****Almennar reglur um setningu reglugerða.**

120. gr.

*Setning reglugerða samkvæmt lögum þessum.*

Við setningu reglugerða samkvæmt lögum þessum skal ráðherra á hverjum tíma taka mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum á sviði umferðarmála.

Ráðherra getur ákveðið að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál þar sem fram koma þau fyrirmæli samkvæmt lögum þessum sem setja skal í reglugerð.

**XXI. KAFLI****Gildistaka.**

121. gr.

Lög þessi öðlast 1. janúar 2011. Falla þá úr gildi umferðarlög nr. 50/1987, með síðari breytingum.

Reglugerðir og öll önnur fyrirmæli sem sett hafa verið samkvæmt umferðarlögum nr. 50/1987, skulu þó halda gildi sínu, að svo miklu leyti sem þau brjóta ekki í bága við ákvæði laga þessara, uns nýjar reglugerðir hafa verið gefnar út.

**XXII. KAFLI****Ákvæði til bráðabirgða.**

Þrátt fyrir a-lið 2. mgr. 57. gr. má veita þeim ökuréttindi sem verða fullra:

- a. 17 ára, á árinu 2011.
- b. 17 ára og þriggja mánaða, á árinu 2012.
- c. 17 ára og sex mánaða, á árinu 2013.
- d. 17 ára og níu mánaða, á árinu 2014.

Ökunám má hefja 12 mánuðum áður.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

## I. Inngangur.

Hinn 1. nóvember 2007 skipaði samgönguráðherra í nefnd um endurskoðun umferðarlaga. Í nefndina voru skipuð þau Róbert R. Spanó, prófessor við lagadeild Háskóla Íslands, sem jafnframt var formaður, Birna Hreiðarsdóttir, lögfræðingur í samgönguráðuneyti, Gunnar Narfi Gunnarsson, lögfræðingur í dómsmálaráðuneyti, Jón Haukur Edwald, Ökukennarafélagi Íslands, Karl Ragnars, forstjóri Umferðarstofu, Kolbrún Sævarsdóttir, saksóknari hjá embætti ríkissaksóknara, Ólafur Kr. Guðmundsson, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, og Signý Sigurðardóttir, Samtökum verslunar og þjónustu.

Samkvæmt erindisbréfi nefndarinnar var henni falið að taka gildandi umferðarlög nr. 50/1987, með síðari breytingum, til heildarendurskoðunar og semja frumvarp til nýrra umferðarlaga á grundvelli tillagna nefndarinnar. Í því augnamiði og með hliðsjón af erindisbréfi nefndarinnar hefur við endurskoðunina og gerð þessa frumvarps verið lagt til grundvallar að stefna bæri að eftirfarandi markmiðum:

*Í fyrsta lagi* að færa gildandi ákvæði til nútímalegra horfs með því að taka mið af reynslu síðastliðinna tveggja áratuga og þróun í umferðarmálum.

*Í öðru lagi* að lagfærð yrðu þau ákvæði í gildandi ákvæðum sem eru óskýr eða haldin annmörkum, einkum að teknu tilliti til breytinga á mannvirkjagerð í umferðinni og á umferðarmeningunni.

*Í þriðja lagi* að stuðla að frekari samræmingu umferðarlöggjafar að alþjóðlegum samningum um umferðarmál, m.a. með hliðsjón af þeirri þróun sem hefur átt sér stað á alþjóðavettvangi frá samningu gildandi laga.

*Í fjórða lagi* að taka til athugunar hvort og þá að hvaða marki gera skuli breytingar á þeirri almennu framsetningu gildandi laga að ráðherra sé veitt víðtækt vald til að setja nánari fyrirmæli um einstök atriði í stjórnvaldsfyrirmæli, og þá að leitast verði við að lögfesta í ríkari mæli í umferðarlögin sjálf grundvallarefnisreglur á einstökum sviðum. Samhliða því verði leitast við að útfæra reglugerðarheimildir ráðherra, sem eftir standa, með heildstæðari og skýrari hætti.

*Í fimmta lagi* lagi að taka til skoðunar og gera tillögur um tilteknar efnisbreytingar á ákvæðum gildandi laga, einkum um viðurlög við brotum á umferðarlögum, með það í huga að gera þær háttarnisreglur sem gilda í umferðinni skilvirkari og að auka varnaðaráhrif þeirra.

Við endurskoðunina og gerð frumvarpsins aflaði nefndin umfangsmikilla gagna um stöðu umferðarmála á Íslandi, á Norðurlöndum og í öðrum ríkjum Evrópu. Þá átti nefndin fjölmarga fundi með fulltrúum ýmissa hagsmunaaðila á sviði umferðarmála hér á landi og tók á móti helstu sérfræðingum þjóðarinnar á þessu sviði til að veita nefndinni upplýsingar og til að setja fram ábendingar.

Helstu stefnumið frumvarpsins og meginbreytingar frá gildandi umferðarlögum eru eftirfarandi:

1. Gildissvið umferðarlaga verður gert skýrara og byggt á þeirri grundvallarstefnumörkun að meginákvæði laganna eigi aðeins við um umferð á vegum, sem ætluð eru vélknúnum ökutækjum sem eru skráningarskyld.
2. Viðhaldið er þeirri stefnumörkun, sem sögulega hefur verið lögð til grundvallar hér á landi og í Danmörku, að í upphafi laganna sé að finna ítarlegt ákvæði þar sem öll helstu orð og hugtök sem fram koma í lögunum eru skilgreind.

3. Gildissvið ákvæða umferðarlaga um bann við ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna eru annars vegar rýmkuð og hins vegar gerð skýrari. Þannig er leyfilegt áfengismagn í blóði ökumanns lækkað úr 0,5‰ í 0,2‰, sjá nánar almennar athugasemdir í IV. kafla hér síðar.
4. Gerð er sú breyting frá gildandi ákvæðum umferðarlaga að einstaklingur þurfi að vera fullra 18 ára til að heimilt sé að veita honum ökuskírteini, en samkvæmt gildandi lögum er lágmarksaldurinn 17 ár, sjá nánar almennar athugasemdir í V. kafla hér síðar.
5. Ákvæði XIII. kafla gildandi laga um fébætur og váttryggingu eru afnumin með það í huga að sett verði sérlög um ökutækjetryggingar, en frumvarp þess efnis er lagt fram samhliða frumvarpi þessu.
6. Ákvæðum gildandi umferðarlaga um skilyrði til að viðhalda fullnaðarskírteini er breytt með það í huga að setja á laggirnar raunhæfara og skilvirkara kerfi við mat á aksturs-hæfni ökumanna, sjá 58. gr. frumvarpsins.
7. Ákvæðum XIV. kafla gildandi umferðarlaga um viðurlög er breytt þannig *í fyrsta lagi* að gerðar er ríkari greinarmunur á tegundum brota hvað varðar þyngd refsinga. *Í öðru lagi* er almenn refsiregla gildandi laga afnumin og kveðið á um með skýrum hætti með sérstöku tilvísunarkerfi hvaða háttænisreglur laganna varða refsingu. Er þannig lagt til grundvallar að sumar háttænisreglur laganna séu þess eðlis að ekki standi til þess rök að til refsíabyrgðar stofnist ef út af þeim er brugðið. *Í þriðja lagi* er gert ráð fyrir því að heimilt verði undir ákveðnum kringumstæðum að láta eiganda eða umráðamann öku-tækis sæta refsíabyrgð á hlutlægum grundvelli, þ.e. án þess að sýnt sé fram á sök hlut-aðeigandi. *Í fjórða lagi* var leitast við að færa ákveðna brotaflokkka frá því að vera andlag eiginlegra fjársektarrefsinga yfir í að vera grundvöllur stjórnvaldssekta sem ákvarðaðar eru af Vegagerðinni, sjá nánar almennar athugasemdir við XVII., XVIII. og XIX. kafla frumvarpsins. Við gerð frumvarpsins var loks *í fimmta lagi* tekin sérstök afstaða til þess af hálfu nefndar samgönguráðherra hvort fara ætti þá leið að taka upp tekjutengingu sekta vegna brota á umferðarlögum. Er sú leið rædd efnislega í kafla VI. í almennum athugasemdum frumvarpsins og þar rökstutt að ekki séu forsendur til að fara þá leið hér á landi.
8. Gerðar eru breytingar á gildandi ákvæðum er varða stjórnarfarslega ábyrgð á fræðslu og kynningu á umferðarmálum.
9. Gerðar eru verulegar breytingar á framsetningu gildandi ákvæða um heimildir ráðherra til að útfæra nánar einstakar efnisreglur í umferðarlögum með setningu almennra stjórnvaldsfyrirmæla, einkum reglugerða. Er því leitast við að fækka reglugerðarheimildum og gera þær sem eftir standa fyllri og skýrari. Þá er leitast við að gera valdmörk á milli stjórnvalda, einkum ráðherra, lögreglustjóra og sveitarstjórna skýrari og einfaldari.

Ljóst er að verulegar breytingar hafa orðið á þróun umferðar, eiginleikum ökutækja og umferðarmenningu á síðastliðnum tveimur áratugum, eða frá því að gildandi stofnlög, umferðarlögin frá 1987, voru sett. Eins og jafnan hefur verið ítrekað við setningu almennra laga á þessu sviði, sjá nánar umfjöllun um sögulega þróun umferðarlöggjafar hér á landi í kafla II, er ljóst að setning háttænisreglna um umferð á vegum, form- og efnisskilyrði fyrir réttindum til að aka vélknúnum ökutækjum, um skilyrði fyrir eiginlegum slíkra tækja, o.s.frv., getur aðeins að hluta til haft bein áhrif á eða staðið í nánnum tengslum við fyrirliggjandi staðreyndir um ástand vega, merking þeirra, umferðarleiðbeiningar og skipulag vega og samgangna í einstökum byggðarlögum. Um slík atriði er að meginstefnu til fjallað í öðrum lögum, einkum vegalögum, sbr. nú lög nr. 80/2007, sem tóku gildi 1. janúar 2008, og skipulags- og byggingarlögum, nú lög nr. 73/1997. Þá er skipulag samgangna og vegagerð einnig viðfangsefni við mótun samgönguáætlunar, sbr. lög nr. 33/2008 um samgönguáætlun, og við gerð vegáætlunar, sem er vegáætlunarkafli samgönguáætlunar, sbr. 16. gr. vegalaga. Við gerð þessa frumvarps hefur þó verið leitast við að tryggja að heildstætt samræmi sé á milli efnisákvæða í umferðarlögum og ákvæðum fyrrgreindra laga um skipulag samgangna og veghald. Endurskoðun nefndar-

innar á ákvæðum umferðarlaga hefur hins vegar á ný fært heim sanninn um nauðsyn þess að leitast verði við að taka stefnumótun á sviði mannvirkjagerðar og samgangna á Íslandi til heildarathugunar með það í huga að móta samræmd viðmið um þessi efni m.a. á grunni alþjóðlegra staðla og reglna.

Í almennum athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að gildandi umferðarlögum kemur fram, eins og nánar verður rakið í kafla II, að ein af ástæðum þess að eldri umferðarlög sættu endurskoðun var sú „að nauðsynlegt [hafi verið], m.a. vegna aukinna samskipta þjóða í milli, að samræma umferðarlög hér á landi eftir því sem kostur [væri] umferðarlöggjöf annarra þjóða og alþjóðasamninga um umferð.“ Litið var m.a. til alþjóðasamnings um umferð á vegum frá 1968. Þá var jafnframt litið til breytinga á reglum annars staðar á Norðurlöndum, en sú endurskoðun byggði á tillögum norrænnar nefndar, Nordisk Vejtrafik Komite (NVK), sem gert hafði tillögur að samnorrænum umferðarreglum er byggðu m.a. á alþjóðlegri samvinnu um umferðarmál. (Alpt. 1986, A-deild, bls. 898.) Var það í samræmi við það sem áður hafði tíðkast við samningu eldri umferðarlaga hér á landi, þ.e. að líta til umferðarlöggjafar annarra þjóða og alþjóðasamninga, sjá t.d. Alpt. 1938, A-deild, bls. 120, Alpt. 1940, A-deild, bls. 231-232, og Alpt. 1956, A-deild, bls. 469. Þannig var t.d. í almennum athugasemdum við frumvarp það sem síðar varð að stofni til að umferðarlögum nr. 26/1958 höfð hliðsjón af samningi um umferð á vegum frá 1949 sem Ísland varð síðar aðili að.

Á undanförunum árum og áratugum hefur gætt að aukinni alþjóðlegri samvinnu á sviði umferðarmála og örar breytingar hafa verið á alþjóðlegum reglum á þessu sviði. Á þetta ekki hvað síst við á EES-svæðinu, en Ísland hefur undirgengist skuldbindingar á sviði umferðarmála á grundvelli EES-samningsins. Æskilegt þykir, m.a. vegna sjónarmiða um umferðaröryggi, að samræmi sé á milli umferðarlaga og helstu alþjóðasamninga og viðmiða um umferðarmál. Eins og að framan er rakið hefur eitt af markmiðum yfirstandandi endurskoðunar á gildandi umferðarlögum nr. 50/1987 verið það að stuðla að frekari samræmingu umferðarlöggjafar að alþjóðlegum samningum um umferðarmál, m.a. með hliðsjón af þeirri þróun sem hefur átt sér stað á alþjóðavettvangi frá samningu gildandi laga.

Íslenska ríkið hefur gerst aðili að tveimur alþjóðasamningum um umferðarmál. Annars vegar alþjóðasamningi um bifreiðaumferð (International Convention on Motor Traffic) sem undirritaður var í París 24. apríl 1926 og hins vegar samningi um umferð á vegum (Convention on Road Traffic) sem undirritaður var í Genf 19. september 1949. Þrátt fyrir að íslenska ríkið hafi ekki gerst aðili að öðrum alþjóðasamningum um umferðarmál hefur, sem fyrr segir, sögulega verið haft hliðsjón af alþjóðlegu samstarfi við samningu frumvarpa að umferðarlögum. Samningurinn um umferð á vegum (Convention on Road Traffic) sem undirritaður var í Vín 8. nóvember 1968, sem litið var til að samningu frumvarps að gildandi umferðarlögum, afnám og kom í stað fyrrnefnda samninga sem íslenska ríkið hefur gerst aðili að, sbr. 48. gr. samningsins. Við samninginn hefur verið gerður viðbótasamningur Evrópuríkja (European Agreement Supplementing the Convention on Road Traffic) sem var undirritaður 1. maí 1971. Báðir þessir samningar hafa sætt reglubundnum breytingum m.a. til að halda í við hraða tækniþróun á þessu sviði og aukna samfélagslega þörf fyrir umferðaröryggi og umhverfisvernd.

Á vettvangi Efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) hafa verið gerðir ýmsir alþjóðasamningar fyrir utan fyrrnefnda samninga frá 1968 og 1971. Meðal þeirra er samningur um umferðarmerki (Convention on Road Signs and Signals) sem undirritaður var 8. nóvember 1968 í Vín. Einnig hefur verið gerður viðbótarsamningur Evrópuríkja við hann (European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals) sem undirritaður var 1. maí 1971. Við viðbótarsamninginn var bætt við bókun um vega-



merkingar (Protocol on Road Marking, additional to the European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals) sem var undirrituð 1. mars 1973. Þessir sáttmálar hafa einnig sætt reglubundnum breytingum. Jafnframt er rétt að minnast á samninginn um alþjóðlegar, samræmdar tækniröfur fyrir ökutæki, búnað og hluti sem eru settir og/eða notaðir í ökutæki (Agreement concerning the Establishment of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles) sem undirritaður var 25. júní 1998. Við samningu þessa frumvarps hefur eins og kostur er verið tekið mið af þessum alþjóðasamningum og þeim breytingum sem gerðar hafa verið við þá.

Með 2. gr. laga nr. 2/1993, um evrópska efnahagssvæðið, öðlaðist m.a. meginmál samningsins um evrópska efnahagssvæðið (EES-samningurinn) lagagildi hér á landi. Í 6. kafla samningsins er fjallað um flutningastarfsemi. Endurspeglar ákvæði kaflans 74.-85. gr. Rómarsamningsins. Ákvæði 2. mgr. 47. gr. EES-samningsins vísar í XIII. viðauka sem hefur að geyma sérstök ákvæði um allar tegundir flutninga. Þá hefur fjöldi ESB-gerða verið tekinn upp í EES-samninginn. Hafa þær haft að geyma margvíslegar reglur sem tengjast umferðarlöggjöf, t.d. öryggi og gerð flutningstækja, gagnkvæm viðurkenning skírteina, samræming á reglum um vinnutíma o.fl. Æskilegt þykir að samræmdar skilgreiningar og reglur gildi, eins og mögulegt er, um þessi atriði á EES-svæðinu.

Í kafla II verður rakin saga umferðarlöggjafar á Íslandi, en mikilvægt er að hafa hið sögulega samhengi í huga við lagabreytingar á þessu sviði. Í kafla III verður vikið almennt að þeim ákvæðum frumvarpsins, þar sem lagðar eru til efnislegar breytingar á gildandi ákvæðum um bann við ölvunarakstri og um bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Í kafla IV verða reifaðar röksemdir með og á móti þeirri tillögu frumvarpsins að lágmarksaldur til að öðlast ökuréttindi færist úr 17 árum í 18 ára aldur. Í kafla V verður fjallað um þær breytingar sem lagt er til að gerðar verði á gildandi ákvæðum um viðurlög við brotum á umferðarlögum. Í framhaldinu verða síðan settar fram ítarlegar skýringar við einstaka kafla og ákvæði frumvarpsins.

## II. Söguleg þróun umferðarlöggjafar á Íslandi.

Fyrstu lögboðnu umferðarreglur hér á landi voru í lögum um vegi nr. 57/1907. Þegar bifreiðumferð hófst hér voru síðan sett bifreiðalög nr. 21/1914. Árið 1940 voru í fyrsta sinni hér á landi sett sérstök umferðarlög nr. 110/1940. Einnig voru þá sett ný bifreiðalög nr. 75/1940. Hvoru tveggja þessi lög höfðu að geyma ný ákvæði um umferð, þar sem ákveðið var að taka upp hægri handar umferð hér á landi 1. janúar 1941. Til þess kom þó aldrei að þau ákvæði kæmu til framkvæmda. Ástæðan var sú að breskur her kom hingað til lands og jókst umferð mjög á vegum landsins. Var búist við að breytingin gæti valdið sérstakri slysaþættu sem ekki var fyrirsjáanleg þegar lögin voru sett. Voru gefin út bráðabirgðalög, þar sem gildistöku laganna frá 1940 var frestað um óákveðinn tíma. Ári síðar voru sett ný umferðarlög nr. 24/1941, þar sem miðað var við vinstri umferð, en samhliða þeim lögum voru bifreiðalögin nr. 23/1941 sett.

Í frumvarpi því er varð að umferðarlögum nr. 24/1941 er rakið að gildandi ákvæði um umferð hafi þótt með öllu ónóg eins og þá var komið umferð bæði á götum og vegum. Þá þótti réttara að setja heldur sérstök umferðarlög en að fella nauðsynleg ákvæði inn í vegalög og bifreiðalög. Í frumvarpinu væru tekin þau ákvæði sem nauðsyn þætti að væru í lögum og hefði verið höfð hliðsjón af umferðarlöggjöf Norðurlanda. Þá væri jafnframt gert ráð fyrir því að „allmiklu ýtarlegri ákvæði [kæmu] í reglugerð og [yrðu] teknar í hana einnig þær sérreglur, sem settar [væru] samkvæmt ákvæðum bifreiðarlaganna“. Yrði reglugerðin „aðalleiðarvísir alls almennings um allt varðandi

umferð á vegum og götum“. Þá var vikið að því að þá væri á landinu vinstri handar umferð og hafi fyrst verið kveðið á um þetta fyrirkomulag í vegalögum frá 1907.

Árið 1955 skipaði dómismálaráðherra nefnd til þess að gera tillögur um endurskoðun löggjafar um umferðarmál og bifreiðamál, svo og reglugerða um sömu málefni. Á þeim grunni voru umferðarlögin frá 1941 afnumin með setningu nýrra umferðarlaga nr. 26/1958, sbr. 90. gr. síðarnefndu laganna. Með þeim lögum voru einnig felld úr gildi bifreiðalögin frá 1941, en í almennum athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að umferðarlögum frá 1958 er rakið að ofangreind nefnd sú, sem dómismálaráðherra hafði skipað, til að semja frumvarpið, hefði komist að þeirri niðurstöðu að „bezt [færi] á því, að ein heildarlög [yrðu] sett um alla umferð, enda [væri] það í samræmi við lög á Norðurlöndum og tillögur hinnar samnorrænu nefndar“. Nefndin var sammála um að rétt væri að hafa norræna löggjöf til fyrirmyndar íslenskum umferðarlögum eftir því sem við gæti átt, enda væri það í samræmi við „meginstefnu íslenskrar löggjafar“. Fjöldi ákvæða hefði þó verið tekinn óbreyttur að efni til úr eldri íslenskum lögum og íslenskir staðhættir og umferðarþróun ávallt verið höfð í huga. Í því sambandi tók nefndin fram að mikill vandi væri á höndum, einkum hvað varðar umferð í þéttbýli, vegna hins ört vaxandi fjölda vélknúinna ökutækja. Hins vegar væri jafn ljóst að ekki yrði úr þessu bætt með umferðarlöggjöf, nema að litlu leyti. Þannig skipti mjög miklu máli ástand vega, merking þeirra, umferðarleiðbeiningar, byggingaskipulag í bæjum og fræðsla barna og fullorðinna um umferðarmál. Þótt ýmsar umbætur hefðu verið gerðar á þessum sviðum, þá væru þær engan veginn nægilegar enn sem komið væri. Þess væri því ekki að vænta að breyting á umferðarlöggjöfinni einni gæti valdið straumhvörfum í þessum efnunum. Hér ylti fyrst og fremst á framkvæmd laganna, aðstöðu þeirri sem þeim, er um framkvæmdina ættu að sjá, væri sköpuð og góðri samvinnu stjórnvalda og almennings.

Hinn 13. maí 1964 var samþykkt þingsályktunartillaga á Alþingi þar sem skorað var á ríkisstjórnina að láta hefja hið allra fyrsta undirbúning að því að upp yrði tekinn hægri handar akstur á Íslandi. Eftir samþykkt þingsályktunarinnar sendi dómismálaráðuneytið umferðarlaganefnd ályktunina og óskaði þess með skírskotun til fyrri greinargerðar nefndarinnar að hún léti í té endurnýjaða greinargerð um þær aðgerðir sem nauðsynlegar væru til þess að komið yrði á hægri umferð hér á landi svo og yfirlitsáætlun um kostnað sem því væri samfara. Umferðarlaganefnd skilaði álitgerð 4. febrúar 1965. Á þeim grundvelli voru á árinu samþykkt lög nr. 65/1966 um hægri handar umferð, en ákvæði laganna um þá skipan komu þau eigi til framkvæmda, sbr. 17. gr. laganna, fyrr en á þeim degi apríl-, maí- eða júnímánaðar 1968, sem dómismálaráðherra myndi ákveða, að fenginni tillögu sérstakrar framkvæmdanefndar sem sett var á laggirnar samkvæmt lögum. Lög nr. 65/1966 voru síðar felld inn í umferðarlög nr. 40/1968, en þau lög héldu gildi sínu þar til gildandi umferðarlög nr. 50/1987 voru sett.

Í almennum athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að gildandi umferðarlögum kemur fram að tilgangur endurskoðunar á þágildandi umferðarlögum frá 1968 hafi verið tvíþættur: *Annars vegar* var talið ljóst að umferðarlögin væru á ýmsum sviðum orðin ófullkomin og sums staðar beinlínis úrelt. *Hins vegar* væri nauðsynlegt, m.a. vegna aukinna samskipta þjóða í milli, að samræma umferðarlög hér á landi eftir því sem kostur væri umferðarlöggjöf annarra þjóða og alþjóðasamningum um umferð. Þessi tvö atriði réðu mestu um breytingar þær sem fólust í lögum.

Samkvæmt frumvarpi til laganna átti það að gera íslenska ríkinu það kleift að gerast aðili að alþjóðasamningi um umferð sem gerður var í Vínarborg 8. desember 1968. Við samningu frumvarpsins var höfð hliðsjón af breytingum sem þá höfðu verið gerðar á umferðarlögum annars staðar á Norðurlöndunum, en sú endurskoðun byggði á tillögum norrænnar nefndar, *Nordisk Vejtrafik Komite (NVK)*, sem gert hafði tillögur um sam-

norrænar umferðarreglur er byggðu m.a. á alþjóðlegri samvinnu um umferðarmál. Þá var við samningu frumvarpsins einnig tekið tillit til aðstæðna hér á landi. Leitaði umferðarlaganefnd í upphafi starfs síns eftir ábendingum og óskum frá aðilum, stofnunum og samtökum sem láta sig umferðarmál varða á einn eða annan hátt, og bárust henni mörg svör með gagnlegum ábendingum og tillögum.

Með lögfestingu gildandi umferðarlaga frá 1987 var uppsetningu laganna breytt verulega frá því sem áður var í umferðarlögum. Var lögunum skipt í fleiri kafla og hverjum kafla skipt upp með millifyrirsögnum. Átti fyrirkomulag þetta að auðvelda mjög uppflettingu og lestur. Þá var röð einstakra kafla breytt. Var það einkum gert með tilliti til áhersluatriða. Þannig voru umferðarreglur fyrst teknar fyrir, þá reglur um öku-menn, síðan ákvæði um ökutæki o.s.frv.

Núgildandi umferðarlög hafa tekið margvíslegum breytingum frá gildistöku, en hafa þau oftsinnis verið endurskoðuð í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar íslenska ríkisins, og má þar helst nefna samninginn um evrópska efnahagssvæðið. Er rétt að gera nú í stórum dráttum grein fyrir þeim breytingum á gildandi lögum sem hafa verið gerðar hafa verið frá gildistöku þeirra.

Með lögum nr. 62/1988 var skráningarkerfi ökutækja breytt og stofnað var hlutafélag með þátttöku ríkissjóðs og ýmissa hagsmunaaðila sem tengdust bifreiðaeign- og þjónustu. Var umræddu hlutafélagi, sem hlaut nafnið Bifreiðaskoðun Íslands hf., falið að annast lögbundna skoðun og skráningu ökutækja. Áður hafði Bifreiðaeftirlit ríkisins haft umsjón með mörgum þeirra starfa sem hinu nýja hlutafélagi voru falin. Enn fremur var bætt við ákvæðum sem lögðu á almenna skyldu til notkunar bílbelta við akstur sem og til notkunar öryggisbúnaðar fyrir börn undir 6 ára aldri, sbr. lög nr. 55/1990. Loks var framkvæmd ökuþrófa færð til Umferðarráðs, sbr. lög nr. 12/1992. Þá voru gerðar nokkrar breytingar á lögunum til samræmis við réttarfarsbreytingarnar sem tóku gildi 1. júlí 1992.

Almenn endurskoðun laganna fór fram með lögum nr. 44/1993, og laut að ýmsum tæknilegum hliðum löggjafarinnar. Má þar helst nefna endurskoðun ákvæða um akstur utan vega í þéttbýli, notkun ökuljósa og alþjóðleg samræming ökuréttindaflokka. Þá var m.a. lagt til að ráðherra yrði heimilað að setja reglur um æfingaakstur á bifreið án löggilts ökukennara en undir leiðsögn sérstaks leiðbeinanda. Enn fremur var ákvæðum um skoðun ökutækja breytt á þann veg að settar voru almennar reglur um viðurkenningu (faggilding) skoðunarstöðva. Þá var kveðið á um skyldunotkun hlífðarhjálms við akstur torfærutækis, sem og að heimilt yrði að svipta rétti til að öðlast ökuréttindi til jafns við sviptingu ökuréttinda.

Með lögum nr. 37/1996 var dómsmálaráðherra veitt heimild til að setja reglur um notkun sérstakra skráningarmerkja (einkamerkja). Lög nr. 138/1996 kváðu m.a. á um heimild ráðherra til setningar reglna um stofnun og starfsemi sérstakra ökuskóla. Með lögum nr. 48/1997 voru m.a. lögfestar reglur um notkun tæknibúnaðar til mælingar áfengismagns í útöndunarlofti ökumanna.

Nánari útfærsla á nýrri framkvæmd hvað varðar ölvunarakstur var útfærð nánar með lögum nr. 23/1998, nánar tiltekið um greiðslu sakarkostnaðar hins sakfellda og aðgerðir gagnvart ósamvinnuþýðum sakborningum. Þá var núgildandi innheimtakerfi umferðar-sekta (punktakerfi) komið á fót með lögum nr. 57/1997. Lagt var bann við notkun far-síma og annars konar fjarskiptabúnaðar án notkunar handfrjáls búnaðar með lögum nr. 91/2001. Settar voru reglur um fullnaðarskírteini og akstursmat að undangengnu bráða-birgðaskírteini með lögum nr. 83/2002.

Yfirstjórn umferðarmálaflokks var færður frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis, sbr. lög nr. 132/2003. Lög nr. 84/2004 höfðu að geyma ákvæði varðandi innheimtu gjalda í stað sekta vegna vanrækslu á að færa ökutæki til skoðunar, sem og

ákvæðu um aksturs- og hvíldartíma í flutningastarfsemi, sbr. einnig lög nr. 66/2006. Einnig var lagt til í sömu lögum að svipting ökuréttar vegna ölvunar við akstur tæki mið af áfengismagni í blóði og svipting vegna ítrekunar ölvunar við akstur yrði lengd. Með lögum 69/2007 var kveðið á um þyngingu viðurlaga vegna hraðaksturs, sem og aukið aðhald varðandi akstur bráðabirgðaskírteinishafa. Þá var kveðið á um að hægt yrði að gera vélknúid ökutæki upptækt við stórfelld umferðarlagabrot. Með lögum nr. 83/2007 kveðið á um lögbundinn lágmarkshlíðarbúnað bifhjólafólks. Loks var með lögum nr. 65/2008 lagt á sérstakt vanrækslugjald á þá sem ekki færa ökutæki sín til skoðunar innan tiltekins tíma.

### III. Núllsýnin í íslenskri umferðarlöggjöf og umferðarmenningu.

Á síðastliðnum árum hefur mikil vitundarvakning í umferðarmálum átt sér stað á alþjóðavettvangi. Fyrir tilstuðlan *FIA* (Fédération Internationale de l'Automobile) hefur hið alþjóðlega átak *Make Roads Safe* beint augum alþjóðasamfélagsins að því að á ári hverju farast um 1,2 milljón manna í umferðarslysum á vegum, og umferðarslys eru 10. algengasta dánarorsök heims. Um 85% dauðsfalla vegna umferðarslysa eiga sér stað utan iðnvæddari landa, s.s. í ríkjum innan Afríku og S-Austur Asíu. Efnahagsleg áhrif þessara slysa eru gífurleg, og er talið að um 1-5% af vergri þjóðarframleiðslu ríkja heims glatist í kjölfar umferðarslysa. Eru þá ótalin öll þau félagslegu og tilfinningalegu áhrif sem slysin hafa á samfélagið í heild sinni. Að öllu óbreyttu er útlit fyrir að fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra vegna umferðarslysa muni einungis fara hækkandi m.t.t. aukinnar umferðar og fólksfjöldunar. Alþjóðaheilbrigðisstofnunin WHO (*World Health Organisation*) spáir því að innan fárra ára verði umferðarslys 3.-4. algengasta orsök heilsumissis á heimsvísu, og alls muni yfir 2 milljónir manna tapa lífi sínu árlega í umferð á vegum. Í ljósi þessa kallar alþjóðasamfélagið á byltingu í umferðarmálum, og gildir einu hvort um ræðir auðugar eða fátækar þjóðir.

Framlag Íslands til umferðarmála á alþjóðavettvangi getur einna best falist í því að verða öðrum þjóðum góð fyrirmynd í fyrirbyggingu umferðarslysa. Í frumvarpi til nýrra umferðarlaga er lagt til að *núllsýnin* svokallaða verði höfð að leiðarljósi þegar kemur að eflingu umferðaröryggis. Núllstefnan er sænsk að uppruna og byggir á þeirri meginhugsun að alltaf sé óviðunandi að dauðsföll og alvarleg slys eigi sér stað í umferð á vegum. Æskilegt sé að hafa þá sýn að leiðarljósi að í framtíðinni munu *engin* umferðarslys eiga sér stað í umferð á vegum landsins. Hið endanlega takmark í umferðaröryggismálum eru þar með *núll* dauðsföll. Því markmiði verður náð með samvinnu yfirvalda á sviði umferðarmála og þeirra sem lúta settum reglum sem gilda í umferðinni, þ.e. sjálfum vegfarendum. Með því móti má koma í veg fyrir banaslys og önnur alvarleg umferðarslys. Samkvæmt núllsýninni er þó rétt að gera ráð fyrir að enginn einstaklingur er fullkominn; hending ein getur ráðið slysi, hvort sem það er vegna líkamlegra eða utanaðkomandi aðstæðna. Rétt er þó að geta þess að þó svo að óhöppin eigi sér stað ætti ekkert þeirra að þurfa að leiða til alvarlegs líkamstjóns eða dauðsfalls, sé gildum núllstefnunnar gert hátt undir höfði. Til samanburðar má nefna að almennt hafa yfirvöld hvorki gert ráð fyrir sjó- eða flugslysum í sama mæli og slysum í umferð á vegum.

Núllsýnin táknar í senn ný viðhorf af hálfu umferðaryfirvalda og breyttar öryggisáætlanir. Svíar hafa haft núllsýnina að leiðarljósi í umferðaröryggismálum allt frá árinu 1997, sem hafa leitt til mikilla breytinga í stefnumörkum hvað varðar almenn umferðaröryggismál á Norðurlöndum sem og víðar.

Sem fyrr segir hefur núllsýnin að leiðarljósi að enginn ætti að þurfa að láta lífið eða verða fyrir alvarlegu líkamstjóni í umferð á vegum. Það að fjöldi látinna eða slasaðra í umferðinni verði *núll* er hið eina réttlætlanlega markmið þegar stjórnvöld móta umferðaröryggisstefnu sína. Þeir sem hafa yfirumsjón með umferðarmálum skulu sjá til

Þess að samgönguskilyrði séu með besta móti hverju sinni, hvort sem um ræðir veghaldara, lögreglu eða samgönguyfirvöld. Á móti kemur að til þess að núllsýnin nái takmarki sínu verða almennir vegfarendur í umferðinni að lúta lögum og reglum.

Frá innleiðingu núllsýnarinnar í Svíþjóð fyrir rúmum áratug hafa framfarir í umferðaröryggismálum þar í landi verið örur. Árið 1995 urðu 572 banaslys í Svíþjóð, eða um 6,5 dauðsföll á hverja 100.000 íbúa. Árið 2005 hafði hlutfall látinna lækkað í 4,9 dauðsföll á hverja 100.000 íbúa, eða alls 490 banaslys. Almennt hafa breytingar, lagfæringar og almennar stefnumótanir í vegamálum þar í landi ekki alfarið beinst að *fækkun umferðarslysa*, heldur fækkun þeirra umferðarslysa sem valda dauðsfalli eða alvarlegu líkamstjóni. Nefna má að notkun umferðarljósá á vegamótum leiðir almennt til færri slysa. Aftur á móti verða slys við umferðarljós þeim mun alvarlegri þegar þau eiga sér stað. Noti veghaldari hins vegar hringtorg á vegamótum í stað umferðarljósá er ljóst að slysin verða fleiri, en ekki jafn alvarleg og þau fyrrnefndu. Því er ljóst að um er að ræða afdráttarlaust hagsmunamat af hálfu sænskra stjórnvalda, en afleiðingarnar eru þær að Svíar hafa ásamt Norðmönnum, Hollendingum og Bretum lægstu tíðni dauðsfalla í Evrópu í umferð á vegum.

Sem fyrr segir verður markmiðum núllsýnarinnar aðeins náð með öflugri samvinnu þeirra yfirvalda sem setja reglur á viðkomandi sviði annars vegar, og hins vegar þeirra sem lúta settum reglum sem gilda í umferðinni. Þó er það í anda núllsýnarinnar að viðurkenna að enginn einstaklingur er fullkominn. Samkvæmt núllsýninni skal viðurkenna að mannleg mistök munu ávallt eiga sér stað í umferðinni, en ekkert þeirra á að leiða til þess að fólk hljóti alvarlegan líkamlegan skaða eða bana af. Samgöngumannvirki og vegakerfi landsins í heild skulu því samkvæmt núllsýninni gera ráð fyrir því að slík mistök geti átt sér stað, en óviðunandi er að nokkurt þeirra valdi dauðsfalli eða alvarlegu líkamstjóni. Ljóst er að umferðarlög leggja fyrst og fremst skyldur á herðar vegfarenda í umferðinni. Með heildarendurskoðun umferðarlaga hefur ýmsum ákvæðum laganna verið breytt til muna í því skyni að auka almennt umferðaröryggi, s.s. ákvæði VIII. kafla um bann við ölvunarakstri, akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna o.fl eða ákvæði XIII. kafla um notkun öryggis- og verndarbúnaðar. Þegar vegfarendur fylgja ákvæðum laganna og reglum settum samkvæmt þeim eftir bestu getu, telst það verðugt framlag þeirra til að halda umferðarslysum í skefjum og tryggja öryggi í hvívetna.

Vert er að taka fram, að framlag vegfarenda verður öllu þýðingarminna ef stjórnvöld inna ekki af hendi skyldur sínar á sviði umferðaröryggis. Mikilvægt er að tryggja að samgöngumannvirki séu almennt í stakk búin til að bregðast við þeim mannlegu mistökum sem vegfarendur geta gert, svo sjónarmið núllsýnarinnar nái fram að ganga. Á undanförunum árum hafa stjórnvöld lagt áherslu á að greina vegi Íslands eftir svokölluðu *EuroRAP-matskerfi* (European Road Assessment Program). Matskerfið má rekja til *FIA*, heimssamtaka bifreiðaeigenda. *FÍB* (Félag íslenskra bifreiðaeigenda) hefur haft umsjón með mati íslenskra vega. Í EuroRAP-vegrýni felst almenn skoðun vega m.t.t. öryggis vegfarenda út frá staðbundnum forsendum. Öryggi vega er t.a.m. metið út frá miðjuskiptingu gagnstæðra akstursstefna, öryggissvæðum við veghliðar, gerð gatnamóta o.fl.. Þessi skoðun tekur einnig á fleiri atriðum eins og ástandi og gerð vegriðariða og brúarhandriða, gerð ljósastaura, staðsetningu hættulegra muna við vegi, viðhaldi varnavirkja í kjölfar umferðarslysa, háu falli fram af vegum eða breidd vega, svo dæmi séu nefnd. Á árinu 2006 fórst 31 í umferðinni, í alls 28 slysum. Ástand og umhverfi vega komu við sögu í 9 þeirra. Á árinu 2007 fórust 15 manns í jafnmörgum slysum. Ástand og umhverfi við sögu í 6 tilfellum, þar af 4 þeirra á stöðum sem EuroRAP skoðun hefur nú flokkað til hættulega vegakafla. Í kjölfar rannsókna sem fram fór á árunum 2006-2007 liggur nú fyrir nákvæmt áhættumat á íslenskum vegum, og

hlýtur sérhver mældur vegakafli einkunn á bilinu 1-4 stjórnur. Með því móti hafa íslensk stjórnvöld hlotið þýðingarmiklar upplýsingar um ástand vega á landinu öllu sem mun gagnast við eftirfylgni umferðaröryggisáætlunar í því skyni að tryggja umferðaröryggi á íslenskum vegum til framtíðar.

Þegar óhapp verður í umferðinni og veldur einstaklingi líkamlegu tjóni, gefur það til kynna að samverkandi þættir í samgöngum á vegum þarfnast endurskoðunar. Yfirvöld bera sem fyrr segir miklar skyldur á herðum sér hvað varðar umferðaröryggi, t.d. hvað varðar fræðslu um umferðarmálefni í menntastofnunum, löggæslu á vegum auk uppbyggingar og endurnýjunar umferðarmannvirkja. Gengið skal út frá því að yfirvöld beri mesta ábyrgð á því að móta lög og reglur í anda núllstefnunnar og koma á þann hátt í veg fyrir dauðsföll og alvarleg slys í umferðinni, en skulu að sama skapi vænta samvinnu frá almenningi. Með því móti er unnt að ná hvað mestum árangri í raunverulegri fyrirbyggingu umferðarslysa hér á landi.

#### IV. Breytingar á ákvæðum um bann við ölvunarakstri

##### 1. Ölvunarakstur sem orsakavaldur umferðarslysa

Í frumvarpi þessu er lagt til að gerð verði grundvallarbreyting á gildissviði banns við ölvunarakstri. Lagt er til að lækka beri leyfilegt hámarksmagn vínanda í blóði ökumanns úr 0,5‰ (prómill), sbr. 45. gr. gildandi laga, í 0,2‰, sjá 45. gr. frumvarpsins. Lækkun þessi á m.a. rætur að rekja til tillagna umferðaröryggisáætlunar fyrir árin 2002-2012. Í breytingunni felst sú afdráttarlaus stefna yfirvalda að áfengi og akstur vélknúinna ökutækja fari ekki saman.

Í skýrslu frá 2006 sem gefin er út á vegum Evrópusambandsins og varðar áfengisneyslu í Evrópu (*Alcohol in Europe*) kemur fram yfirlýsing þess efnis að þjóðir skuli stefna að því að hafa refsímörk 0,5 prómill *eða lægri*; rannsóknir sýni að séu ökumenn með 0,2-0,4 prómill í blóði aukist slyshætta þrefalt. Ljóst er að ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni á Íslandi á eftir hraðakstri (sjá mynd 1). Samkvæmt Slysaskrá Umferðarstofu olli ölvunarakstur tæplega 70 slysum með meiðslum árið 2007:

	Fjöldi	%
1 Hraðakstur	36	19%
2 Ölvunarakstur	31	16%
3 Bílbelti ekki notað	25	13%
4 Ökumaður sofnar undir stýri	10	5%
5 Biðskylda ekki virt	10	5%

Mynd 1. Fimm algengustu orsakir banaslysa í umferðinni 1998-2006. Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2006.

Rannsóknir á ökuhæfni ökumanna sem hafa neytt áfengis sýna flestar fram á að 0,5‰ áfengis í blóði hafi veruleg áhrif á aksturshæfni ökumanna og auki líkindi á slysum. Þegar ökumaður er undir áhrifum áfengis stórskerðist viðbragðsgeta hans. Ökumaður sem hefur 0,5‰ áfengismagn í blóði sínu er almennt 150 sinnum líklegri til að lenda í banaslysi en ef hann væri allsgáður, og er um 30 sinnum líklegri til að verða fyrir alvarlegu líkamstjóni. Skiptar skoðanir eru um áhrif „minni háttar áfengismagns“ í blóði, þ.e. þegar áfengismagn í blóði er undir 0,5‰. Erlendar rannsóknir hafa sýnt fram á að marktækur munur er á hæfni þeirra ökumanna sem hafa 0,2‰ áfengismagn í blóði og þeirra sem ekki hafa neytt áfengis. Þeir sem neytt höfðu áfengis, þótt í litlum mæli væri gerðu fleiri mistök við prófanir. Fyrir hver 0,2‰ sem áfengi eykst í blóði ökumanns tvöfaldast slyshættan. Rannsóknir hafa sýnt fram á að mjög lítið magn áfengis í

blóði skerðir notkun sjónar (dregur úr augnhreyfingum), truflar samhæfðar, sjálfvirkar hreyfingar líkamans og dregur úr almennri aksturshæfni til muna.

Við undirbúning og gerð þessa frumvarps leitaði nefnd samgönguráðherra álitis þeirra Jakobs Kristinssonar, dósent, og Kristínar Magnúsdóttur, deildarstjóra, hjá Rannsóknarstofu í lyfja- og eitufnafræði við Háskóla Íslands, um hver yrðu áhrif þess að lækka leyfilegt hámark áfengis í blóði ökumanns úr 0,5% í 0,2%, og að tekna yrðu í því efni saman fyrirbyggjandi rannsóknir fræðimanna. Skýrsla þeirra Jakobs og Kristínar er dagsett 25. mars 2009 og er birt í heild sinni sem fylgiskjal I við frumvarp þetta. Samantekt niðurstaðna þeirra kemur fram á bls. 7, en þar eru eftirfarandi:

- „1. Etanól skerðir hæfni manna til þess að leysa af hendi flókin verkefni á borð við það að aka bifreið, jafnvel þótt styrkur þess í blóði sé lægri en 0,5%. Áhrif þess eru þó lítil og minnka með lakkandi styrk.
2. Fremur líklegt er að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis. Erfitt er samt að meta hve mikil þau urðu.
3. Skýrsluhöfundar koma ekki auga á nein tæknileg eða mælingarfræðileg vandamál samfara því að lækka vanhæfismörkin í 0,2%.
4. Ef vanhæfismörkin verða lækkuð í 0,2% hér á landi verður að gera hliðarráðstafanir, sem lúta að akstri undir áhrifum lyfja. Í því sambandi mætti hugsanlega nota sænsku umferðarlögin sem fyrirmynd.“

## 2. Áhættutaka ökumanna

Áfengi hefur mismunandi áhrif á einstaklinga. Magn áfengis í blóði einskorðast ekki aðeins við fjölda þeirra drykkja sem ökumaður neytir, heldur er slíkt mat mjög aðstæðu- og persónubundið. Almennir áhrifaþættir á borð við kyn og líkamsgerð ökumanns skipta miklu, sem og sértækari áhrifaþættir. Má þar t.d. nefna syfju og almenna þreytu ökumanns, sem og hvenær ökumaður neytti síðast matar eða áfengis, svo dæmi séu nefnd. Samkvæmt upplýsingum frá rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur núgildandi hámarks magn áfengis í blóði veitt ökumönnum rúmt svigrúm til áfengisneyslu og jafnvel hvatt til áhættutöku af hálfu ökumanna. Eðlilegt er að gera þá kröfu til ökumanna að þeir neyti engra áfengra drykkja áður en þeir setjast undir stýri. Fjöldi fólks stendur nú í rangri trú um að neysla takmarkaðs áfengismagns skerði ekki aksturshæfni. Þó er ljóst að ökumenn geta ekki undir almennum kringumstæðum vitað hversu mikil áhrif neysla áfengis hefur á líkama þeirra hverju sinni. Nauðsynlegt er að bregðast við þessum vanda með því að eyða allri óvissu á meðal ökumanna hvað þetta varðar. Hafa erlendar rannsóknir, m.a. frá Svíþjóð, Ástralíu og Bandaríkjunum, sýnt fram á að hertar reglur um hámarks magn áfengis í blóði hafi þær afleiðingar að ökumenn halda síður út í umferð eftir áfengisneyslu.

## 3. Ákvæði norskra og sænskra hegningarlaga um hámark leyfislegs áfengismagns í blóði

Í flestum ríkjum V-Evrópu er miðað við sama leyfilega hámarks magn áfengis í blóði og hér á landi samkvæmt gildandi umferðarlögum, eða 0,5‰. Aðeins tvö ríki hafa lækkað umrætt hámarks magn niður í 0,2‰, þ.e. Svíþjóð og Noregur. Til þeirra ríkja hefur verið horft við þá tillögugerð sem hér er rædd.

### 3.1. Svíþjóð

Ákvæði 4. gr. sænsku umferðarbrotalaganna (*Lag om straff för vissa trafikbrott nr. 1951:649*) var breytt árið 1990, og urðu Svíar þar með fyrstir þjóða til að lækka hámark leyfislegs áfengismagns í blóði úr 0,5 ‰ niður fyrir 0,2 ‰. Í skýrslu sem gefin var út af hálfu sænskra umferðaryfirvalda árið 1997 (*Utvärdering av 1990 års reform av trafik-*

*brotslagen*), kom fram að á árunum 1990-1993 fækkaði öllum umferðarslysum á sænskum vegum um 4%. Þá fækkaði öllum banaslysum um 8% á sama tímabili. Framkvæmd var samanburðarrannsókn í kjölfar lagabreytinganna sem staðfesti að árið 1991 hafði fjöldi þeirra sem hættu við akstur vegna ótta um að hafa neytt áfengis í of miklu magni þrefaldast frá því sem var fyrir breytingarnar árið 1987. Má í ljósi þessa draga þá ályktun að áður nefnd lagabreyting hafi haft jákvæð áhrif á umferðaröryggi og umferðarmenningu þar í landi. Því til stuðnings vísast einnig til niðurstaðna þeirra Jakobs Kristinssonar, dósent, og Kristínar Magnúsdóttur, deildarstjóra, hjá Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði við Háskóla Íslands, sem að framan er raktar, um að „[fremur] líklegt [sé] að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis“.

### 3.2. Noregur

Norðmenn hafa fylgt fordæmi Svía hvað varðar lækkun leyfilegs hámarks magns áfengis í blóði. Í greinargerð frumvarps til laga nr. 79 frá árinu 2000 sem breyttu núgildandi umferðarlögum (*vegtraffikklov nr. 4, 10. juni 1965*) kemur fram að áfengisneysla ökumanna sé mesta ógn við umferðaröryggi þar í landi. Um 40% ökumanna sem létu lífið í umferðarslysum fyrir lagabreytinguna, hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Ekki liggja fyrir rannsóknir eða athuganir varðandi áhrif norsku lagabreytinganna á umferðarhegðun þar í landi.

### 4. Ályktanir og niðurstöður

Samvinna yfirvalda og vegfarenda er forsenda þess að fækkun umferðarslysa geti orðið að veruleika hér á landi, sbr. það sem um var fjallað í III. kafla hér að framan. Því er brýn þörf á framlagi ökumanna í þágu þess að auka umferðaröryggi hans sjálfs og annarra verulega, og koma í veg fyrir þau fjölmörgu dauðsföll og alvarlegu umferðarslys sem árlega eiga sér stað vegna ölvunaraksturs. Ökumaður vélknúins ökutækis þarf ávallt að vera vakandi og allsgáður til að geta brugðist rétt við hættum sem upp geta komið við akstur. Áhrif áfengis draga verulega úr hæfni ökumanns til að greina áreiti um ýmsar hættur, líkt og fyrir hefur komið fram. Ein stærsta ógn sem almennt umferðaröryggi stendur frammi fyrir hér á landi felst í fjölda þeirra ökumanna sem telja sig færa um að neyta áfengis og stýra vélknúnu ökutæki um leið. Reglulega taka margir ökumenn taka þá áhættu að halda út í umferð eftir áfengisneyslu, ómeðvitaðir um raunveruleg áhrif áfengis á skynfæri og aksturshæfni þeirra. Samkvæmt öllu því sem að framan er rakið er þannig lagt til með þessu frumvarpi að bann við ölvunarakstri í umferðarlögum hér á landi byggji á sambærilegu fyrirkomulagi og tekið hefur verið upp í Svíþjóð og Noregi, þ.e. að hámarks magn áfengis verði lækkað úr 0,5% í 0,2%. Nái tillögur frumvarpsins fram að ganga, má vænta þess m.a. í ljósi reynslu Svía að áhættuhegðun tengd áfengisneyslu fyrir akstur minnki að miklu leyti meðal íslenskra ökumanna.

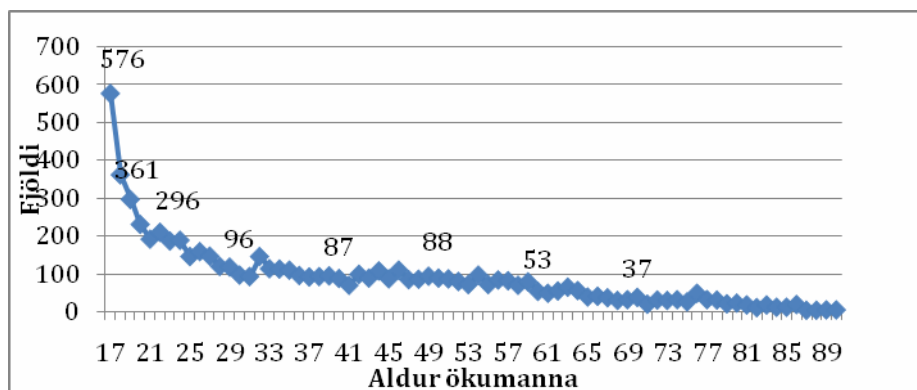
## V. Lágmarksaldur til að öðlast ökuréttindi verði hækkaður úr 17 árum í 18 ár.

### 1. Ungir ökumenn og slyshætta

Umferðarslys eru algengasta dánarorsök ungs fólks á aldrinum 15-24 ára innan OECD-ríkja, en rúmlega 35% þeirra sem láta lífið á þessu aldursbili farast í umferðarslysum. Í hinum Norðurlöndunum, þ.e. Danmörk, Svíþjóð, Finnlandi og Noregi, er lágmarksaldur til að öðlast ökuréttindi 18 ár. Hið sama á við um ýmis önnur Evrópulönd, t.a.m. Holland, Belgíu, Frakkland og Þýskaland. Ljóst er að 17 ára nýliðar á meðal ökumanna eiga af öllum aldurshópum þátt í flestum í umferðarslysum hér á landi. Samkvæmt skýrslum Rannsóknarnefndar umferðarslysa lentu 17 ára ökumenn á Íslandi í 576 um-



ferðarslysum á árinu 2007. Það eru 60% fleiri slys en hjá 18 ára öikumönnum, sem áttu aðild að 361 umferðarslysi sama ár. Rannsóknir hafa sýnt að þótt tillit sé tekið til ekinna kílómetra í hverjum aldurshópi er óhappatíðni nýliða (17-19 ára) í umferðinni allt að 6-8 sinnum hærrí en öikumanna á aldrinum 24-26 ára. Um er að ræða nánast algilt vandamál í löndum þar sem þátttaka nýrra öikumanna í umferðinni er mikil. Einnig hafa rannsóknir sýnt fram á að 17 ára öikumenn lenda í alvarlegustu umferðarslysum, þ.e. banaslysum og slysum sem leiða til líkamlegra meiðsla.

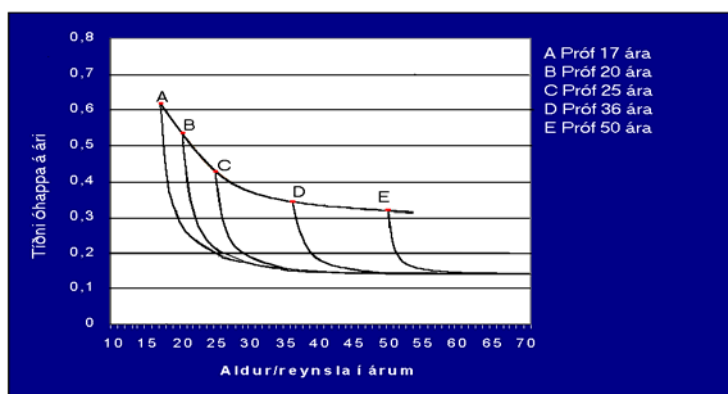


Mynd 1. Aldur orsakavalda í umferðarslysum á Íslandi árið 2007. Heimild: Slysaskrá Umferðarstofu.

Aldur	Banaslys	Alvarleg slys
17	8	41
18	6	30
19	4	24
20	5	25
21	2	15
22	2	14
23	4	15
24	3	15

Mynd 2. Aldur orsakavalda í umferðarslysum á Íslandi árin 2002-2006.

Erlendis hafa viðamiklar rannsóknir verið gerðar á aksturshegðun ungra öikumanna. Er þá skoðuð slysatíðni þeirra sem taka bílpróf 17 ára og borin saman við tíðni þeirra sem taka bílpróf 18 ára, að teknu tilliti til ekinna kílómetra. Ávinningi þessum er lýst á mynd 3.



Mynd 3. Aldur, reynsla og tíðni óhappa. Maycock o.fl., 1991.

Efsta línan táknaur aldur einstaklinga er þeir taka ökuþróf og eru merktir inn á hana bókstafir sem tákna þróftöku við 17 ára aldur (A), þróftöku við 20 ára aldur (B) o.s.frv. Sé litið til stöðu 17 ára öikumanns sést að óhappatíðni hans er mest í fyrstu, rúmlega 0,6 óhöpp á ári, en fellur mjög skarpt eftir því sem hann öðlast meiri reynslu af akstri. Einnig má sjá að byrjunartíðni óhappa lækkar eftir því sem ökumaður er eldri þegar hann öðlast fyrst ökuréttindi. Búast má við því að þeir sem öðlast ökuréttindi 18 ára valdi 6% slysum en þeir sem taka þróf 17 ára. Enn fremur myndu 20 ára nýliðar valda 17% færri slysum, sé sá hópur borinn saman við þá sem taka bílþróf 17 ára. Rannsóknir sýna einnig að auknum þroska sem og hærri aldri einstaklinga fylgir minni tilhneiging til þess að sækja í áhættusama iðkun á borð við hrað- og ölvunarakstur.

### 2. 18 ára öikumenn eru hæfari nýliðar

Gerðar hafa verið ýmsar rannsóknir sem snerta hækkun aldurs til að öðlast ökuréttindi. Á mynd 4 sést metinn ávinningur þess að hækka lágmarksaldur úr 17 árum í 18 ár, 18 árum í 19 ár, o.s.frv.

Breyting	Tegund óhappa	Besti árangur %	Óvissa
17-18 ár	Öll óhöpp og slys	-7	(-15%; +1%)
18-19 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-17; +4)
19-20 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-22; +13)
20-21 ár	Öll óhöpp og slys	-5	(-29; +27)

#### Mynd 4. Metinn ávinningur hækkunar bílþrófsaldurs. Elvik o.fl., 1997.

Ef litið er á áætluð áhrif hækkunar bílþrófsaldurs úr 17 árum í 18 ár skv. töflu 2, gæti það valdið fækkun allt að 7% allra slysa og óhappa. Samkvæmt álitum Rannsóknarnefndar umferðarslysa er unnt að áætla í ljósi framangreindra rannsókna að hlutfallsleg fækkun umferðarslysa meðal nýliða yrði 5-9% ef tillögur frumvarpsins verða að veruleika. Þó er ljóst heill árgangur öikumanna mun að sama skapi hverfa af götum og vegum landsins. Slíkt hefur ekki einungis áhrif á slysatíðni 17 ára öikumanna, heldur einnig annarra öikumanna sem kynnu að verða mótaðilar í slysum. Draga myndi úr heildarfjölda ekinna kílómetra, og þ.a.l. heildarfjölda slysa og slasaðra á Íslandi.

### 3. Ályktanir og niðurstöður

Í ljósi þess sem að framan er rakið er lagt til með frumvarpinu að aldur til að öðlast ökuréttindi verði hækkaður úr 17 árum í 18 ár. Í þessu sambandi er einnig vert að benda á að einstaklingar öðlast lögræði við 18 ára aldur, þ.e. sjálfræði og fjárforræði, sbr. 1. gr. lögræðislaga nr. 71/1997. Núgildandi fyrirkomulag veldur því vandkvæðum að ýmsu leyti þegar ökumaður undir 18 ára aldri lendir í slysi sem veldur honum eða öðrum teljanlegu fjártjóni. Þá getur 17 ára ökumaður ekki borið fjárhagslega ábyrgð á ökutæki sínu án þess að aðkoma forráðamanns sé nauðsynleg. Einnig er rétt að taka fram að þegar 17 ára ungmenni verður valdur að alvarlegu umferðarslysi eða banaslysi þarf lögregla eftir atvikum að gefa barnaverndaryfirvöldum kost á að fylgjast með rannsókn máls eða jafnvel að veita fulltrúa kost á að vera viðstaddan við skýrslutöku í slíkum málum, sbr. 1. og 2. mgr. 18. gr. barnaverndarlaga nr. 80/2002. Framangreind breyting á núgildandi fyrirkomulagi mun án efa valda töluverðum breytingum á samgönguháttum 17 ára vegfarenda. Mörg byggðarfélög á Íslandi eru fámenn og dreifbýli almennt fjarri suðvesturhluta landsins. Ljóst er að atvinnutækifæri og menntunarmöguleikar ýmissa

ungmenna kynnu að skerðast við umræddar breytingar, sér í lagi þar sem almennings-samgöngur eru oft af skornum skammti í íslensku dreifbýli.

Engum dylst að ábyrgð sú sem ökuréttindum fylgir er mikil, og rík skylda er lögð á herðar ólöggráða einstaklinga með því að veita þeim ökuréttindi. Í ljósi framangreindra atriða er ljóst að umferð á íslenskum vegum yrði í heild sinni öruggari, ef lágmarksaldur til að öðlast ökuréttindi yrði hækkaður um eitt ár frá því sem nú er.

## **VI. Á að tekjutengja sektir vegna brota á umferðarlögum?**

### *1. Almenn*

Á undanförunum árum hefur skapast umræða hér á landi um hugsanlega tekjutengingu viðurlaga með beinum hætti vegna brota á umferðarlögum. Ástæður þessa má m.a. rekja til þess að fordæmi er fyrir slíku fyrirkomulagi í nágrannaríkjum, s.s. í Finnlandi, Danmörku, Svíþjóð og Þýskalandi. Einnig hefur því verið haldið fram að núgildandi fyrirkomulag sektargreiðslna þjóni ekki tilgangi sínum gagnvart hátekjufólki, og til sé hópur fólks hér á landi sem virðir einstök ákvæði umferðarlaga að vettugi sökum þess að fjárhæðir sekta og gjalda hafa ekki teljanleg áhrif á fjárhag þess. Helst mætti þar nefna sektir vegna stöðu- og lagningarbrota eða hraðaksturs, svo dæmi séu nefnd. Ljóst er að ef slíkt háttalag nær fótfestu í íslenskri umferðarmenningu munu bæði almenn sem og sérstök varnaðaráhrif viðurlaga vegna umferðarlagabrota fara þverrandi. Ljóst er að ef vilji er til breytinga á núgildandi fyrirkomulagi eru ýmsar leiðir færar. Annars vegar væri unnt að hækka fjárhæð sekta töluvert, en um leið gera ráð fyrir möguleikum á hlutfallslegri lækkun sekta og gjalda m.t.t. tekjulágra einstaklinga. Slíkt fyrirkomulag er nú fyrir hendi í Danmörku. Einnig væri hægt að ganga svo langt að láta sektir og greiðslur vegna umferðarlagabrota alfarið miðast við árstekjur sektargreiðanda, en slíkt fyrirkomulag þekkist í Finnlandi. Áður en lengra er haldið er rétt að gera grein fyrir fyrirkomulagi beggja landa hvað umferðarsektir varðar.

### *2. Danmörk*

Í sektarreglugerð þeirri sem sett er samkvæmt 17. kafla a. dönsku umferðarlaganna nr. 1058/2008, skulu sektir vegna brota á umferðarreglum almennt samanstanda af upphæð deilanlegri með 500 DKR, sbr. 1. mgr. 118. gr. a. laganna. Á þeirri meginreglu eru þó undantekningar. Í 2. mgr. sama ákvæðis segir að einstaklingar með sérstaklega lágur tekjur geta hlotið lægri sektir á grundvelli skertrar greiðslugetu, en þær skuli þó aldrei geta orðið lægri en 300 DKR. Í áðurnefndri sektarreglugerð er sérstaklega miðað við að í þann hóp kunni helst að falla annars vegar börn og ungmenni undir 18 ára aldri og tekjulágir einstaklingar hins vegar. Þegar sá sem gerist brotlegur við dönsk umferðarlög hefur ekki náð 18 árum í aldri, er hin almenna regla sú að sá hinn sami greiði aðeins helming umræddrar sektar, sem þó getur aldrei náð lægri upphæð en 300 DKR. Sjálfstætt mat á greiðslugetu þess einstaklings fer þá ekki fram, enda er gengið út frá því að börn og ungmenni hafi ekki háar tekjur, ef einhverjar. Hinn brotlegi ber sönnunarbyrði fyrir því að hann hafi uppfyllt almenn skilyrði þess að falla í hóp tekjulágra. Í þeim tilfellum þar sem umferðarlagabrot felst í akstri undir áhrifum áfengis- og vímu-efna eða akstur á sviptingartíma vegna slíkra brota getur sá brotlegi þó ekki notið áðurnefndra ívilnana á grundvelli aldurs eða tekna Enn fremur geta tekjulágir einstaklingar ekki notið ívilnana vegna greiðslu fullra sekta gerist þeir brotlegir við 1. mgr. 56. gr. dönsku umferðarlaganna.

### *3. Finnland*

Finnar eru brautryðjendur í beinni tekjutengingu sekta vegna umferðarlagabrota, og á fyrirkomulagið rætur að rekja til ársins 1921. Umferðarsektir eru þar alfarið tekju-

tengdar og miðast upphæð sérhverrar sektar við tekjur sektargreiðanda, sem byggðar eru á nýjasta skattframtali. Umferðarsektir í Finnlandi ráðast þ.a.l. alfarið af alvarleika brotsins, tekjum þess sem gerist brotlega og eftir atvikum fjölskyldustærðar hans, ef við á. Engri almennri sektarreglugerð er til að dreifa þar í landi, heldur notast yfirvöld við sérstakar reiknieiningar sem gefa tegund og alvarleika brotsins til kynna. Sem dæmi má nefna að sektargreiðsla vegna aksturs gegn rauðu ljósi telst ígildi 10 reiknieininga. Eru tekjur þess brotlega ákvarðaðar skv. skattframtali og *sérstakur hluti* mánaðarlauna ákvörðuð. Er sú upphæð því næst margfölduð er með reiknieiningunum 10. Einnig er tekið mið af því hversu mörgum aðilum hinn brotlegi þarf að framfleyta, og lækkar sektin hlutfallslega eftir því. Að því loknu fæst heildarupphæð sektargreiðslunnar. Eðli málsins samkvæmt geta finnskar umferðarsektir orðið gífurlega háar, enda eru engin sektarhámörk tiltekin. Vitað er til þess að sérstaklega tekjuháir sektargreiðendum sé inna af hendi fleiri tugi þúsunda evra. Þó hafa verið sett lágmarksviðmið fyrir hraðakstursbrot, en sektir vegna þeirra geta aldrei numið lægri upphæð en 115 evrum.

#### 4. Ályktanir og niðurstöður

Samkvæmt 1. mgr. 51. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 6. gr. laga nr. 101/1976 og 2. gr. laga nr. 140/1998, skal eftir því sem við á, þegar fjárhæð sektar er ákveðin, höfð hliðsjón af tekjum og eignum sakbornings, afkomu, framfærsluskyldu, öðrum atriðum er orka á greiðslugetu hans og þeim fjárhagslega ávinningi eða sparnaði sem leiddi af brotinu eða stefnt var að með því. Ákvæði þetta gildir í öllum tilvikum þegar fjársektir eru ákveðnar, hvort sem er samkvæmt hegningarlögum eða sérrefsilögum, enda komi ekki annað fram eða verði leitt af ákvæðum sérrefsilaga. Ljóst er að í gildandi umferðarlögum er ekki að finna ákvæði sem beinlínis gerir ráð fyrir að horft sé til sambærilega sjónarmiða, og rakin eru í 1. mgr. 51. gr. hegningarlaga, við ákvörðun fjársektar vegna brota á umferðarlögum. Gildandi umferðarlög gera því að meginstefnu til ráð fyrir að sektir vegna umferðarlagabrota taki mið af broti hverju sinni og séu að verulegu leyti staðlaðar á grundvelli sektarreglugerðar sem ráðherra setur 4. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Ljóst er að staðlaðar sektir fjársektir hafa að jafnaði hafa þungbærari áhrif á einstaklinga með takmarkaða greiðslugetu, en þá sem teljast efnameiri. Slíkt fyrirkomulag, sem tekur fyrst og fremst mið af eðli háttseminnar og brotsins, felur hins vegar í sér verulega samræmingu og hagræði út frá sjónarmiðum um saknæmi brots og þeirrar hættu sem það hefur haft í för með sér. Í eðli sínu fælist tekjutenging umferðarlagasekta á finnska vísu í sér nokkra styrkingu á réttarvitund borgaranna gagnvart viðurlögum vegna brota á umferðarlögum. Ljóst er þó að slík bein tekjutenging umferðarlagasekta fæli í sér umfangsmiklar breytingar á því fyrirkomulagi sem þekkist hér á landi og hefur ýmsa ókosti. Helst ber þar að nefna að innheimta sektar í hverju tilviki tæki sem fyrr segir mið af tekjum þess brotlega, og fæli í sér umfangsmeiri útreikninga en þegar tíðkast. Að auki getur umrætt fyrirkomulag leitt til ósamræmis. Verði greiðandi sektar fyrir atvinnumissi eða annars konar tekjuskerðingu gæti skattframtal síðastliðins árs ekki endurspeglad raunverulega greiðslugetu hans. Rétt er að nefna í þessu sambandi að torvelt hefur reynst í framkvæmd að veita erlendum ríkisborgurum sem aka á finnskum vegum umferðarsektir, þar sem upplýsingar um skattgreiðslu þeirra liggja ekki fyrir hjá þarlandum stjórnvöldum. Enn fremur er framtíð finnska fyrirkomulagins óræð í ljósi frumvarps (*Proposal for a directive of the European Parliament and the Council, facilitating cross-border enforcement in the field of road safety*) sem nú bíður umfjöllunar leiðtogaáráðs Evrópusambandsins, sem ætlað er að samræma innheimtu ákveðinna umferðarsekta á meðal aðildarríkja Evrópusambandsins. Að lokum má nefna að tekjutenging sekta virðist ekki hafa haft teljanleg áhrif á almennt umferðaröryggi í

Finnlandi, enda er tíðni umferðarlagabrota áþekkt því sem gerist hjá öðrum Norðurlandþjóðum. Með hliðsjón að framansögðu er ekki lagt til með þessu frumvarpi að gerðar verði efnislegar breytingar á grunnforsendum þess viðurlagakerfis sem nú gildir hér á landi. Á hinn bóginn er í samræmi við meginmarkmið frumvarpsins um að auka varnaðaráhrif viðurlaga vegna umferðarlagabrota lagðar til breytingar á gildandi ákvæðum sem fela í sér að refsingar fyrir brot á lögunum verða hertar. Um inntak þeirra breytingar er ítarlega fjallað í almennum athugasemdum við XIX. kafla frumvarpsins um refsingar.

•  
*Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.*

Um I. kafla.

Í I. kafla er fjallað um markmið og gildissvið laganna, svo og skilgreiningu hugtaka.

Um 1. gr.

Rétt þykir að setja markmiðsákvæði í lögin, en slíkt hefur ekki verið gert í fyrri umferðarlögum. Meginmarkmið frumvarpsins er að auka umferðaröryggi hér á landi og er byggt á þeim grunni sem fyrir hendi er og litið til umheimsins um nýjungar sem tryggja eigi enn meira öryggi í umferðinni en nú er. Á undanförunum árum hefur fjölbreytni í samgöngumáta aukist og ennfremur hafa umhverfissjónarmið fengið meira vægi í samgöngumálum á landi. Hefur þetta kallað á ný viðhorf sem endurspeglast í frumvarpinu.

Um 2. gr.

Ákvæði 1. gr. gildandi umferðarlaga er efnislega samhljóða 1. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Þar er lögð til sú meginregla að ákvæði laganna gildi, nema annað sé ákveðið, um umferð á vegum. Þar sem vegur sé fyrir sérstaka tegund umferðar gildi ákvæði laganna „eftir því sem við [eigi]“. Þá gildi ákvæði laganna loks einnig, „eftir því sem við á“, um umferð ökutækja á lóðum, lendum, afréttum og almenningum.

Í 3. og 5. gr. a gildandi laga er einnig að finna ákvæði sem lúta í eðli sínu að gildissviði laganna. Samkvæmt 3. gr. gilda ákvæði um umferð ökutækja einnig, „eftir því sem við á“, um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé, sbr. 2. gr. laga nr. 44/1993. Ákvæði um gangandi vegfarendur gildi einnig um þann sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum og svipuðum tækjum. Enn fremur um þann sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Þau gilda og um fatlaðan mann sem ekur hjólastól.

Með 3. gr. laga nr. 44/1993 var lögfest nýtt ákvæði í umferðarlög, 5. gr. a., sem ber fyrisögnina „akstur utan vega“. Hefur því ákvæði síðan verið breytt enn með 2. gr. laga nr. 66/2006. Samkvæmt gildandi 1. mgr. 5. gr. a, má í þéttbýli ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúnu ökutæki utan vega á svæði sem ekki er ætlað fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Að öðru leyti gilda ákvæði laga um náttúruvernd um akstur utan vega. Þó gilda ákvæði 1. másl. 1. mgr. ekki um akstur utan vega vegna óhjákvæmilegrar þjónustu, sjúkraflutninga eða annarrar ámóta óhjákvæmilegrar umferðar sem upp kemur.

Með 2. gr. frumvarpsins er leitast við að steypa saman í eitt almennt gildissviðsákvæði framangreindum ákvæðum 1., 3. og 5. gr. a gildandi laga. Þá er leitast við að einfalda fyrirmæli um gildissvið umferðarlaga þannig að skýrt liggi fyrir til hvaða atriða lögin taka. Samkvæmt 1. mgr. 2. gr. frumvarpsins er lagt til að meginreglan verði sú að ákvæði laganna gildi um umferð á vegum, nema annað sé sérstaklega tekið fram. Í 2. mgr. 2. gr. er síðan lagt til grundvallar að ákvæði laganna gildi einnig eftir því sem við á

um umferð ökutækja á lóðum, lendum, afréttum og almenningum. Þá er í síðari málsl. 2. mgr. áréttuð regla síðari málsl. 5. gr. a gildandi laga að öðru leyti gildi ákvæði laga um náttúruvernd um akstur utan vega. Í öðru lagi er í 3. mgr. 2. gr. frumvarpsins einnig vísað lag til að ákvæði laganna gildi eftir því sem við á um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé.

Með 4. mgr. 2. gr. frumvarpsins er lagt til að lögfest verði það nýmæli til áréttingar að ákvæði laganna um reiðhjól, sbr. einkum sérreglur um það efni í 41. og 42. gr. frumvarpsins gildi einnig, eftir því sem við á, um vélknúna hjólastóla og lítil vél- eða rafknúin ökutæki, eins og þessi síðastnefndu hugtök eru sérstaklega skilgreind í 3. gr. frumvarpsins. Er með þessu tekið af skarið um að sérreglur gildi um þessar tegundir ökutækja, enda hvorki rétt né heppilegt að um þau gildi sömu reglur að öllu leyti og um hefðbundnar tegundir vélknúinna ökutækja.

Ákvæði 5. mgr. 2. gr. frumvarpsins er samhljóða 2. mgr. 3. gr. gildandi laga.

### Um 3. gr.

Greinin svarar til 2. gr. gildandi umferðarlaga og hefur að geyma skilgreiningu hugtaka sem notuð eru í frumvarpinu og talin eru þurfa sérstakrar skýringar við. Má þar nefna hugtök sem snúa að nýmælum í frumvarpi þessu, og varða atriði sem ekki er að finna í gildandi lögum. Enn fremur hafa verið gerðar breytingar á ýmsum skilgreiningum gildandi umferðarlaga, sem og nýmælum bætt við.

Við endurskoðun á skilgreiningum hefur í frumvarpinu er fylgt þeirri stefnumörkun að setja einungis fram skilgreiningar sem eiga við þau atriði sem fram koma í einstökum ákvæðum frumvarpsins. Hugtök sem eru hins vegar skilgreind í öðrum lögum koma ekki sérstaklega fram í 3. gr. frumvarpsins. Hér má t.d. nefna hugtakið *veghaldari*, sem kemur fram í nokkrum ákvæðum frumvarpsins, en það hugtak er skilgreint í 6. tölul. 3. gr. vegalaga nr. 80/2007 og er einnig nánar skýrt í 13. gr. sömu laga.

Til hagræðingar er hugtökum raðað eftir stafrófsröð, líkt og í gildandi umferðarlögum. Fyrst ber að nefna það nýmæli, að skilgreina sérstaklega notkun vélknúinna tækja. Gerður er mjög ákveðinn greinarmunur á *akstri í almennri umferð* og *akstri utan umferðar*. Í almennri umferð er gert ráð fyrir því að öll tæki sem þar eru notuð séu skráningarskyld og öll notkun samkvæmt umferðarlögum. Almenn umferð er skilgreind sem akstur á vegum og á snjó og hjarni utan skilgreindra vega. Sérstaklega er síðan tekið á akstri á sérstökum svæðum utan umferðar og á einkalöndum. Þar er ekki gerð krafa um að ökutæki séu skráð og vísað til nánari reglna í reglugerð, t.d. hvað varðar akstursípróttir, æfinga og kennslusvæði o.s.frv. Með þessu er leitast við að samræma íslenska löggjöf því fyrirkomulagi sem fyrirfinnst í nágrannalöndum, þar sem umferðarlögin eiga einungis við í almennri umferð.

*Almennir stígar* eru skilgreindir í frumvarpinu og mið tekið af ákvæði vegalaga um sama efni. Þá er *göngugata* skilgreind sérstaklega í frumvarpinu, en fyrirmynd slíkra gatna er víða erlendis þar sem einungis er leyfð umferð ökutækja á tilteknum tímum inn á svæðið til að ferma og afferma ökutæki.

Þá þykir rétt að skilgreina hraðbraut í frumvarpinu þar sem nokkuð aðrar reglur gilda um slíka vegi en aðra vegi utan þéttbýlis.

Lagt er til að stöðvun ökutækis verði sérstaklega skilgreind í frumvarpinu.

Sem dæmi um skilgreiningar sem hafa verið felldar út eru *létt bifhjól*, sem nú falla undir almenna skilgreiningu *bifhjóla*, en þar undir eru allar gerðir bifhjóla samkvæmt skilgreiningum. Hugtakið *torfærutæki* er einnig fellt út, þar sem hér var um að ræða séríslenska skilgreiningu sem nú er óþörf með þeim aðgreiningum á umferð sem getið er hér að framan.

Þá er með tilvísun til þess að lögum þessum er einkum ætlað að ná yfir almenna umferð, sbr. 2. gr., er tekin upp í frumvarpinu skilgreining vegalaga á hugtakið *vegur*.

Nokkrar nýjar skilgreiningar eru jafnframt teknar upp í þessu frumvarpi. Þær eru aðallega vegna breyttra umferðarmannvirkja og nýjunga sem komið hafa frá því að fyrri lög voru sett fyrir rúmum 20 árum. Af þessum skilgreiningum má nefna *adreinar*, *fráreinar* og *beygjureinar*, *viðvörunarþríhyrninga*, *aðal- og stefnuljós*, *hættuljós*, *breytt ökutæki* og *sérsmíðuð og hraðbraut*, svo nokkuð sé nefnt. *Almenningsvagn* er einnig ný skilgreining sem lagt er til að lögfest verði og felur í sér skírskotun til ákveðinnar notkunar fólksflutningabifreiða fremur en gerð.

Í gildandi umferðarlögum er skortur á skilgreiningum varðandi umferðarmannvirki sem komið hafa fram eftir að þau lög voru sett. Í því efni má nefna *hringtorg* og nú á síðustu misserum hafa komið fram akreinar fyrir sérstaka umferð, sem hér er er lagt til að nefndar verði *sérreinar*, sem engin ákvæði voru um áður.

Sérstaklega má einnig benda á nánari skilgreiningar á því sem varðar aðra umferð en á *vélknúnum ökutækjum*, þ.e. umferð gangandi, hjólandi o.s.frv.

Með 2. mgr. er lagt til að ráðherra geti í reglugerð kveðið nánar á um inntak þeirra skilgreininga sem fram koma í 1. mgr.

#### *Um II. kafla.*

Í II. kafla er, eins og í gildandi lögum, fjallað um reglur sem gilda fyrir alla umferð.

#### *Um 4. gr.*

Ákvæði 1.-3. mgr. greinarinnar eru samhljóða 1.-3. mgr. 4. gr. gildandi laga. Hins vegar er lagt til að fyrirsögn greinarinnar breytist og taki betur mið af inntaki hennar. Þá er lagt til að ákvæði 35. gr. gildandi laga um óþarfa hávaða o.fl. við akstur vélknúins ökutækis verði færð undir 4. gr., enda eru þær reglur í eðli sínu sambærilegar við þær efnisreglur um tillitssemi og aðgætni sem síðarnefnda ákvæðið fjallar um. Þá er lagt til að lögfest verði það nýmæli sem felur í sér áréttingu á að viðmiðunarmörk fyrir leyfilegan hávaða vegna umferðar ökutækja samkvæmt umferðarlögum fari eftir reglugerð um hávaða. Um það efni gildir nú reglugerð nr. 724/2008, en hún tekur samkvæmt fyrri málsl. 1. mgr. 1. gr. einkum til hávaða af mannavöldum. Í töflu I í viðauka við reglugerðina er síðan að finna upptalningu á hávaðamörkum vegna umferðar ökutækja miðað við ýmsar aðstæður.

#### *Um 5. gr.*

Ákvæði 5. gr. er samhljóða 6. gr. nógildandi laga.

#### *6. gr*

Réttara þykir að ákvæði um óhreinkun vegar sé í kafla frumvarpsins um almenna umferð og er lagt til að 77. gr nógildandi laga færð undir 6. gr. frumvarpsins. Þá er bætt við greinina banni við að henda út ökutæki á ferð neinu því sem valdið geti hættu, svo og banni við því að strengt sé yfir veg eitthvað það sem valdið getur hættu fyrir vegfarendur.

#### *Um 7. gr.*

Ákvæði greinarinnar eru í grundvallaratriðum samhljóða 5. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að lögfest verði sérstaklega í 1. mgr. greinarinnar bann við því að ekið sé gegn rauðu umferðarljósi. Þessi regla er nú ekki beinlínis orðuð í umferðarlögum heldur er um hana

mælt í 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum, sem sett er einkum á grundvelli 84. gr. gildandi laga. Á þeim grundvelli er vegfaranda skylt að hlíta því banni samkvæmt 1. mgr. 5. gr. gildandi laga, sbr. t.d. *Hrd. 30. nóvember 2006 í máli nr. 163/2006*. Eðlilegt er og rétt að grundvallarregla af þessu tagi um breytni í almennri umferð sé lögfest með skýrum og ótvíræðum hætti í lögnum sjálfum.

#### Um 8. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 78. gr. nógildandi laga, en réttar þykir að hafa hana undir kaflanum um almenna umferð.

#### Um 9. gr.

Ákvæði greinarinnar eru efnislega samhljóða 7. gr. gildandi laga, en gerðar eru ákveðnar breytingar á uppsetningu ákvæðisins. Lagt er til að felld verði út sérstök heimild í upphafsmásl. 2. mgr. 7. gr. gildandi laga að heimilt sé að dveljast og vera að leik á vistgötu, sem óþarfi er að hafa í settum lögum. Þá er lagt til að gerð verði sú breyting, frá því sem nú gildir samkvæmt á 2. másl. 2. mgr. 7. gr., að fortakslaus hámarkshraði á vistgötu verði 15 km á klst., en nú er ákvæðið orðað þannig að ekki skuli „að jafnaði“ ekið hraðar en það. Í samræmi við þetta er lagt til að lokamálsliður 2. mgr. 7. gr. gildandi laga, um að eigi megi aka hraðar en á venjulegum gönguhraða, þegar gangandi vegfarandi er nærri, verði felldur brott, enda ákvæðið ekki nægilega skýrt. Kveðið er á um forgang gangandi vegfaranda umfram ökutæki í vistgötu. Loks er lagt til að felldur verði brott síðari másl. 4. mgr. 7. gr. gildandi laga, um að bann ákvæðisins um lagningu vélknúinna ökutækja, nema á sérstaklega merktum stæðum, eigi ekki við um reiðhjól. Er þetta undanþáguákvæði óþarfi í ljósi þrengingar á þeim tegundum ökutækja sem lagt er til að þetta ákvæði eigi við um, þ.e. vélknúin ökutæki.

#### Um 10. gr.

Lagt er til að gerðar verði talsverðar breytingar frá gildandi ákvæði 8. gr. umferðarlaga um neyðarakstur.

*Í fyrsta lagi* er lagt til að horfið verði frá því að nota hugtakið „neyðarakstur“ um þann akstur sem hér um ræðir og tekið upp hugtakið „forgangsakstur“. Lýsir það betur þeirri tegund aksturs sem ákvæðið fjallar um. Þá er með 1. mgr. leitast við að skilgreina forgangsakstur þannig að ljóst þygi í hvaða tilvikum ákvæðið á við. Er þá meðal annars horft til 1. gr. reglna nr. 634/2004 um neyðarakstur, en jafnframt er í 2. og 4. mgr. 8. gr. frumvarpsins leitast við að taka tiltekin ákvæði í reglunum upp í lögin, eins og nánar verður rakið hér síðar.

*Í öðru lagi* er lagt til að 3. mgr. 7. gr. áðurgreindrar reglugerðar nr. 643/2004 verði bætt við í lok 2. mgr. 8. gr. frumvarpsins, að breyttu breytanda. Í regluákvæðinu er kveðið á um að notkun hljóð- eða ljósmerkja við neyðarakstur dragi ekki úr skyldu ökumanns að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.

*Í þriðja lagi* er lagt til að ákvæði 1. og 2. mgr. 7. gr. reglum nr. 643/2004, sem fjalla um tilteknar háttarnisreglur (umferðarreglur) í neyðarakstri verði í heild sinni teknar upp í 8. gr. frumvarpsins sem 3. og 4. mgr. Varða þær í fyrsta lagi heimild ökumanns í forgangsakstri til að láta hjá líða að fylgja tilteknum ákvæðum umferðarlaga, ef brýna nauðsyn ber til, enda gæti hann samtímis sérstakrar varúðar. Í öðru lagi mæla þær fyrir um skyldu ökumanns við þessar aðstæður til að fara ávallt eftir merkjum lögreglu við umferðarstjórn og skyldu hans til að draga úr hraða við akstur á móti rauðu eða gulu



ljósi á gatnamótum. Reglur þessar eru af því tagi að nauðsynlegt er að hafa þær í lögum en ekki einungis í almennum stjórnvaldsfyrirmælum.

Í fjórða er lagt til að í 5. mgr. verði mælt verði fyrir um heimildir ráðherra til að setja nánari fyrirmæli um forgangsakstur í reglugerð, þ. á m. um skráningu og viðurkenningu ökutækja til forgangsaksturs, um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur og um námskeið fyrir þá sem sinna forgangsakstri.

#### Um 11. gr.

Ákvæðið 1. mgr. er samhljóða 4. mgr. 8. gr. gildandi laga.

Með 2. mgr. er lagt til að sú breyting verði frá 5. mgr. 8. gildandi laga að afnumið verði bann við að hindra för líkfylgdar. Slíkur akstur fer jafnan fram án atbeina lögreglu. Þessi regla er jafnframt talin óheppileg nú á tímum þar sem umferðarpungi hefur aukist og hægur akstur líkfylgdar getur eftir atvikum að skapað hættu fyrir umferðaröryggi. Hins vegar er lagt til að niðurlagsákvæði 5. mgr. 8. gr. gildandi laga verði einfaldað. Í 2. mgr. 9. gr. frumvarpsins er þannig ítrekað að vegfarandi megi eigi rjúfa eða á annan hátt hindra lögmæta hópöngu, nema með leyfi lögreglu. Ekki er þörf á að skilgreina frekar einstakar tegundir slíkrar hópöngu.

#### Um 12. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 9. gr. gildandi laga.

#### Um 13. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 10. gr. gildandi laga.

#### Um III. kafla.

Í III. kafla er fjallað umferðarreglur sem gilda fyrir gangandi vegfarendur.

#### Um 14. gr.

Greinin er að mestu efnislega í samræmi við 11. gr. núgildandi laga. Þó bætt við hana ákvæði um göngugötu og greinin að öðru leyti færð til nútímalegra horfs.

#### 15. gr.

Ákvæði greinarinnar er efnislega samhljóða 12. gr. gildandi laga.

#### 16. gr.

Ákvæði 1. mgr. og 2. mgr. eru efnislega samhljóða 13. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að bætt verði við þeirri áréttingu í niðurlagi 1. mgr. að bann við akstri á gangstétt eða gangstíg eigi ekki við um hjólreiðamenn, sbr. 4. mgr. 40. gr. frumvarpsins, sbr. nú 4. mgr. 39. gr. gildandi laga.

Þá er lagt til að í nýrri 3. mgr. verði sérstaklega kveðið á um bann við að aðrar bifreiðar en almenningsvagnar, leigubifreiðar og bifreiðar í forgangsakstri, sbr. 8. gr., sé óheimilt að nota sérreinar. Í niðurlagi 3. mgr. er lögreglustjóra þó veitt heimild til að ákveða að hjólreiðamenn megi jafnframt nota sérreinar á tilteknum stöðum eða á ákveðnum tímum, enda verði það ekki talið valda hættu eða röskun á umferðaröryggi. Hugtakið *sérrein* er skilgreint í 3. gr. frumvarpsins og vísast um það til sérstakra athugasemda við það ákvæði. Er þetta nýmæli nauðsynlegt vegna þeirrar þróunar við skipulag umferðar, einkum í þéttbýli, vegna aukins umferðarpunga, að gera í ríkari mæli ráð fyrir að tiltekinn hluti stærri akbrauta sé einskorðaður fyrir sérstaka tegund umferðar sem eigi að hafa forgang í ljósi almannahagsmuna eða eðlis akstursins.

Með 4. mgr. er mælt fyrir um heimild ráðherra til að ákveða í reglugerð að önnur ökutæki en þau, sem greinir í síðari málsl. 2. mgr. megi almennt eða í einstökum tilvikum aka á sérreinum.

#### Um 17. gr.

Ákvæðið er að meginstefnu til samhljóða gildandi 14. gr. umferðarlaga. Þó er lagt til í fyrsta lagi að 2. mgr. verði felld brott, enda óþörf. Í öðru lagi er lagt til að meginregla fyrsta málsl. 3. mgr. 14. gr. verði nánar útfærð með nánar skilgreindri viðmiðun um bil á milli ökutækja eftir hámarkshraða á akbraut. Ef ekið er hægar en 60 km á klst. gildir meginreglan um að ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skuli vera svo langt frá því, að eigi sé hætt á árekstri, þótt ökutækið, sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Ef ekið er á 60 km á klst. eða meiri hraða þá er lagt til að lögfest verði sú regla að bil á milli ökutækja skuli vera eigi skemmra en 50 metrar. Er hér höfð nokkur hliðsjón af þeim viðmiðum og venjum sem myndast hafa í ökunámi og ökukennslu.

#### Um 18. gr.

Í greininni er fjallað um akstur á vegamótun, í beygjum og á hringtorgum. Lagt er til að gerðar verði verulegar breytingar frá 15. gr. gildandi laga um þetta efni, auk þess sem lögfest verði nýmæli um akstur á hringtorgum, sem ekki er að finna í gildandi lögum. Með ákvæðum 16. gr. frumvarpsins er þannig í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins leitast við að laga gildandi reglur að þeim breytingum sem orðið hafa á umferðarmannvirkjum frá því að gildandi lög voru sett ásamt því að gera þessar reglur skýrari.

Í 1. mgr. greinarinnar er lagt til að gerð verði sú áherslubreyting að bætt verði við skyldu þess sem beygir, að huga að umferð óvarinna vegfarenda, þ.e. gangandi og hjólandi. Veruleg aukning hefur orðið á notkun reiðhjóla sem samgöngutækis, ásamt aukinni áherslu stjórnvalda á hjólreiðastíga og bættan aðbúnað hjólreiðafólks. Einnig er bætt við að huga þurfi að umferð sem á móti kemur en ekki einungis umferð sem fer í sömu átt. Á þetta einkum við þá sem taka vinstribeygju í veg fyrir umferð á móti.

Í 2. mgr. er grunnreglan um staðsetningu ökutækis í hægri og vinstri beygju að mestu óbreytt hvað varðar akbraut þar sem ein akrein er í sömu akstursstefnu. Þó er í 3. mgr. lagt til að þegar tveir ökumenn mætast báðir í vinstri beygju verði mælt svo fyrir að þá „[skuli] þeir aka vinstra megin hvor fram hjá öðrum“, sem er orðin meginreglan í umferð í dag, í stað þess að þeim sé það heimilt, eins og mælt er fyrir í gildandi lögum.

Í 4. mgr. er fjallað um þau tilvik þar sem ein beygjurein er inn á akbraut, með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu. Þá skal samkvæmt málsgreininni taka beygjuna sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

Í fyrri málsl. 5. mgr. er að fjallað um þau tilvik þegar ökumaður nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri reinar í akstursstefnu sína. Er þá gert ráð fyrir að ökumaður skuli þá í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá rein sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar. Í síðari málsl. er hins vegar vikið að þeim tilvikum þar sem tvær beygjureinar eru inn á akbraut, með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu skal sá sem velur hægri rein í beygju koma inn á rein lengst til hægri á akbraut sem ekið er inn á. Er þetta ákvæði nýmæli og er til komið vegna þeirra breytinga í mannvirkjagerð gatna að í dag eru fjölmörg gatnamót með fleiri en eina akrein í hverja akstursstefnu, hægri, vinstri og beint. Í gildandi lögum er ekki gert ráð fyrir þessu. Hugsunin bak við síðari málsl. 5. mgr. er því sú að oft og tíðum þarf ökumaður að velja akreinar og skipuleggja akstur um gatnamót með það í huga hvernig aka þarf um næstu gatnamót á eftir. Óvissa og ósamræmi hefur skapast þar sem tvær

beygjureinar koma inn í akbraut með þremur akreinum og því nauðsynlegt að skapa ákveðna og skýra reglu í því. Yfirborðsmerkingar á gatnamótum Kringlumýrarbraut og Miklubrautar eru í dag í samræmi við síðari málsl. 5. mgr.

Kveðið er á um nýmæli í 6. mgr. greinarinnar og fjallar hún um akstur á hringtorgum. Engum slíkum ákvæðum er til að dreifa í núgildandi lögum, eins og að framan er rakið. Gerð hringtorga er nú orðinn verulega algengur þáttur í mannvirkjagerð, einkum í þéttbýli hér á landi. Ljóst er að talsvert skortir á að gætt sé samræmis við ákvörðunartöku um staðsetningu og fyrirkomulag hringtorga. Er ljóst að mikilvægt er til framtíðar að hugað verði að því að skapa yfirsýn og stefnumörkun hvað gerð hringtorga varðar. Það skal hins vegar ítrekað að ekki er fjallað um viðmið og staðla við mannvirkjagerð og veghald í umferðarlögum. Á hinn bóginn er nauðsynlegt að umferðarlög kveði með skýrum hætti á um þær umferðarreglur sem eiga að gilda við akstur á hringtorgum. Í 6. mgr. 16. gr. frumvarpsins eru því settar fram tillögur að reglum um það efni sem taka við af þeim viðmiðum og venjum sem horft hefur verið til í ökunámi og – kennslu. Þá hefur einnig verið horft til reglna í lögum annarra ríkja.

#### Um 19. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 17. gr. gildandi laga. Þó er bætt við í 4. mgr. ákvæði um að þegar tvær akreinar þrengjast og verða að einni akrein, þá eigi ökumenn, eftir því sem við verður komið að fara til skiptis inn á þrenginuna. Sífelld algengara er að slíkar þrengingar séu gerðar á akbrautum til að draga úr umferðarhraða eða af öðrum ástæðum. Til að umferð gangi greiðlega fyrir sig er mikilvægt, að sá ökumaður sem er á akreininni sem þrengist eigi jafnan rétt á við þann sem er á hinni akreininni að halda ferð sinni áfram.

#### Um 20. gr.

Greinin svarar til 18. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að hugtakið „almenningsvagn“ komi í stað orðsins „hópbifreið“. Þessi breyting hefur það að markmiði að þrengja þá tegund bifreiða sem fyrirmæli ákvæðisins fjalla um, sbr. skilgreiningu á hugtakinu almenningsvagn, sem nánar er gerð grein fyrir í sérstökum athugasemdum við 3. gr. frumvarpsins. Samkvæmt skilgreiningunni á almenningsvagni tekur þetta ákvæði nú einungis til þeirra hópbifreiða sem eru í reglubundnum áætlunarakstri á fyrirfram skipulögðum akstursleiðum, s.s. strætisvagna, flugrúta o.s.frv. Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að skylda ökumanns samkvæmt 1. mgr. til að draga úr hraða og, ef nauðsyn krefur, nema staðar þegar hann nálgast biðstöð almenningsvagna, eigi ekki við á vegi þar sem hámarkshraði er meiri en 60 km á klukkustund. Leggja verður til grundvallar að umferðarhraði á vegum í þéttbýli, þar sem leyfilegur hámarkhraði er 70 eða 80 km á klukkustund, sé að jafnaði með þeim hætti að hætta geti skapast ef krafist er að ökumenn fylgi þeirra skyldu þar að draga úr hraða eða jafnvel að nema staðar vegna innkeyrslu almenningsvagn frá biðstöð. Þá verður að ganga út frá því að vegna umferðahraða við slíkar aðstæður eigi almennt ekki að líða langur tími þar til almenningsvagni gefst færi á að aka frá biðstöð.

#### Um 21. gr.

Greinin er í öllum meginatriðum samhljóða 19. gr. gildandi laga. Samkvæmt gildandi 3. málsl. 1. mgr. er reglan sú að ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór, að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust, skuli sá ökumaður, „sem betur fær því við komið“, aka út af vegi eða aftur á bak. Þessi efnisregla er of óáþreifanleg að efni til. Er því lagt til að tekin verði upp fortakslausri viðmiðun þannig að orðalaginu „sem betur fær því við

komið“ verði breytt í „sem fyrstur kemur að skuli njóta forgangs, en sá, sem síðar kemur að“ skuli „ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aftur á bak“.

#### Um 22. gr.

Samkvæmt gildandi lögum er fjallað um framúrakstur í ákvæðum 20.-24. gr. Lagt er til að uppbygging og samspil ákvæðanna verði einfaldað. Ákvæði 22. gr. muni nú bera undirfyrirsögnina „almennar reglur“, 23. gr. undirfyrirsögnina „aðgæsluskylda öku- manns við framúrakstur“. Ákvæði 24. gr. beri áfram fyrirsögnina „bann við framúr- akstri“, en að hún verði gerð að undirfyrirsögn. Gildandi ákvæði 23. gr. er fært undir 22. gr. og gert þar að 4. og 5. mgr. Er 22. gr. frumvarpsins að öðru leyti samhljóða gildandi ákvæðum 20. og 23. gr. umferðarlaga. Þá er gildandi 24. gr. færð undir 24. gr., sbr. einnig nánar umfjöllun síðarnefndu greinina hér síðar.

#### Um 23. gr.

Ákvæðið er samhljóða 21. gr. gildandi laga, sbr. þó breytingu þá sem gerð er á fyrirsögn greinarinnar og rakin er nánar í athugasemdum við 22. gr. frumvarpsins. Þá er lagt til að lögfest verði sú regla, sem er í samræmi við venju við akstur hér á landi, að ökumaður gefi stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr sínu ökutæki.

#### Um 24. gr.

Ákvæðið er í meginatriðum samhljóða 22. gr. gildandi laga. Þó er bætt við tveimur málsliðum í 1. mgr. Í fyrsta lagi er kveðið þar skýrt á um bann við því að taka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að gangbraut eða á henni. Þar með er fyrri másl. 24. gr. gildandi laga færður undir 24. gr., enda í eðli sínu einnig fyrirmæli um bann við framúrakstri. Óheppilegt er að hafa bannreglur af þessu tagi um sama efni í tveimur aðskildum ákvæðum.

Í 3. másl. 1. mgr. er lagt til að lögfest verði sú regla, sem nú er ekki að finna í umferðarlögum, að óheimilt sé að aka fram úr öðru ökutæki þegar óbrotin merkjalína (hindrunarlína) er langsum á milli akbrauta, þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. Sama gildir um akstur þeim megin við heila línu, þar sem eru hálf- eða fullbrotnar línur hinum megin langsum á milli akbrauta. Við afmörkun á orðalagi þessa ákvæðis er höfð hliðsjón af ákvæðum um merkingar á yfirborði vega í II. kafla reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum. Um merkingar langsum eftir akbraut er fjallað í 23. gr. reglugerðarinnar. Þar er hugtakið „miðlína“ notað yfir merkingu milli umferðar í gagnstæðar áttir. Skulu þær vera 100 mm breiðar og skiptast þær í a. óbrotna línu (hindrunarlínu), b. hálfbrotna línu, c. hálfbrotna línu við hliðina á heilli línu, d. fullbrotna línu og e. fullbrotna línu við hliðina á heilli línu. Sem fyrr greinir gerir 3. másl. 1. mgr. 23. gr. frumvarpsins ráð fyrir því að bannreglan gildi um þær tegundir miðlína sem fjallað er um í liðum a., c. og e. að framan, enda er í þeim tilvikum við það miðað að hættulegt sé að aka yfir óbrotna línu eða þeim megin frá sem heila línan er.

Ákvæði síðari másl. 1. mgr. 22. gr. gildandi laga er gerð að 2. mgr. í 24. gr. frumvarpsins. Þar eru talin upp þau tilvik þar sem heimilt er að aka fram úr öðru ökutæki enda séu skilyrði til framúraksturs að öðru leyti fyrir hendi. Ekki er hróflað við þeirri upptalningu að öðru leyti en því sem leiðir af áðurnefndri sameiningu gildandi 24. gr. við 24. gr. frumvarpsins. Þannig er nú lagt til að d-liður 2. mgr. 24. gr. hljóði um heimild til að aka fram úr öðru ökutæki við gangbraut sem stjórnað er af lögreglu eða með umferðarljósum, enda sé nægilegt útsýni yfir gangbrautina. Þessa undanþágureglu er nú að finna í síðari másl. 24. gr. gildandi laga.

## Um 25. gr.

Ákvæði greinarinnar er samhljóða 25. gr. gildandi laga.

## Um 26. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 26. gr. gildandi laga.

## Um 27. gr.

Ákvæði 1.-5. mgr. greinarinnar eru samhljóða 27 gildandi laga. Það skal ítrekað að ávallt verður að túlka og beita ákvæðum 26. og 27. gr. frumvarpsins, er lúta að stöðvun ökutækis og lagningu þess til samræmis við heimildir í 110. gr. frumvarpsins til að leggja á gjald vegna brota á tilteknum háttænisreglum í ákvæði 26. og 27. gr. Hvað varðar 26. gr. frumvarpsins er viðhaldið þeirri reglu gildandi laga, sem verður nú í 3. mgr. 26. gr., sbr. 1110. gr. frumvarpsins, að heimilt sé að leggja á gjald þegar ökutæki er stöðvað eða lagt á gangstétt eða gangstíg, nema lögreglustjóri hafi ákveðið annað á grundvelli 81. gr.

## Um 28. gr.

Ákvæði greinarinnar eru í grundvallaratriðum samhljóða 28. gr. gildandi laga. Þó eru gerðar þrjár orðalagsbreytingar frá gildandi ákvæði:

*Í fyrsta lagi* er gerð betur grein fyrir hugtakinu „hindrunarlína“ í f-lið 1. mgr. 27. gr. frumvarpsins. Er þá horft til útfærslu merkinga langsum á eftir akbraut samkvæmt II. kafla reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum, sjá nánar sérstakar athugasemdir við 23. gr. frumvarpsins.

*Í öðru lagi* er hugtakið „almenningsvagn“ sett í j-lið greinarinnar, sjá almennt um þessa orðalagsbreytingu athugasemdir við 3. og 18. gr. frumvarpsins. Hópbifreið er sett ásamt með leigubifreið í i-lið ákvæðisins.

*Í þriðja lagi* er lagt til að gerð verði breyting á orðalagi gildandi b-liðar 2. mgr. 28 gr. Í ákvæði gildandi laga er mælt fyrir um að eigi megi leggja ökutæki „þar sem ekið er að eða frá húsi eða lóð eða þannig að torveldi akstur þangað eða þaðan“. Þetta orðalag er óskýrt og hefur valdið óvissu í framkvæmd. Lagt er til að orðalagið verði skýrara með því að beinlínis sé lagt bann við að leggja ökutæki „að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð“. Ekki er þannig áskilið að ökutækið sé að öllu leyti lagt fyrir framan innkeyrslu. Nægilegt sé að það sé a.m.k. staðsett þar að hluta og ökutækið torveldi með því akstur inn í eða út af innkeyrslunni.

Það skal ítrekað að samkvæmt 110. gr. frumvarpsins verða tilteknar háttænisreglur 27. gr. frumvarpsins áfram grundvöllur gjaldtöku, ef út af er brugðið, þ.e. nánar tiltekið a-, b-, h-, i- og j- og k-liðir 1. mgr. 27. gr. Er það og í samræmi við gildandi ákvæði 28. og 108. gr. umferðarlaga. Nánar verður gerð grein fyrir þessu fyrirkomulag í sérstökum athugasemdum við gjaldtökuheimild 110. gr. frumvarpsins.

## Um 29. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 29. gr. gildandi laga .

## Um 30. gr.

Greinin er að meginstefnu til samhljóða 5. gr. a gildandi laga, en eðlilegt þykir að ákvæði þetta sé fært til og staðsett í IV. kafla.

## Um 31. gr.

Ákvæði 1. mgr. greinarinnar eru samhljóða 1. mgr. 30. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að skýrt verði mælt fyrir um það í ákvæðinu að við þær aðstæður sem þar er fjallað um beri ökumaður að gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við með því að nota hættuljós eða að setja upp viðvörunarþríhyrning.

Ákvæði 2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 30. gr. gildandi laga.

#### Um 32. gr.

Ákvæði greinarinnar svarar til 31. gr. gildandi umferðarlaga. Í 3. mgr. er þó lagt til að mælt sé fyrir um að ökumaður, sem ætlar að stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess, skuli gefa merki öðrum til leiðbeiningar, og að merkið skuli gefa með hemlaljósi eða hættuljósi. Samkvæmt gildandi ákvæði er slík merkjagjöf bundin við hemlaljós, en í samræmi við þá breytingu, sem lögð er til með 33. gr. frumvarpsins, sjá nánar hér síðar, er gerð tillaga um að slíkt merki geti einnig verið með hættuljósi. Þá er með 2. másl. 4. mgr. 31. gr. frumvarpsins aðeins áréttað með skýrari hætti gildandi fyrirkomulag um að sá er stýrir reiðhjóli gefi merki við þessar aðstæður með því að rétta upp hönd.

#### Um 33. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 32. gr. gildandi laga. Lagt er til að gerðar verði tvær efnislegar breytingar á ákvæðinu:

Í 1. mgr. 32. gr. gildandi laga segir að við akstur vélknúins ökutækis skulu lögboðin ljós eða önnur viðurkennd „ökuljós“ „jafnan“ vera tendruð. Við lögfestingu 32. gr. gildandi laga var ákveðið að ljósanotkun við akstur bifreiðar og bifhjóls skyldi lögboðin allan sólarhringinn. Með breytingarlögum nr. 44/1993 var síðan ákveðið í ljósi jákvæðrar reynslu af framangreindu nýmæli að leggja til samsvarandi reglu um akstur allra vélknúinna ökutækja. Er lagt til með 1. mgr. 32. gr. frumvarpsins að þessu ákvæði verði lítillega breytt þannig að skýrt sé tekið fram að „aðalljós“ skuli „ávallt“ vera tendruð. Er því með skýrari hætti áréttuð gildandi efnisregla um ljósanotkun við akstur vélknúinna ökutækja allan sólarhringinn. Þá er í öðru lagi tekið með ótvíræðum hætti fram að skyldan tekur til tendrunar lögboðin „aðalljósa“. Er þá horft til skýrgreiningar þessa hugtaks í 1. tölul., greinar 7.01, í reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum.

Í 7. mgr. 32. gr. gildandi laga er mælt fyrir um bann við því að nota ljós þannig að valdið getið öðrum vegfarendum glýju. Er lagt til að þessu almenna viðmiði verði viðhaldið, en að í fyrri máslíð sömu greinar komi skýr og ótvíræð regla í þessum efnunum þar sem kveðið verði á um að ljósstyrkur framvísandi akstursljósa megi að hámarki vera 225.000 cd (candella). Er þá lögfest sú regla um ljósstyrk háljósa sem nú fram kemur í 1. tölul., greinar 7.01, í reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum.

#### Um 34. gr.

Lagt er til að gerð verði efnisbreyting frá gildandi 33. gr. umferðarlaga. Í 1. mgr. 33. gr. gildandi laga er svo mælt að stöðuljós skuli vera tendruð, ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á vegi í myrkri eða dimmvirðri. Í síðari máslíðum sömu málsgreinar er síðan að finna undantekningar frá þessari reglu, sbr. einnig í 3. mgr. 33. gr. gildandi laga. Lagt er til annars vegar að lögfest verði skýr og fortakslaus regla um að hættuljós skuli, ef nokkur kostur er, vera tendruð, ef ökutæki, með eða án tengitækis, er stöðvað eða því er lagt á akbraut. Fyrirvarinn miðast aðeins við þau tilvik þegar ekki er fært að tendra hættuljós vegna rafmagnsleysis ökutækis. Tillagan gerir hins vegar ráð fyrir að ávallt skuli setja upp viðvörunarþríhyrning. Eiga þessar reglur við hvort sem um rökkur eða

birtu er að ræða og óháð því hvort um akbraut er að ræða í þéttbýli eða utan þéttbýlis. Kyrrestæð bifreið á akbraut veldur ávallt hættu í umferð. Þá er rétt að við slíkar aðstæður sé mælt fyrir um notkun hættuljósa og aðvörunarþríhyrninga, en þau hugtök eru skilgreint í 2. gr. Þá má vísa til skýrgreiningar á hættuljósum í 9. tölul., greinar 7.01, í reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum.

#### Um V. kafla.

Í V. kafla eru reglur um ökuhraða.

#### Um 35. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 36. gr. gildandi umferðarlaga. Í c-lið 1. mgr. er þó bætt við tilvísun til hringtorga hvað varðar þá sérstöku skyldu ökumanns að aka nægilega hægt miðað við aðstæður. Horft er til þeirra nýmæla um akstur á hringtorgum sem fram koma í 16. gr. frumvarpsins. Þá er hugtakinu hópbifreið í i-lið 1. mgr. breytt í almenningsvagn í samræmi við þá breytingu á hugtakanotkun að þessu leyti sem lagt er til með 1. og 20. gr. frumvarpsins.

#### Um 36. gr.

Greinin er að meginstefnu samhljóða 36. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að gerðar verði nokkrar breytingar á reglum um almennar hraðatakmarkanir.

Í *fyrsta lagi* er lagt til að viðhaldið verði þeirri reglu 2. mgr. gildandi 36. gr. umferðarlaga að utan þéttbýlis megi ökuhraði ekki vera meiri 80 km á klst., en þessi regla þó bundin við vegi með óbundnu slitlagi og vegi með bundnu slitlagi með eina akrein. Um aðra vegi með bundnu slitlagi gildi áfram meginreglan um 90 km hámarks-hraða á klst.

Í *öðru lagi* er lagt til að gerð verði sú meginbreyting á frá gildandi 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga að ákveða megi hærrí hraðamörk á tilteknum vegum, en greinir í 1. og 2. mgr., þó eigi meiri en 110 km á klst. Samkvæmt núgildandi efnisákvæði er heimildin bundin við 100 km á klst., en heimildin hefur ekki verið nýtt í framkvæmd. Áfram verða þó gerðar strangar kröfur til nýtingar þessarar heimildar, þ.e. aðstæður leyfi slíkan hraða og hann sé æskilegur til að greiða fyrir umferð. Þá mega veigamikil öryggisjónarmið ekki mæla gegn nýtingu heimildarinnar. Það yrði verkefni ráðherra, að fengnum tillögum Vegagerðar ríkisins, samkvæmt 5. mgr. þessarar greinar, að setja nánari efnis-reglur um þær tegundir vega, sem hér koma til greina, en lagt er til að þessir vegir verði sérstaklega skilgreindir sem hraðbrautir til aðgreiningar frá öðrum vegum. Til samræmis við danska lagaframkvæmd er lagt til að einungis ökutæki sem geta ekið hraðar en 40 km á klst. á láréttum vegi megi aka á hraðbraut. Ljóst er að þar er fyrst og fremst átt við svokallaða „2x1“ eða „2x2 vegi“ utan þéttbýlis, þar sem eru tvær akbrautir í eina átt og ein akbraut í gagnstæða átt eða tvær akbrautir hvor í gagnstæðar áttir með vegriði í miðju vegar. Í því sambandi getur ráðherra ákveðið á grundvelli reglugerðarheimildar 5. mgr. að hámarkshraða á slíkum vegum verði stjórnað með rafrænum skiltum sem útbúin verða sjálfvirkum skynjurum m.t.t. veðurs og annarra aðstæðna.

Í *þriðja lagi* er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi lögum að almennt gildi sömu reglur um ökuhraða, sbr. 35. gr. frumvarpsins, um bifreiðar sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og bifreiðar með eftirvagna. Fyrir utan hópbifreiðir, sem falla í fyrrnefnda flokkinn, er samkvæmt 1. og 2. mgr. 38. gr. gildandi laga mælt svo fyrir að bifreiðar, sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, s.s. flutningabifreiðum, sé óheimilt að aka hraðar en 80 km á klst. Hér leikast á tvenns konar sjónarmið, annars vegar um að takmarka eins og kostur er hraða stærri og þyngri bifreiða, og bifreiða með eftirvagna, vegna hættueiginleika þeirra, og hins vegar um að

leitast eins og kostur er við að samræma hraða bifreiða á þjóðvegum landsins meðal annars með það að markmiði að draga úr framúrakstri. Ljóst er að ef tilteknum tegundum bifreiða er gert óheimilt að aka jafn hratt og meðalhraði á þjóðvegum, eykst tilhneiging ökumanna annarra bifreiða, sem heimilt er að aka hraðar, til að aka framúr hægfara bifreiðum. Á þetta sjónarmið við hvort sem um er að ræða bifreiðar sem eru meiri en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, eða bifreiðar með eftirvagna sem gert er að aka hægar en öðrum bifreiðum. Hvað varðar ökumenn stærri bifreiða sem eru meiri en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, ber einnig að horfa til þess að almennt er um reynslumikla ökumenn að ræða sem stunda akstur í atvinnuskyni. Að öllu virtu er hér lagt til grundvallar að rök standi til þess að samræma hámarks aksturshraða stærri og minni bifreiða, og bifreiða sem aka með eftirvagna, fremur en að viðhalda þeirri aðgreiningu á milli þessara bifreiða sem er að finna í 37. og 38. gr. gildandi laga. Í þessu sambandi skal einnig horft til þess að samkvæmt 70. gr. frumvarpsins verða allir eftirvagnar, svo og hjólhýsi og tjaldvagnar, skráningar skyldir.

Í fjórða lagi eru vegir þar sem hámarkshraði má vera hærri en 90 km á klst. afmarkaðir sem hraðbrautir til aðgreiningar frá öðrum vegum.

Í fimmta lagi er lagt til að hámarkshraði á aðgreindum bifreiðastæðum sé 15 km til 30 km á klst., en mörg umferðarslys eiga sér stað á slíkum stöðum.

#### Um 37. gr.

Hér er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra til að ákveða sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis, en greinir í 36. gr., ef talin er þörf á vegna hönnunar ökutækisins. Er þetta ákvæði samhljóða 5. mgr. 36. gr. gildandi laga.

#### Um VI. kafla.

Lagt er til að lögfestur verði nýr VI. kafli, þar sem verði að finna sérreglur um akstursípróttir og aksturskeppni. Samkvæmt 1. mgr. 34. gr. gildandi laga, sbr. 9. gr. laga nr. 44/1993, 2. gr. laga nr. 138/1996 og 1. gr. laga nr. 123/2003, getur ráðherra sett reglur um akstursípróttir á sérstökum afmörkuðum svæðum utan vega. Um slíkar reglur er fjallað í reglugerð nr. 507/2007 um akstursípróttir og aksturskeppni. Í 2. mgr. 34. gr. er mælt svo fyrir að eigi sé heimilt að efna til aksturskeppni nema með leyfi lögreglustjóra. Eigi má án samþykkis vegamálastjóra heimila keppni á þjóðvegi og án samþykkis sveitarstjórnar utan vega. Í 3. mgr. 34. gr. er ráðherra síðan veitt heimild til að setja nánari reglur um aksturskeppni, þ. á m. um eftirlit, greiðslu kostnaðar o.fl. Í þeim reglum er heimilt að víkja frá ákvæðum laganna um fébótaábyrgð og váttryggingu, svo og ákvæðum um hámarkshraða, enda sé vegur þá lokaður annarri umferð eða keppni fari fram á afmörkuðu svæði utan vega.

Að virtu framangreindu skortir á samkvæmt gildandi lögum að helstu efnisreglur um akstursípróttir og aksturskeppni séu nægilega lögfestar í almennum lögum. Ráðherra er á hinn bóginn veitt víðtæk heimild til að setja reglur um þessi efni. Í ljósi þeirrar almennu stefnumörkunar frumvarpsins, sbr. kafli I hér að framan, um að leitast eins og kostur er við að taka megin háttænisreglur á einstökum sviðum upp í lögin sjálf, er með ákvæðum 38.-40. gr. frumvarpsins lagt til að grundvallarákvæði um akstursípróttir og aksturskeppni, sem nú koma einungis fram í reglugerð nr. 507/2007, verði lögfest. Er hér einnig horft til *álits umboðsmanns Alþingis frá 29. desember 2006 í máli nr. 4700/2006*. Þar benti umboðsmaður á það að þótt gildandi ákvæði 34. gr. umferðarlaga hafi veitt ráðherra nokkurt svigrúm til að ákvarða efni þeirra reglna sem honum væri heimilt að setja um akstursípróttir og aksturskeppni, þá hlytu þær reglur að þurfa að standa í málefnalegu sambandi við þau markmið sem byggju að baki umferðarlögum. Af lögmætisreglu stjórnisýsluréttarins leiddi því jafnframt að mati umboðsmanns að við



setningu stjórnvaldsfyrirmæla bæri ráðherra að gæta þess að þau ættu sér stoð í og samræmdust gildandi lögum. Með þetta í huga er sem fyrr greinir lagt til með ákvæðum í VI. kafla frumvarpsins að helstu efnisreglur um leyfisveitingar, almennar reglur um aksturskeppni á vegi og utan vega af þessu tilefni verði lögfestar. Á hinn bóginn verður ráðherra áfram veitt heimild til að setja nánari reglur um framkvæmd þessara ákvæða, sbr. 5. mgr. 37. gr. frumvarpsins

Verður nú gerð grein fyrir einstökum ákvæðum þessa kafla.

#### Um 38. gr.

Í 1. mgr. er fjallað um leyfisveitingar lögreglustjóra til að halda aksturskeppni á lokuðum skilgreindum svæðum á vegum og utan vega, sbr. 87. og 389. gr. frumvarpsins. Er þetta ákvæði í samræmi við 3. gr. reglugerðar nr. 507/2007. Áréttað er að lögreglustjóra er einum veitt heimild til að veita leyfi af þessu tagi og er ekki gert ráð fyrir því samkvæmt ákvæðinu að heimilt sé að framselja það vald til annarra stjórnvalda eða einkaréttarlegra aðila.

Í 2. og 3. mgr. er að finna almennar reglur um aksturskeppni og ábyrgð keppnishaldara. Eru þær að nokkru marki efnislega samhljóða 7. gr. reglugerðar nr. 507/2007, þar sem vikið er að hátternisreglum sem hafa það að markmiði að vernda öryggi manna, koma í veg fyrir skemmdir á vegi, mannvirkjum eða á náttúru.

Í 4. mgr. er lögreglustjóra veitt heimild til að víkja frá ákvæðum umferðarlaga um hámarkshraða, að því er varðar ökutæki er taka þátt í aksturskeppni á vegi, enda verði þá umferð annarra ökutækja þar bönnuð og aðrar viðeigandi öryggisráðstafanir gerðar. Með 5. mgr. er ráðherra falið að setja í reglugerð nánari ákvæði um akstursíþróttir og aksturskeppni, þar á meðal um framkvæmd löggæslueftirlits, framkvæmd aksturskeppni, um gerð verklagsreglna á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursíþróttir, sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa og um lágmarksaldur miðað við ökutæki.

#### Um 39. gr.

Í greininni er fjallað um akstur barna á æfingasvæði og í skemmtigörðum. Eru ákvæðin samhljóða 19. og 20. gr. reglugerðar nr. 507/2007.

#### Um 40. gr.

Í greininni er fjallað um undanþágur frá ákvæðum laganna í tilefni af æfingum og keppni vegna aldurs. Er ákvæðið samhljóða 21. gr. reglugerðar nr. 507/2007. Þó er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um lágmarksaldur samkvæmt greininni miðað við ökutæki, en slík ákvæði er nú að finna í a-e-liðum 4. mgr. 21. gr. reglugerðar nr. 507/2007.

#### Um VII. kafla.

Í VII. kafla eru sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól. Það skal áréttað að með 4. mgr. 2. gr. frumvarpsins er ráðgert að ákvæði laganna um reiðhjól gildi einnig, eftir því sem við á, um vélknúna hjólastóla og lítill vél- eða rafknúin ökutæki, eins og þau hugtök eru skilgreind í 3. gr. frumvarpsins. Á þetta ákvæði reynir því einkum við framkvæmd 41.-43. gr. frumvarpsins í þessum kafla.

Einn af mikilvægum þáttum íslenskrar umferðarmenningar og þróun hennar á undanförunum árum er fólgin í vaxandi fjölda fólks sem hefur valið sér reiðhjólið sem samgöngutæki. Í frumvarpinu er lagt til grundvallar að það eigi að vera eitt af markmiðum laganna að styðja við þessa þróun með því að gera reglur um réttindi, skyldur og öryggi hjólreiðamanna skýrari og fyllri. Ganga á út frá því að hjólreiðamenn séu virkir og sýnilegir þátttakendur í umferðinni og að því sé hugað að eðlilegu samspili á milli

almennrar umferðar vélknúinna ökutækja og umferðar hjólreiðamanna. Við gerð frumvarpsins hefur á þessum grundvelli verið horft til athugasemda og ábendinga sem fram hafa komið af hálfu Landssambands hjólreiðamanna.

#### Um 41. gr.

Greinin svarar að nokkru marki til 39. gr. gildandi laga. Ákvæði 1. og 2., 5. og 6. mgr. eru samhljóða samsvarandi málsgreinum 39. gr. Í samræmi við þær forsendur sem greinir að framan í almennum athugasemdum um VII. kafla er hins vegar lagt til að gerðar verði ákveðnar breytingar frá gildandi ákvæði á 3., 4. og 7. mgr.

*Í fyrsta lagi* er lagt til að orðalag fyrsta másl. 3. mgr. verði gert skýrara.

*Í öðru lagi* er lagt til að lögfest verði það nýmæli í 2. másl. 4. mgr. að einungis sé heimilt að hjóla á viðeigandi rein þegar gangstétt eða göngustíg hefur verið skipt upp með miðlínu í rein fyrir gangandi vegfarendur annars vegar og hjólreiðamenn hins vegar. Er nauðsynlegt að setja slíka reglu þar sem í vöxt færirst að beinlínis sé gert ráð fyrir hjólandi vegfarendum á gangstéttum og göngustígum. Ennfremur er gert ráð fyrir því að þar sem sérstakur hjólastígur er lagður nálægt göngustíg skuli hjólreiðamaður einungis nota hjólastígin.

Í 3. másl. 4. mgr. er hins vegar í *þriðja lagi* ítrekuð og styrkt sú grundvallarregla að hjólreiðamaður á gangstétt eða göngustíg skuli ávallt víkja fyrir gangandi vegfarendum.

*Í fjórða lagi* er lagt til að gerðar verði breytingar á gildandi ákvæði 7. mgr. 39. gr. Ekki er talin ástæða til að skylda hjólreiðamenn að læsa reiðhjóli, enda aðstæður að þessu leyti með mismunandi hætti víða um land. Verður það að vera ákvörðun hvers hjólreiðamanns fyrir sig hvaða varúðarráðstafanir hann viðhefur um öryggi hjólsins. Á hinn bóginn er ítrekuð gildandi regla að ganga skuli þannig frá reiðhjóli, sem lagt er, að eigi stafa hætta eða truflun af.

#### Um 42. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 40. gr. gildandi umferðarlaga. Vakin er athygli á því að við gerð frumvarpsins var rætt um þá tillögu að gildandi ákvæði 1. mgr. 40. gr. um lágmarksaldur barna til að hjóla á akbraut yrði hækkaður úr 7 ára í 12 ára aldur. Við heildstætt mat á þessari tillögu verður að hafa í huga að ekki hafa komið fram vísbendingar um að gildandi regla, sem styðst við áralanga reynslu í íslensku samfélagi og sem telja verður í samræmi við almenna samfélagsvitund um þroska og stöðu barna, hafi reynst varhugaverð. Þá fer hjólreiðastígum fjölgandi og er börnum almennt tamt að nota þá. Þá kæmi breyting af þessu tagi illa við börn á fámennari þéttbýlissvæðum.

Gert er ráð fyrir því í 2. mgr. að fleiri en einn geti ferðast á reiðhjóli ef það er til þess gert, sbr. þó 1. mgr.

#### Um 43. gr.

Ákvæði greinarinnar eru í aðalatriðum samhljóða 41. gr. gildandi umferðarlaga. Þó er lagt til að lögfest verði það nýmæli að heimilt sé að aka bifhjóli samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði eigi meiri en 60 km á klukkustund. Ekki er talin ástæða til að setja hömlur við því að slíkur akstur eigi sér stað þegar aðstæður með tilliti til umferðar leyfa.

#### Um VIII. kafla.

Í VIII. kafla eru ákvæði um bann við akstri undir áhrifum áfengis og ávana- og fíkniefna. Um stefnumarkandi breytingar á ákvæðum þessa kafla vísast til kafla IV. í almennum athugasemdum greinargerðarinnar.

## Um 44. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 44. gr. gildandi laga.

## Um 45. gr.

Almenn framsetning greinarinnar um bann við ölvunarakstri er í meginatriðum sambærileg þeirri sem er að finna í 45. gr. gildandi laga. Í samræmi við þá almennu stefnumörkun frumvarpsins að rýmka gildissviðs banns við ölvunarakstri er lagt til að gerð verði sú breyting á 2. mgr. að ef vínandamagn í blóði ökumanns er meira en 0,20‰, eða vínandamagn í lofti, sem hann andar frá sér, nemur 0,1 milligrömmum í lítra lofts, verði hann ekki talin geta stjórnað ökutækinu örugglega, enda sé vínandamagnið í blóði minna en 1.20‰ eða 0,60 milligrömm í lítra lofts. Um rök fyrir þessari breytingu vísast að til ítarlegrar umfjöllunar í kafla IV. í almennum athugasemdum greinargerðarinnar. Þó skal ítrekað að eins og fram kemur í 2. mgr. 104. gr. frumvarpsins er ekki gert ráð fyrir því að svipting ökuréttar komi til við fyrsta brot þegar vínandamagn í blóði er 0.20‰ til 0.49‰ (eða vínandamagn í lofti nemur 0,1 til 0.245 milligrömmum í lítra lofts).

## Um 46. gr.

Greinin fjallar um bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Er ákvæðið að meginstefnu til í samræmi við 45. gr. a gildandi laga. Þó er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi ákvæði að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna, sem grundvöllur að ályktun um að ökumaður telst undir áhrifum slíkra efna og því óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega, eigi sér aðeins stað í blóði ökumanns. Verði þannig felld niður tilvísun til þess að mæling í þvagi geti verið nægur grundvöllur í þessum efnunum. Er hér á því byggt að þegar ávana- og fíkniefni, eða óvirkt umbrotsefni þess, mælist aðeins í þvagi ökumanns, en ekki í blóði, sé almennt í reynd rétt að álykta að slíkt efni hafi verið neytt, en að ekki sé lengur um að það að ræða að ökumaður sé undir áhrifum efnisins þannig að hann teljist óhæfur til að stjórna ökutækinu örugglega. Í *dómi Hæstaréttar frá 19. júní 2006 í máli nr. 260/2008* byggði Hæstiréttur niðurstöðu sína á því að tilvist óvirkra umbrotsefna ávana- og fíkniefna í þvagi ökumanns væri hins vegar samkvæmt gildandi 45. gr. a umferðarlaga, ein og sér, nægur grundvöllur til að fært væri að álykta að ákærði hafi verið undir áhrifum efnisins og því óhæfur til að stjórna ökutækinu örugglega í merkingu ákvæðisins. Það er því ljóst að ekki er að þessu leyti samhengi á milli framsetningar 45. gr. a gildandi laga og þeirra vísindalegu staðreynda sem með réttu verða dregnar af þvagsmælingu um aksturshæfni ökumanns. Á því er byggt við gerð þessa frumvarps að það sé ekki ætlunin með lögmæltu banni í umferðarlögum við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna að leggja refsingu við neyslu slíkra efna, enda verði ekki staðreynt með mælingu á blóði ökumanns að slík neysla hafi í reynd haft áhrif á hæfni hans til aksturs. Á þeim forsendum er, sem fyrr greinir, lagt til að fellt verði úr 2. mgr. greinarinnar að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna „í þvagi“ ökumanns geti, ein og sér, talist viðhlítandi grundvöllur til stofnunar refsíabyrgðar. Er því nú eitt áskilið að mæling á blóði ökumanns leiði í ljós að hann hafi fyrir aksturinn neytt ávana- og fíkniefni, sem bönnuð eru á íslensk yfirráðasvæði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

Það skal áréttað að hér er lagt til grundvallar að eyðutilvísun 1. mgr. frumvarpsins, sem er samhljóða framsetningunni í gildandi 45. gr. a, til laga um ávana- og fíkniefni og reglugerða, settra samkvæmt þeim lögum, feli í sér stjórnskipulega viðhlítandi heimild, sbr. 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar, fyrir refsineymi banns við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna samkvæmt umferðarlögum. Hefur enda þessi löggjafarháttur ekki sætt athugasemdum í dómafrankvæmd Hæstaréttar.

## Um 47. gr.

Greinin er samhljóða 46. gr. gildandi laga, en gert er smávægileg orðalagsbreyting með því að orðið „þjónar“ er skipt út fyrir orðinu „starfsmenn“, sem telja verður eðlilegra í þessu samhengi. Þá er lagt til með 96. og 97. gr. frumvarpsins, eins og nánar verður rakið síðar, að gerð verði sú breyting hér á að sú háttsemi í formi athafnaleysis, sem þessi grein mælir fyrir um, varði ekki refsingu. Með ákvæðinu mælir þó löggjafinn sem fyrr fyrir um það að þeir, sem þarna falla undir, sinni þeirri lögboðnu skyldu að gera ráðstafanir til að hamla því að ölvaður ökumaður aki ökutæki, meðal annars með því að gera lögreglunni viðvart. Ekki er hins vegar talið rétt að virtu eðli þessarar skyldu að refsiaþbyrgð geti stofnast á hendur þessum aðilum ef út af er brugðið. Er það og í samræmi við réttarframkvæmd.

## Um 48. gr.

Greinin er í meginatriðum samhljóða 47. gr. gildandi laga, en þó er lagt til að gerðar verði tilteknar efnisbreytingar.

Gildandi ákvæði var lögfest í núverandi mynd með 6. gr. laga nr. 66/2006. Var þá lögð til sú breyting á þágildandi ákvæði að ökumanni var gert skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf. Jafnframt var lagt til það nýmæli að ökumanni yrði gert skylt að láta í té munnvatnssýni undir ákveðnum kringumstæðum.

Þær breytingar sem gerðar voru á 47. gr. gildandi laga með 6. gr. laga nr. 66/2006 voru til komnar vegna tillögu starfshóps sem dómsmálaráðherra skipaði og skilaði skýrslu í febrúar árið 2001. Í skýrslunni var m.a. lagt til að lögreglu yrði heimilað að taka munnvatnssýni til að kanna hvort ökumaður væri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Í skýrslunni er m.a. eftirfarandi tekið fram: „Skaðleg áhrif áfengis á hæfni ökumanns eru vel þekkt. Síðustu ár hefur aukin athygli beinst að akstri undir áhrifum fíkniefna með tilliti til umferðaröryggis. Erfitt er að segja til um ætlaðan fjölda ökumanna sem aka eða hafa ekið undir áhrifum fíkniefna eða lyfja, vegna skorts á prófun ökumanna. Hins vegar er ljóst að fjöldi þeirra hefur aukist undanfarið ár og er talið að í Noregi hafi fjöldi þeirra sem aka undir áhrifum fíkniefna eða lyfja fimmfaldast á síðastliðnum 10–15 árum.“ Í fyrrnefndri skýrslu starfshópsins kom enn fremur eftirfarandi fram: „Komið hafa fram nýjar aðferðir við að mæla hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna, aðrar en með blóð- eða þvagsgýni. Þróuð hafa verði tæki til að greina hvort ökumaður sé undir áhrifum ýmissa ávana- og fíkniefna með töku munnvatnssýnis. Er þessi aðferð einföld í framkvæmd og er gerð af lögreglumanni á staðnum í stað þess að færa ökumann til læknis til rannsóknar. Í Belgíu og Sviss eru í almennri notkun tæki til slíkra mælinga. Slík tæki eru þó ekki lögfull sönnun þess að ökumaður sé ekki undir áhrifum og reynist sýnið jákvætt þarf að færa ökumann til blóð- eða þvagrannsóknar til nánari greiningar og staðfestingar. Með þessu er hins vegar hægt að leiða í ljós hvort ástæða sé til að færa ökumann til slíkrar rannsóknar og þannig hægt að komast hjá því að sýni séu send í dýrar rannsóknir sem ekki reynast svo jákvæð. Slíkar mælingar myndu auðvelda eftirlit lögreglu, spara verulega tíma hjá lögreglu, starfsfólki heilsugæslu og rannsóknarstofu, og þeirri kvöð oft létt af ökumanni að vera færður til frekari rannsóknar.“

Samkvæmt 1. mgr. getur lögreglumaður í þeim tilvikum sem upp eru talin krafist þess að ökumaður vélknúins ökutækis gangist undir öndunarpróf og láti í té munnvatnssýni eftir atvikum ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr. laganna, sbr. 45. gr. og 46. gr., vegna neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða neyslu ávana- og fíkniefna samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni, ef hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða

hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit. Jafnframt er lögreglu heimilt að gera ökumanni að gangast undir slík próf ef talin er ástæða til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum laganna eða reglna settra samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið sérstaklega á um heimild til töku öndunar- eða munnvatnssýna.

Í samræmi við þetta er viðhaldið því fyrirkomulag gildandi laga í 2. mgr. að lögreglumaður geti fært ökumann til rannsóknar á munnvatnssýni, auk öndunarsýnis eins og var fyrir gildistöku laga nr. 66/2006, eða til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr., 45. gr. eða 46. gr., eða hann neitar að láta framkvæma öndunarpróf eða láta í té munnvatnssýni eða er ófær um það. Ljóst er hins vegar vegna þeirrar grundvallarbreytingar sem gerð er með 46. gr. frumvarpsins, sbr. hér að framan, að ekki verður lengur þörf á að framkvæma þvagrannsókn ef grunur leikur á akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Kemur þá blóðrannsókn aðeins til greina ef staðreyna á hvort akstur hafi verið í andstöðu við 46. gr.

Samkvæmt 3. mgr. annast lögregla töku öndunar- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum þvag-, svíta- og munnvatnssýnis. Er þetta ákvæði að efni til samhljóða 3. mgr. 47. gr. gildandi laga. Er sem fyrr talið eðlilegt að heimild til töku munnvatnssýnis sé bæði til handa lögreglu og fyrrgreindum heilbrigðisstarfsmönnum svo unnt sé að framkvæma þessar rannsóknir á síðari stigum gerist þess þörf. Þær heimildir sem lögregla hefur til að rannsaka hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna felast hins vegar einungis í því að færa hann til töku á blóðsýni sé ástæða til að ætla að ökumaður sé undir áhrifum. Öndunarsýni koma ekki að gagni í þessu skyni, auk þess sem þvagsýni er ekki lengur þörf, sbr. 46. gr. frumvarpsins.

Samkvæmt lokamálslið 3. mgr. er ökumanni skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn samkvæmt 2. mgr. Álitamál hefur verið hvort í þessu felist heimild til að framkvæma blóð- eða þvagsýnatöku með valdbeitingu. Í þessu sambandi skal tekið fram að samkvæmt 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála verður líkamsrannsókn í formi lífsýnatöku, þ.á m. blóð- og þvagsýnatöku, aðeins ákveðin með úrskurði dómara nema fyrir liggi ótvírætt samþykki þess sem í hlut á. Fól þetta ákvæði í sér breytingu frá eldra ákvæði 2. mgr. 93. gr. laga nr. 19/1991, þar sem rannsóknara var rétt að framkvæma líkamsrannsókn án dómsúrskurðar ef brýn hætta var á að bið eftir úrskurði ylli sakarspjöllum. Rök standa til þess að ekki verði að öllu leyti gerðar jafn strangar kröfur til rannsóknaraðgerða samkvæmt 47. gr. frumvarpsins, eins og gerðar eru samkvæmt 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008, enda hefur skilvirk refsivarsla grundvallarþýðingu við rannsókn og eftirlit lögreglu vegna ölvunaraksturs og aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Á hinn bóginn er nauðsynlegt að kveða með skýrari hætti á um heimild til að beita ökumann valdi ef hann neitar að hlíta rannsókn samkvæmt 2. mgr. og er lagt til að um það verði mælt í lokamálslið 3. mgr.

Ein tegund líkamsrannsóknar samkvæmt 2. mgr. er þvagrannsókn sem felur í sér verulegt inngríp í líkama manns, eins og dæmin sanna. Þvagrannsókn er úrræði sem notað þarf í minna mæli vegna ofangreindrar breytingar á 46. gr. Að þessu virtu, og í ljósi eðlis þessa rannsóknarúrræðis, er lagt til með 4. mgr. að þvagrannsókn verði aðeins beitt, án ótvíræðs samþykkis ökumanns, að fyrir liggi úrskurður dómara samkvæmt lögum um meðferð sakamála, sbr. nú lög nr. 88/2008. Er þá horft til grundvallarreglu 71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífs og þeirra sjónarmiða sem búa að baki áður nefndri 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008. Ekki er heldur viðurhlutamikið né of tímafrekt að óska eftir úrskurði dómara við þessar aðstæður þannig að gætt sé réttaröryggis þess sem í hlut á.

Í 1. mgr. 102. gr. frumvarpsins er, eins og í gildandi lögum, mælt svo fyrir að neiti maður um að veita atbeina sinn við rannsókn máls samkvæmt 3. mgr. 48. gr. skuli hann sviptur ökurétti, auk þess sem lagt er hér til að slík neitun teljist sjálfstætt brot á lögnum samkvæmt 96. gr. frumvarpsins. Í þessu sambandi er mikilvægt að hafa í huga að refsíakvæði af þessu tagi fer ekki í bága við stjórnarskrárvarin rétt manns til að fella ekki á sig sök. Rétturinn til að fella ekki á sig sök er nátengdur eða felst í réttinum til réttlátrar málsmeðferðar og að hver sá sem er borinn sökum um refsiverða háttsemi skuli talinn saklaus þar til sekt hans hefur verið sönnuð, sbr. 1. og 2. mgr. 70. gr. stjórnarskrárinnar og 1. og 2. mgr. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994. Einn mikilvægasti þáttur reglunnar um að maður skuli teljast saklaus þar til sekt er sönnuð er sá grundvöllur sem sakfelling byggist á. Við málsmeðferð í máli sakbornings skal þannig gæta hlutleysis og aðeins byggja á sönnunargögnum sem voru lögð fyrir dómstólinn og eru lögmat en ekki fengin með þvingun. Gera verður þannig greinarmun á rétti sakbornings til að tjá sig ekki um sakargiftir annars vegar og hins vegar skyldu hans til að veita atbeina sinn við öflunar sönnunargagna sem eiga sjálfstæða tilveru án tillits til vilja sakbornings og fengin eru frá honum með þvingun, s.s. skjöl, blóð-, öndunar- og þvagsýni, sjá dóma Mannréttindadómstóls Evrópu frá 17. desember 1996 í máli Saunders gegn Bretlandi og frá 5. janúar 2006 í máli Schmidt gegn Þýskalandi. Þannig er t.d. upphaflegt markmið réttarins til að neita að tjá sig að sporna við því að maður verði þvingaður til að játa sök við yfirheyrslur hjá lögreglu og að upplýsingar sem fengnar eru fram með slíkri þvingun verði ekki lagðar til grundvallar við ákvörðun um sekt manns en með því skapast hætta á að menn verði ranglega sakfelldir, sjá dóm Mannréttindadómstóls Evrópu frá 14. febrúar 2000 í máli John Murray gegn Bretlandi. Þegar gögn, s.s. lífsýni, eru hins vegar hlutlæg í eðli sínu eiga ekki þessi sömu rök ekki við.

Að öllu þessu virtu er, sem fyrr greinir, lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi, sbr. 3. mgr. 47. gr. og 102. gr. gildandi laga, að neitun ökumanns á að hlíta rannsókn samkvæmt 2. mgr. 48. gr. frumvarpsins, sbr. 3. mgr., teljist sjálfstætt brot og geti nú varðað sekt, sbr. 1. mgr. 96. gr., og sviptingu ökuréttar, sbr. 1. mgr. 102. gr. frumvarpsins.

Í 5. mgr. er mælt fyrir um gjaldtökuheimild vegna töku sýna og rannsókn samkvæmt 1.-3. mgr. Ákvæðið er samhljóða 4. mgr. 47. gr. gildandi laga, en lagt er til að upphæðin verði 20.000 krónur í stað 15.000 króna í núgildandi lögum.

#### Um 49. gr.

Greinin er samhljóða 58. gr. gildandi laga. Rétt er hins vegar að færa ákvæðið, sem fjallar um upplýsingaskyldu eigenda (umráðamanns) ökutækis gagnvart lögreglu, frammar í lögum og þá hér í kafla um bann við ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna.

#### Um IX. kafla.

Í IX. kafla eru reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni, en ákvæði um þess efni er nú að finna í 44. gr. a og 44. gr. b gildandi laga, sbr. 3. laga nr. 84/2004 og 3. og 4. gr. laga nr. 66/2006. Réttara er og heppilegra að ákvæði þessi, sem hafa að geyma refsínæmar háttænisreglur er varða tiltekna tegund ökutækja, séu staðsett í sérstökum kafla.

Framsetning gildandi 44. gr. a umferðarlaga er með þeim hætti að ráðherra er veitt víðtækt vald til að setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni, ökurita o.fl., þar sem m.a. skuli kveðið á um nánar tilgreind atriði sem talin eru upp í ákvæðinu. Með 3. gr. laga nr. 66/2006 var gerð

heildstæð breyting á reglugerðarheimild 44. gr. a umferðarlaga í það horf sem nú gildir, og þá einkum í ljósi dóms *Hæstaréttar frá 28. október 2004 í máli nr. 251/2004*. Var ætlunin einkum sú að styrkja eins og kostur væri lagastoð gildandi reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma ökumanna vegna þeirra athugasemda sem fram höfðu komið um þetta atriði, m.a. í áðurnefndum dómi. Hvað sem því líður er ljóst að gildandi 44. gr. a og 44. gr. b umferðarlaga byggja sem fyrr á þeirri megin stefnumörkun að það sé á valdi ráðherra að setja einstakar efnisreglur um þau atriði sem tilgreind eru í ákvæðunum. Í samræmi við eitt af meginmarkmiðum fyrirbyggjandi frumvarps hefur við samningu þess verið tekin afstaða til þess hvort og þá að hvaða marki rétt sé að umferðarlögin sjálf hafi að geyma þær megin háttisreglur sem gera verður til þeirra ökumanna sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni og þá í ljósi skuldbindinga íslenska ríkisins samkvæmt samningnum um evrópska efnahagssvæðið, sem ákvæði þessi byggja á. Reglur um aksturs- og hvíldartíma atvinnubílstjóra voru fyrst innleiddar í íslenskan rétt í framhaldi af gildistöku EES-samningsins 1993, með innleiðingu á reglugerðum Evrópubandalagsins frá 1985 nr. 3820/EBE, 3821/EBE og tilskipunum nr. 88/599/EBE og 2002/15/EB.

Samkvæmt þessu er í ákvæðum 50. og 51. gr. frumvarpsins að finna ítarlegri útfærslu á þeim megin háttisreglum sem skulu lögfestar á þessu sviði. Sem fyrr er þó gert ráð fyrir því að nánari fyrirmæli að þessu leyti komi fram í reglugerð, sbr. 54 gr. frumvarpsins.

#### Um 50. gr.

Í samræmi við þau meginmálmátt sem fram koma í almennum athugasemdum við IX. kafla hér að framan er í ákvæðinu lagt til að lögfestar verði megin efnisreglur þær sem nú koma fram í reglugerð nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Greinin er samhljóða 6. og 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006.

#### Um 51. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða fyrri málsl. 1. mgr. 8. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði 3. mgr. 8. gr. sömu reglugerðar. Loks er 3. mgr. samhljóða fyrri hluta, fyrri málsl. 1. mgr. 10. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Þess skal getið að áfram er gert ráð fyrir því að undantekningar frá daglegum og vikulegum hvíldartíma ökumanna komi fram í stjórnvaldsfyrirmælum sem ráðherra setur á grundvelli reglugerðarheimildar 54. gr. frumvarpsins. Er þá horft til þess að slíkar reglur ráðherra geti verið sveigjanlegar og undirorpnar breytingum ef sýnt þykir að þær séu nauðsynlegar vegna staðbundinna aðstæðna, enda séu undantekningar innan þeirrar marka sem leiðir af þjóðréttarlegum skuldbindingum íslenska ríkisins á þessu sviði.

#### Um 52. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði samhljóða ákvæði og fram kemur í 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um heimild ökumanns til að víkja frá aksturs- og hvíldartíma, sbr. 50. og 51. gr. frumvarpsins, enda sé það nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks eða að koma í veg fyrir tjón á bifreið eða farmi. Ítrekuð er sú forsenda að slíkt frávik tefli ekki umferðaröryggi í tvísýnu.

#### Um 53. gr.

Í 1. mgr. greinarinnar er lagt til að lögfest verði almenn skylda flytjanda til að skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir ákvæðum 50. og 51. gr. um aksturs- og hvíldartíma. Þessi skylda er nú að finna í 12. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Ákvæði 2. og 3. mgr. eru samhljóða 2. og 3. mgr. 44. gr. a gildandi laga.

## Um 54. gr.

Greinin er að meginstefnu til samhljóða 1. mgr. 44. gr. a gildandi laga, þó þannig að ákvæði þau sem ráðherra bar að setja í reglugerð samkvæmt c-lið ákvæðisins verða nú lögfestar, sbr. 50.-53. gr. frumvarpsins.

## Um 55. gr.

Í samræmi við þau megin sjónarmið sem fram koma í almennum athugasemdum við IX. kafla hér að framan er í greininni lagt til að lögfestar verði megin efnisreglur þær sem nú koma fram í reglugerð nr. 690/2006 um skipulag vinnutíma farstarfsmanna. Þó er sérstaklega áréttað að greinin á aðeins við um aðra farstarfsmenn en ökumenn.

Í 1. mgr. er lagt til að lögfest verði ákvæði sem nú er að finna í 1. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 690/2006.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði ákvæði sem nú er að finna í 2. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 690/2006.

Ákvæði 3. mgr. er samhljóða 7. gr. reglugerðar nr. 690/2006.

Ákvæði 4. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 44. gr. b gildandi laga.

Í 5. mgr. er að finna reglugerðarheimild sem er í grundvallaratriðum reist á a-b, og e-f-liðum 1. mgr., sbr. 2. mgr. 44. gr. b gildandi laga.

## Um X. kafla.

Í kaflanum er að finna ákvæði um bann við notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.

## Um 56. gr.

Fyrri másl. 1. mgr. er samhljóða 47. gr. a gildandi laga, sem lögfest var með 1. gr. laga nr. 91/2001 um breytingu á umferðarlögum. Lagt er til að ákvæðið verði gert skýrara með því að tekið verði af skarið í 2. másl. um að einnig sé lagt bann við því að ökumaður sendi eða lesi smáskilaboð eða nýti aðra notkunarmöguleika farsímans, s.s. leiki, myndavélar, tölvupósthólf, o.s.frv., á meðan á akstri stendur. Um forsendur fyrir þessari breytingu má vísa til þeirra löggjafarsjónarmiða sem fram koma í lögskýringargögnum að baki breytingarlögum nr. 91/2001.

Ákvæði 2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 47. gr. a gildandi laga, en þó er lagt til að gerðar verði ákveðnar orðalagsbreytingar til skýringarauka.

## Um XI. kafla.

Í kaflanum er finna efnisreglur um ökuþróf, ökuskírteini, ökukennara og ökunám. Rétt er að ákvæðum þessum sé safnað saman í einn, sjálfstæðan kafla í lögnum, en þessi ákvæði eru nú hluti af VII. kafla gildandi laga um ökumenn. Hefur þessi framsetning hvort tveggja það að markmiði að vera til hagræðis og til að auka skýrleika.

Í tengslum við heildarendurskoðun umferðarlaga, sem nánar er gerð grein fyrir í almennum athugasemdum greinargerðarinnar með frumvarpi þessu, skipaði samgönguráðherra í febrúar 2008 starfshóp til að fjalla um málefni ökunáms og ökukennslu hér á landi. Nefndin skilaði af sér skýrslu af þessu tilefni í september 2008. Þar koma fram tillögur starfshópsins í 25 liðum ásamt nánari greinargerð um hvern lið. Þá fylgdi með uppkast að nýrri reglugerð um ökunám, ökuþróf og endurmenntun ökumanna. Við gerð þessa frumvarps hefur að nokkru marki verið horft til skýrslu starfshópsins, einkum varðandi breytingar á ákvæðum gildandi laga um ökunám og ökukennslu, eins og nánar verður gerð grein fyrir í sérstökum athugasemdum við 62.-65. gr. hér síðar.



## Um 57. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 1. og 3. másl. 1. mgr. 48. gr. gildandi laga.

Með a-lið 2. mgr. er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá fyrirkomulagi gildandi laga að maður þurfi að hafa náð fullra 18 ára aldri til þess að veita megi honum ökuskírteini, enda fullnægi hann einnig kröfum um líkamlegt og andlegt heilbrigði, sbr. b-lið sömu greinar, hafi hlotið kennslu löggilts ökukennara og sannað aksturshæfni sína og þekkingu með prófi, sbr. c-lið 2. mgr. Um forsendur og rök fyrir þessari breytingu vísast nánar til ítarlegrar umfjöllunar í kafla V í almennum athugasemdum greinargerðarinnar.

Ákvæði b- og c-liðar eru samhljóða b- og c-liðum 2. mgr. 48. gr. gildandi laga.

Með d-lið 2. mgr. er lagt til að lögfest verði sú meginregla að maður verði að hafa fasta búsetu hér á landi til að geta fengið ökuskírteini. Er þetta í samræmi við ákvæði 1. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 501/1997 um ökuskírteini, með síðari breytingum. Þetta skilyrði er þess eðlis að um það verður að vera mælt í lögum. Á hinn bóginn er í niðurlagi ákvæðisins enn gert ráð fyrir því að um undanþágur frá búsetuskilyrðinu verði sem fyrir nánar fjallað í reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

Reglugerðarheimild 2. mgr. er samhljóða 49. gr. gildandi laga.

Í 4. mgr er nýmæli, sem byggir á sömu löggjafarsjónarmiðum og framangreind breyting á aldurslágmarki til að hljóta ökuréttindi. Mælt er svo fyrir að 18 og 19 ára öikumönnum verði bannað að aka *breyttum bifreiðum*. Samkvæmt 3. gr. frumvarpsins er breytt bifreið skilgreindar þannig að um sé að ræða bifreið þar sem veigamiklum atriðum, svo sem stýrisbúnaði, hemlabúnaði, aflrás, hjólum, grind og yfirbyggingu hefur verið breytt frá upprunalegri útfærslu framleiðanda og sem ekki eru til leiðbeiningar um frá framleiðanda. Akstur bifreiða, sem fullnægja öllum almennum kröfum um gerð og búnað ökutækja, eins og þau eru ákveðin af framleiðanda, er einn og sér vandasamur, ekki síst fyrir unga öikumenn sem eru að hefja akstursferil sinn og skortir því þjálfun og færni við akstur bifreiða. Er því og brýnt og nauðsynlegt út frá almannahagsmunum að girða fyrir akstur 18 og 19 ára öikumanna á breyttum bifreiðum sem víkja frá upprunalegri útfærslu framleiðanda, oft með þeim hætti að draga að úr þeim eiginleikum bifreiðarinnar sem upprunalega hafa haft það að markmiði að tryggja öryggi við aksturinn. Tekið skal þó fram að þetta á ekki við um breytta bifreið sem útbúin er til aksturs fyrir fatlaðan öikumann.

Ákvæði 5. mgr. er samhljóða 3. mgr. 48. gr. gildandi laga.

Ákvæði 6. mgr. er samhljóða 2. másl. 1. mgr. 48. gr. gildandi laga, en eðlilegra er að ákvæðið sé staðsett í sérstakri málsgrein.

Reglugerðarheimildir í 7. og 8. mgr. eru samhljóða 1. og 2. mgr. 50. gr. gildandi laga.

## Um 58. gr.

Greinin er í grundvallaratriðum samhljóða 51. gr. gildandi laga.

Í 4. mgr. er lagt til að lögfest verðar sérreglur um gildistíma ökuskírteinis þegar umsækjandi um ökuskírteini hefur náð 70 ára aldri þegar ökuskírteini er gefið út. Þessar reglur er nú aðeins að finna í reglugerð, sbr. 7. mgr. 48. gr. reglugerðar nr. 501/1997 með áorðnum breytingum. Rétt er að grundvallarreglur þessa efnis séu lögfestar.

Í 5. mgr. er ítrekuð heimild 5. mgr. 51. gr. gildandi laga um að endurnýja megi ökuskírteini að loknum gildistíma enda fullnægi hlutaðeigandi enn skilyrðum til að fá ökuskírteini útgefið. Á hinn bóginn er lagt til að lögfest verði það nýmæli að við mat á hvort enn sé fullnægt heilbrigðiskröfum b-liðar 2. mgr. 57. gr. skuli, ef þörf krefur, fylgja málsmeðferð þeirri sem fram kemur í 2. mgr. 61. gr. frumvarpsins, en um nánari skýringar í því efni vísast til athugasemda við þá grein hér að neðan.

Gert er ráð fyrir að ríkislögreglustjóri haldi samræmda skrá um ökuskírteini og ökuferil til að tryggja heildarsamræmi yfir landið allt.

Í 10. mgr. er að finna samsafn þeirra reglugerðarheimilda sem nú er að finna í 51. gr. gildandi laga, en gerðar á þeim ákveðnar orðalagsbreytingar.

#### Um 59. gr.

Í greininni er fjallað um kröfur til ökuskírteina þeirra sem stjórna dráttarvélum og vinnuvélum. Er hún að nokkru marki sambærileg við 55. gr. gildandi laga, en sökum þess að létt bifhjól og torfærutæki teljast ekki samkvæmt ákvæðum frumvarpsins sjálfstæðir flokkar vélknúinna ökutækja er lagt til að ákvæði þau um stjórnendur slíkra tækja, sem er að finna í 55. gr. gildandi laga, verði felld brott. Þá er í samræmi við eitt af meginstefnumiðum frumvarpsins, sbr. hækkun á lágmarksaldri úr 17 í 18 ár, til að fá almennt ökuskírteini, sbr. 57. gr. frumvarpsins, gert ráð fyrir því að lágmarksaldur til að fá útgefið ökuskírteini til að stjórna dráttarvél verði hækkaður úr 16 í 17 ár, sbr. 1. mgr. greinarinnar. Þá verði lágmarksaldur til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf utan almennrar umferðar hækkaður úr 15 ár í 16 ár, sbr. sömu málsgrein.

Í 2. mgr. er áréttuð sú regla, sem er að finna í fyrsta másl. 2. mgr. 55. gr. gildandi laga, að enginn megi stjórna vinnuvél í umferð nema hann hafi gilt ökuskírteini, að öðru leyti en því að reglan gildir nú í almennri umferð.

Í 3. mgr. er það nýmæli, að stjórnandi vinnuvélar skal hafa lokið tilskildu námi í meðferð slíkra tækja. Er þá ma. litið til þess, að hér sé um mismunandi flókin tæki að ræða og að tryggt verði að vera að stjórnandi vinnuvélar hafi nauðsynlega kunnáttu til verksins, án tillits til ökuréttinda viðkomandi.

#### Um 60. gr.

Greinin byggir á 52. og 54. gr. núgildandi laga. Lagt er til að lögfest verði það nýmæli að ráðherra geti ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki gildi hér á landi, enda séu íslensk ökuskírteini jafnframt gild í erlenda ríkinu. Er þá áskilið að fyrir liggja gagnkvæm viðurkenning ökuréttinda á milli Íslands og annars ríkis, en sambærilegt ákvæði er nú í reglugerð um ökuskírteini nr. 501/1997.

#### Um 61. gr.

Greinin er í meginatriðum samhljóða 53. gr. gildandi laga. Þó er lagt til í 2. mgr. að lögfest verði nýmæli sem ætlað er að tryggja enn frekar að raunhæft og virkt læknisfræðilegt eftirlit sé með því að öikumenn fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 57. gr. um að vera líkamlega og andlega hæfir til að stjórna ökutæki. Lagt er til að mælt verði fyrir um þá skyldu læknis að gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar ef hann telur að vafi leiki á því að handhafi ökuréttinda fullnægi ekki umræddum skilyrðum b-liðar 2. mgr. 57. gr. Þar sem læknir eru bundinn þagnarskyldu um málefni sjúklinga sinna samkvæmt 1. mgr. 15. gr. læknalaga nr. 53/1988 og 1. mgr. 12. gr. laga nr. 74/1997 um réttindi sjúklinga, er sérstaklega lögboðið að þessi þagnarskylda standi umræddri tilkynningarskyldu ekki í vegi. Er þá meðal annars horft til 2. mgr. 15. gr. læknalaga þar sem segir að þagnarskylda læknis „[gildi] ekki bjóði lög annað eða sé rökstudd ástæða til þess að rjúfa þagnarskyldu vegna brýnnar nauðsynjar“, og til 1. mgr. 13. gr. laga um réttindi sjúklinga, þar sem segir að „[þagnarskylda] skv. 12. gr. [nái] ekki til atvika sem starfsmanni í heilbrigðisþjónustu ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum“. Í þeim tilvikum beri starfsmanni í heilbrigðisþjónustu skylda til að koma upplýsingum um atvikið á framfæri við þar til bær yfirvöld, sbr. síðari másl. 1. mgr. 13. gr. laga nr. 74/1997. Hér vegast annars vegar á brýnir almannahagsmunir af því að þeir öikumenn, sem vafi leikur á að fullnægi lögmæltum heilbrigðiskröfum, séu ekki undir stjórn

ökutækis, og hins vegar hagsmunir einstaklinga af því að eiga í trúnaðarsambandi við lækni. Nauðsynlegt er að gera lækni það kleift að gera trúnaðarlækni viðvart ef vafi leikur á um aksturshæfni ökumanns. Eðlilegt er hins vegar að endanlegt mat um hvort á skorti að ökumaður sé líkamlega og andlega hæfur til að stjórna ökutæki sé í höndum sérstaks trúnaðarlæknis Umferðarstofu, en ekki persónulegs læknis hlutaðeigandi. Að fenginni tilkynningu læknis skal trúnaðarlæknir Umferðarstofu, eins fljótt og unnt er, óska eftir því að hlutaðeigandi ökumaður komi til læknisrannsóknar. Við þá rannsókn skal meta þá líkamlegu og andlegu þætti sem áhrif hafa á aksturshæfni og koma nánar fram í reglum sem ráðherra setur í reglugerð, að höfðu samráði við heilbrigðisráðherra og landlækni. Trúnaðarlæknir getur ákveðið að handhafi ökuréttinda fari í verklegt ökuþróf að lokinni læknisrannsókn. Þá er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um skipun trúnaðarlæknis Umferðarstofu, einn eð fleiri, hæfniskröfur þeirra o.fl., að höfðu samráði við heilbrigðisráðuneytið.

Ákvæði 3. mgr. er byggt á 2. og 3. málsl. 1. mgr. 53. gr. gildandi laga, en gerðar eru ákveðnar efnis- og orðalagsbreytingar sem taka mið af nýmæli 2. mgr., sem gerð er grein fyrir hér að framan. Þá er lagt til að útgefanda ökuréttinda sé skylt að afturkalla ökuréttindi ef svo hátt er til sem segir í ákvæðinu.

#### Um 62. gr.

Eins og rakið er í almennum athugasemdum hér að framan við ákvæði IX. kafla frumvarpsins hefur við endurskoðun gildandi laga verið sérstaklega horft til reglna um ökunám og ökukennslu. Starfshópur sem skipaður var á vegum samgönguráðherra skilaði af sér skýrslu um það efni í september 2008, sem höfð hefur verið til hliðsjónar við gerð þessa frumvarps.

Um ökukennara og ökuskóla er nú fjallað í 56. gr. gildandi laga, en þar er að finna sjálfstæðar efnisreglur í 1.-4 mgr. Í 5. mgr. er síðan mælt svo fyrir að ráðherra setji nánari reglur um tilhögun ökukennaranáms og prófs, um löggildingu, endurnýjun hennar, starfsemi ökukennara og gjald fyrir ökukennaranám og próf og löggildingu. Þá geti ráðherra sett reglur um stofnun og starfsemi ökuskóla. Um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla fer þannig nánar eftir reglugerð nr. 327/1999. Þá er gert ráð fyrir því í a-lið 1. mgr. 52. gr. gildandi laga að ráðherra setji reglur um ökunám og ökukennslu.

Með 62. gr. frumvarpsins er lagt til að gerði verði sú grundvallarbreyting á fyrirkomulagi ökukennslu hér á landi að hún skuli nú fara fram í ökuskólum, sem hlotið hafa til þess starfsleyfi Umferðarstofu. Verði þannig að meginstefnu til horfið frá því að ökukennsla verði áfram á forræði og ábyrgð hvers einstaks ökukennara fyrir sig heldur sé það verkefni ökuskóla að annast ökunám, bæði hinn bóklega og verklega hluta.

Samkvæmt 7. mgr. 56. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um stofnun og starfsemi ökuskóla. Um það efni er nú fjallað í 11.-17. gr. reglugerðar nr. 327/1999 um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla, með síðari breytingum. Í samræmi við ofangreinda grundvallarbreytingu er hér lagt til að meginreglur um starfsleyfi ökuskóla komi fram í lögum sjálfum og er við útfærslu þeirra tekið mið af tillögum áðurgreinds starfshóps samgönguráðherra um ökunám, ökukennslu og ökuskóla frá því í september 2008.

Samkvæmt 1. mgr. er lagt til að Umferðarstofa veiti ökuskólum starfsleyfi til að annast ökunám.

Í 2. mgr. er að finna þau skilyrði sem ökuskóli þarf að uppfylla til að fá útgefið starfsleyfi.

Samkvæmt 3. mgr. getur ráðherra í starfsleyfi ákveðið að veita ökuskóla heimild til að framkvæma ökuþróf að uppfylltum skilyrðum sem fram koma í reglugerð.

Samkvæmt 4. mgr. skal starfsleyfi bundið við kennslu fyrir einn flokk ökutækja eða fleiri, en samkvæmt þessu getur ökuskóli sótt um starfsleyfi fyrir fleiri en einn flokk ökutækja, enda sé að öðru leyti fullnægt skilyrðum 2. mgr. fyrir hver flokk fyrir sig. Er þetta ákvæði að meginstefnu til samhljóða 1. mgr. 11. gr. reglugerðar nr. 327/1999, en ráðgert er að nánari lýsing á mismunandi flokkum ökutækja komi áfram fram í reglugerð sem ráðherra setur í reglugerð.

Samkvæmt 5. mgr. skal ökuskóli við útgáfu starfsleyfis greiða leyfisgjald sem Umferðarstofa innheimtir samkvæmt gjaldskrá sinni. Er það gjald þjónustugjald og verður upphæð þess því að miða við þann kostnað sem hlýst af málsmeðferð Umferðarstofu við útgáfu leyfisins.

Samkvæmt 6. mgr. skal starfsleyfi til fimm ára í senn. Lok starfsleyfis skuli miða við áramót.

Samkvæmt 7. mgr. skal starfsleyfi afturkalla ef Umferðarstofa telur að skilyrði fyrir leyfisveitingu séu ekki lengur fyrir hendi eða ef ökuskóli fer ekki eftir reglum um starfsemi ökuskóla sem ráðherra setur í reglugerð á grundvelli 65. gr. laga þessara.

#### Um 63. gr.

Með 63. frumvarpsins er lagt til að gerðar verði ákveðnar efnisbreytingar frá 1. mgr. 56. gr. laga hvað varðar löggildingu ökukennara. Er hér sem fyrr greinir horft að nokkru leyti til þeirra tillagna sem fram koma í skýrslu starfshóps samgönguráðherra um ökukennslu, ökuþróf, starfsleyfi ökukennara og starfsleyfi ökuskóla frá september 2008. Í 1. mgr. er lagt til að mælt verði svo fyrir að ökunám skuli fara fram hjá ökukennurum sem hafi fengið til þess starfsleyfi hjá Umferðarstofu að fenginni umsögn hlutaðeigandi lögreglustjóra, en nánar er mælt fyrir um umsókn og skilyrði fyrir útgáfu starfsleyfis í 2. mgr.

Samkvæmt 2. mgr. gefur Umferðarstofa út starfsleyfi til ökukennslu. Um umsóknar-eyðublöð og upplýsingar sem þar skulu koma fram verður nánar fjallað í reglum sem ráðherra setur í reglugerð, sbr. 65. gr. frumvarpsins.

Í 2. mgr. eru talin upp þau skilyrði sem sá, er sækir um starfsleyfi til að annast ökukennslu, þarf að uppfylla. Í fyrsta lagi verður hann samkvæmt a-lið 2. mgr. að hafa náð 24 ára aldri. Er þannig lagt til að lágmarksaldur til að hljóta starfsleyfi sé hækkað um þrjú ár, en samkvæmt a-lið 2. mgr. 56. gr. gildandi laga er lágmarksaldurinn 21 ár. Er hér annars vegar horft til tillögu a-liðar 2. mgr. 57. gr. frumvarpsins um hækkun almenns lágmarksaldurs til að hljóta ökuskírteini úr 17 árum í 18 ár og hins vegar til þess að æskilegt þykir að ökukennari hafi a.m.k. 5 ára reynslu af akstri bifreiða, sbr. b-liður 2. mgr. 62. gr. Er það jafnframt breyting frá b-lið 2. mgr. 56. gr. gildandi laga, þar sem aðeins er krafist þriggja ára reynslu af akstri bifreiða. Í c-lið 62. gr. er auk þess gert að skilyrði að hlutaðeigandi hafi stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja. Þá er í d-lið 2. mgr. áskilið að sá, er sækir starfsleyfis sem ökukennari, þurfi að fullnægja kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni. Í samræmi við þá grundvallarstefnumörkun frumvarpsins að ökunám fari fram í ökuskóla er loks í e-lið ráðgert að ökukennari, sem óskar starfsleyfis, verði að leggja fram staðfest vilyrði fyrir ráðningar- eða verktakasamningi við ökuskóla sem hefur starfsleyfi, sbr. 62. gr., en ekki er áskilið að ökukennari hafi slíka samninga við aðeins einn ökuskóla.

Samkvæmt 3. mgr. skal Umferðarstofa, áður en starfsleyfi er útgefið, kanna að umsækjandi uppfylli öll skilyrði sem gerð eru við útgáfu starfsleyfis til ökukennslu. Þessi regla kemur ekki fram í gildandi lögum.

Lagt er til í 4. mgr. að starfsleyfi til ökukennslu gildi í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi. Þá er í ákvæðinu mælt fyrir um skilyrði fyrir endur-

nýjun starfsleyfis, sem er sumpart samhljóða síðari málsl. 4. mgr. 56. gr. gildandi laga. Þó er jafnframt áskilið að hlutaðeigandi ökukennari hafi sótt starfstengd námskeið, sem nánar er tilgreint í reglugerð, settri á grundvelli 65. gr. frumvarpsins.

#### Um 64. gr.

Samkvæmt 6. mgr. 56. gr. gildandi laga getur útgefandi ökukennararéttinda hvenær sem er svipt mann ökukennararéttindum, ef ástæða þykir til. Þetta ákvæði er ófullnægjandi og ekki í samræmi við þær lagaáskilnaðarkröfur sem leiða af atvinnufrelsisákvæði 75. gr. stjórnarskrár lýðveldisins Íslands. Með 64. gr. frumvarpsins er því lagt til að lögfest verði skýrt ákvæði um að farið skuli að stjórnarsýslulögum við meðferð slíkra mála, en hér eiga einkum við meginreglur 13. og 14. gr. stjórnarsýslulaga nr. 37/1993 um andmælarétt og tilkynningarskyldu stjórnvalds um meðferð máls.

Þá er í 2. mgr. ráðgert jafnframt að málið skuli sent hlutaðeigandi lögreglustjóra til umsagnar áður en starfsleyfi er veitt að nýju.

#### Um 65. gr.

Greinin fjallar í 1. mgr. um almenna skyldu ökukennara og ökuskóla að haga starfsemi sinni í samræmi við ákvæði laganna og reglna sem ráðherra setur í reglugerð. Er þetta ákvæði samsvarandi og 18. gr. reglugerðar nr. 327/1999. Er og ráðgert að í reglugerð sem ráðherra setur verði m.a. mælt fyrir um inntak starfsleyfa ökuskóla, um málsmeðferð við útgáfu starfsleyfis til ökuskóla og ökukennara og afturköllun slíkra starfsleyfa, um aðstöðu ökuskóla til bóklegrar og verklegrar ökukennslu, m.a. um aðgang að viðeigandi ökutæki til kennslu, um kröfur til kennslufræðilegrar ráðgjafar, um árlega skýrslugjöf ökuskóla til Umferðarstofu og um kynningar- og leiðbeiningarskyldu ökuskóla gagnvart nemendum. Er hér að meginstefnu til tekið mið af þeim atriðum sem fram koma í 11.-17. gr. reglugerðar nr. 327/1999.

Þá er í 2. mgr. mælt fyrir um að leyfishafi skuli á hverjum tíma uppfylla skilyrði til starfseminnar. Um það efni verður nánar fjallað í reglugerð sem ráðherra setur á grundvelli 1. mgr. þessarar greinar.

#### Um 66. gr.

Greinin fjallar um kennsluakstur undir handleiðslu ökukennara og er efnislega samhljóða 1.-3. mgr. 56. gr. gildandi laga. Hugtakanotkun hefur hér verið nokkuð á reiki og er í frumvarpinu talið rétt að gera greinarmun á *kennsluakstri* undir handleiðslu ökukennara, sem hefur útgefið starfsleyfi, sem nú er fjallað um í ofangreindum 1.-3. mgr. 56. gr. gildandi laga, og hins vegar *æfingaakstri* sem fram fer undir leiðsögn og eftirlit leiðbeinanda, en um það efni er fjallað í nýmæli 67. gr. frumvarpsins.

Í 3. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að ökunemi þurfi, áður en hann hefur kennsluakstur, að sækja um námsheimild hjá lögreglustjóra. Fer þá fram mat á því hvort ökunemi fullnægi m.a. heilbrigðisskilyrðum b-liðar 57. gr. og hvort svo sé ástatt um hann sem greinir í 5. mgr. 57. gr., en námsheimild verður ekki út gefin ef svo er að mati lögreglustjóra. Synjun námsheimildar má kæra til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis. Er um að ræða stjórnvaldsákvörðun og ber því lögreglustjóra og eftir atvikum dómsmálaráðuneyti að fara að reglum stjórnarsýslulaga nr. 37/1993 við úrlausn slíkra mála.

Ákvæði 5. mgr. er að meginstefnu til samhljóða 5. mgr. 57. gr. gildandi laga, þó að gættri breyttri hugtakanotkun.

#### Um 67. gr.

Samkvæmt 6. mgr. 57. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um æfingaakstur án löggilts ökukennara, þar á meðal um lágmarkspjálfun nemanda, enda hafi leiðbeinandinn náð 24 ára aldri, hafi gild réttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki. Um þetta efni er þannig fjallað í 30. og 31. gr. reglugerðar nr. 501/1997 um ökuskírteini, með síðari breytingum, og 2. lið í IV. viðauka við reglugerðina.

Í greininni er nú lagt til að lögfestar verði skýrar efnisreglur um æfingaakstur með leiðbeinanda.

Samkvæmt 1. mgr. er nemanda sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning hjá ökukennara er heimilt að æfa akstur bifreiðar eða bifhjóls með leiðbeinanda í stað ökukennara, enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Engum megi veita leyfi sem leiðbeinanda nema hann: a. hafi náð 24 ára aldri, b. hafi gild ökuréttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja sem æfa á akstur með og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki, c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið án ökuskírteinis vegna ökuleyfissviptingar. Er þetta ákvæði í að meginstefnu til í samræmi við 2. mgr. 2-liðar IV. viðauka við reglugerð nr. 501/1997.

Í 2. og 3. mgr. er fjallað um tímalengd leyfis til leiðbeinanda og um merkingar ökutækis sem notað er til æfingaaksturs. Lagt er til að heimild til æfingaaksturs verði lengd í 18 mánuði..

Í 4. mgr. er mælt svo fyrir að æfingaakstur skal fara fram með hliðsjón af þjálfun nemandans og leiðbeiningum sem Umferðarstofa gefur út. Um æfingaakstur með leiðbeinanda gildi að öðru leyti, eftir því sem við á, ákvæði 66. gr. frumvarpsins.

Í 5. mgr. er mælt fyrir um bann við því að æfa með leiðbeinanda akstur bifreiðar sem krafist er aukinna ökuréttinda til að stjórna. Er þetta ákvæði í samræmi við 7. mgr. 2-liðar IV. viðauka við reglugerð nr. 501/1997.

Í 6. mgr. er það nýmæli að kveðið er á um að æfingaakstur á bifhjóli skuli fara fram á svæði þar sem ekki er önnur umferð og leiðbeinandinn getur haft stöðugt eftirlit með nemandanum og veitt honum nauðsynlegar leiðbeiningar. Er því brýnt að slíkum svæðum verði komið upp áður en lög þessi taka gildi.

Samkvæmt 7. mgr. er lagt bann við því að leiðbeinandi taki endurgjald fyrir starf sitt. Leiðbeinendur hafa aðeins leyfi til að sinna æfingaakstri tímabundið og er gjarnan um að ræða foreldra eða önnur skyldmenni, sem sinna þessu hlutverki. Ekki er því ætlast til þess að leiðbeinendur veiti reglubundna þjónustu í þessum efnum og taki fyrir hana þóknun. Hafi hlutaðeigandi áhuga á slíku ber honum að æskja starfsleyfis sem ökukennari í samræmi við reglur þar um.

#### Um XII. kafla.

Í þessum kafla er fjallað almennt um kröfur til gerðar, búnaðs og skráningar ökutækja, eins og gert er í VIII. kafla gildandi laga. Með tilliti til þess að í gildandi ákvæðum VIII. kafla er að verulegu leyti að finna reglugerðarheimildir til ráðherra um setningu nánari fyrir mæla um þessi efni er lagt til að ákvæði kaflans sæti þó nokkrum efnisbreytingum, en helsta breytingin sem lögð til er að Umferðarstofu verði falið að setja reglur um gerð og búnað ökutækja.

#### Um 68. gr.

Ákvæði 1.-4. mgr. eru samhljóða 59. gr. gildandi laga. Þó eru gerðar ákveðnar orðalagsbreytingar á 2. mgr. og ítrekað að eigandi eða umráðamaður ökutækis beri ábyrgð á því að ökutækið sé í lögmæltu ástandi samkvæmt 1. mgr. og í samræmi við reglur sem ráðherra setur um gerð og búnað ökutækja á grundvelli 5. mgr. greinarinnar. Þá er lagt til að lögfest verði það nýmæli að þegar umráð ökutækis byggist á eignaleigusamningi

um hlutaðeigandi ökutæki ber umráðamaður þess einn ábyrgðina samkvæmt 2. mgr. Er þá horft til þess sem er tíðkanlegt að ökutæki er keypt með því að gerður er um kaupin eignaleigusamningur við fjármálafyrirtæki, sem skráð er sem eigandi ökutækisins, en kaupandi telst þá aðeins umráðamaður. Við þær aðstæður er eðlilegt að hin lögbundna skylda til að haga ástandi ökutækisins í samræmi við gildandi reglur hvíli á umráðamanni. Er þessi tillaga einnig í samræmi við samsvarandi tillögu sem lögð er til í 73. gr. frumvarpsins um skyldu til að færa ökutæki til reglubundinnar skoðunar. Það nýmæli er í 5. mgr. ákvæðisins að gert er ráð fyrir að Umferðarstofu verði falið að setja reglur um gerð og búnað ökutækja, eins og áður er getið.

Um 69. gr.

Greinin er að mestu samhljóða 62. gr. gildandi laga. Tekið er út ákvæði um létt bifhjól

Um 70. gr.

Greinin fjallar um skráningarskyldu ökutækja. Lagt er til að gerð verði grundvallarbreyting um þetta efni frá fyrirkomulagi 63. gr. gildandi laga. Byggt verði á því megin stefnumiði að öll vélknúin ökutæki, sem ætluð eru til notkunar á vegum í almennri umferð, sbr. 2. gr. frumvarpsins, svo og á snjó eða hjarni, séu skráð og á þau sett viðeigandi skráningarmarki. Á það líka við um vinnuvélar og eftirvagna sem eru minni en 750 kg að heildarþyngd (jeppakerrur). Þá verði viðhaldið gildandi reglum um að sama gildi um dráttarvél, eftirvagn bifreiðar eða dráttarvélar, svo og hjólhýsi og tjaldvagn. Eigi þurfi þó að skrá eftirvagn bifreiðar eða bifhjóls á beltum eða dráttarvélar sem alfarið eru notaðar utan opinberra vega. Sérstök athygli er vakin á því að gert er ráð fyrir að eftirvagn minni en 750 kg að heildarþyngd (jeppakerra) og vinnuvél, sem notuð er á vegi í almennri umferð verði skráð, gagnstætt því sem er í gildandi umferðarlögum. Með þessu fyrirkomulagi er lagður grundvöllur að váttryggingarskyldu slíkra ökutækja, sem miðast fyrst og fremst við notkun þess, en ekki eiginleika eða tegund. Af þessu leiðir að bifhjól, fjórhjól og sexhjól, sem eingöngu eru notuð utan almennrar umferðar, þ.e. á einkalandi, túnnum eða afgirtum keppnissvæðum, verða samkvæmt þessu ekki skráningarskyld. Sama gildir um vinnuvél og önnur ökutæki að undanskyldum dráttarvéllum, sem eingöngu er notað utan almennrar umferðar, s.s. á afgirtum vinnusvæðum eða á einkalandi.

Samkvæmt 2. mgr. er gert ráð fyrir því, eins og nú er, að ráðherra setji nánari reglur um skráningu annarra ökutækja, en þeirra sem eru skráningarskyld samkvæmt 1. mgr. þessarar greinar. Ráðherra geti og ákveðið að ekki þurfi að skrá skráningarskyld ökutæki, sem nær eingöngu eru notuð utan almennrar umferðar. Skuli þá kveða á um það svæði þar sem nota má ökutækið. Sjá nú um þetta efni reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja, með síðari breytingum.

Reglugerðarheimild fyrri másl. 3. mgr. er samhljóða 64. gr. gildandi laga. Í síðari másl. 3. mgr. er reglugerðarheimild um notkun erlendra ökutækja hér á landi sem er samhljóða 66. gr. gildandi laga.

Um 71. gr.

Greinin er að meginstefnu til samhljóða 64. gr. a gildandi laga um heimild eiganda ökutækis til að velja tiltekna bókstafi og tölustarfi á skráningarmarki ökutækisins, þ.e. svokölluð *einkamerki*. Gert er ráð fyrir að heimildin sjálf komi fram í 1. mgr. greinarinnar, en nú kemur hún aðeins fram í 34. gr. reglugerðar nr. 751/2003 um skráningu ökutækja, með síðari breytingum. Áfram verður ráðherra heimilt að setja nánari reglur um einkamerki, sbr. 3. mgr. Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 2. mgr. 64. gr. a gildandi laga.

Það skal tekið fram að með 4. gr. laga nr. 69/2007 var bætt við ákvæði 64. gr. a gildandi laga nýjum 2. og 3. málsl. 2. mgr. þar sem mælt var svo fyrir að réttur til einkamerkis gildi í átta ár og að skráður eigandi ökutækis skuli fram að 65 ára aldri greiða sama gjald vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Áður var aðeins gert ráð fyrir því í c-lið 4. mgr. 26. gr. reglugerðar um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, að réttur til einkamerkis skyldi endurnýjaður á átta ára fresti og að fyrir endurnýjun skyldi greiða sérstakt gjald. Var talið að af lögmætisreglu íslensks réttar leiddi að nauðsynlegt væri að slíkt ákvæði sé í umferðarlögum. Var þessi breyting gerð til samræmis við álit umboðsmanns Alþingis frá 13. febrúar 2007 í máli nr. 4843/2006. Þá þótti sanngjarnt að ökumenn 65 ára og eldri væru undanþegnir gjaldi vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Tekið er fram í lögskýringargögnum að baki lögum nr. 69/2007 að frá 65 ára aldri fái ökumenn ökuskírteini útgefin til ákveðins tíma og eftir 80 ára aldur sé þeim gert að endurnýja ökuskírteini sitt árlega. Með hliðsjón af framangreindu þótti eðlilegt að einstaklingar á þessu aldurskeiði þyrftu ekki að greiða fyrir rétt til einkamerkis þar sem ökuskírteini þeirra gildir í skemmri tíma en átta ár.

Lagt er til í 2. mgr. að gjaldið hækki úr 25.00 krónum í 50.000 krónur en það hefur verið óbreytt frá því að lög nr. 36/1996 um breytingu á umferðarlögum tóku gildi vorið 1996.

#### Um 72. gr.

Í greininni er fjallað um skyldu til að færa ökutæki til reglubundinnar skoðunar, sbr. 67. gr. gildandi laga, sbr. breytingu með lögum nr. 65/2008.

Ákvæði 1. mgr. 67. gr. gildandi laga mælir aðeins fyrir um heimild ráðherra til að setja reglur um skoðun skráningarskyldra ökutækja, þar á meðal um hverjir annist skoðun þeirra, hve oft, hvar og hvenær almenn skoðun skuli fara fram og að öðru leyti um framkvæmd hennar. Þessi framsetning er ófullnægjandi, enda er nauðsynlegt að skylda til að færa ökutæki til skoðunar sé lögbundin, ekki síst þegar sérstakt gjald getur komið til vegna vanrækslu á að gæta þeirrar skyldu, sbr. 2.-4. mgr. 67. gr. gildandi laga, sbr. lög nr. 65/2008. Með þetta í huga er lagt til að lögfest verði fortakslaus og hlutlæg skylda í 1. mgr. til að færa ökutæki, skráð hér á landi, til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar). Á þessi skylda ekki við um dráttarvélar og torfærutæki. Er hér litið til II. kafla reglugerðar nr. 8/2009 um skoðun ökutækja.

Í 2. mgr. er lagt til að kveðið verði með skýrum hætti á um það að eigandi (umráðamaður) ökutækis beri ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar í samræmi við 1. mgr. Í samræmi við þær röksemdir, sem fram koma í skýringum við 68. gr. hér að framan, er þó sérstaklega gert ráð fyrir því að þegar umráð ökutækis byggist á eignaleigusamningi um hlutaðeigandi ökutæki beri umráðamaður þess einn ábyrgðina samkvæmt þessari málsgrein. Er þetta ákvæði í samræmi við 2. og 3. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 8/2009.

Með 3. mgr. er lagt til að ráðherra verði falið að setja í reglugerð nánari ákvæði um skilyrði aðalskoðunar samkvæmt 1. mgr. Þá setji ráðherra þar ákvæði um skilyrði annarra tegunda skoðunar, þ. á m. skoðun við afhendingu skráningarmerkja, skráningar-skoðun, vegaskoðun, skoðun ökutækis sem skráð er til flutnings á hättulegum farmi (ADR skoðun), skoðun vegna breytingar á ökutæki og endurskoðun. Í reglugerðinni skuli ráðherra einnig mæla fyrir um hvernig skoðun skuli fara fram, um skoðunarstofur og endurskoðunarverkstæði, og um álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 5.-7. mgr. þessarar greinar. Um þessi efni er nú fjallað í áður nefndri reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja og er með ákvæði þessi leitast við að styrkja lagagrundvöll þeirra efnisákvæða sem fram koma í reglugerðinni.



Með 4. mgr. er lögfest sú heimild lögreglu að krefjast þess að ökutæki, sem stöðvað er, sé fært til sérstakrar skoðunar hjá skoðunarstofu reynist ástand ökutækisins ekki vera í lögmæltu ástandi. Kemur þetta ákvæði nú fram í 14. gr. reglugerðar nr. 8/2009 en rétt er að það sé lögfest.

Í 5.-7. mgr. er fjallað um svokallað vanrækslugjald, en um það er nú fjallað í 2.-4. mgr. 67. gr. gildandi laga, sbr. lög nr. 65/2008. Í ákvæðum frumvarpsins er þó lagt til að gerðar verði ákveðnar breytingar á gildandi ákvæðum. Þannig er með a-lið 5. mgr. skýrt tekið fram að leggja skuli á umrætt gjald við aðalskoðun eða endurskoðun ef ökutæki er ekki fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar samkvæmt ákvæðum reglugerðar, sbr. 3. mgr. 72. gr. frumvarpsins. Þá er með b-lið 5. mgr. lagt til að sama gildi ef ökutæki er ekki fært til endurskoðunar þegar liðinn er mánuður frá lokum þess mánaðar er ökutækið skyldi fært til endurskoðunar samkvæmt ákvörðun skoðunarmanns samkvæmt ákvæðum reglugerðar, sbr. 3. mgr. 72. gr. frumvarpsins.

Með fyrsta másl. 6. mgr. er áfram lagt til að vanrækslugjald nemi kr. 15.000. Með 2. másl. er lagt til að skýrt verði mælt fyrir um að lækka skuli gjaldið í 7.500 kr. sé gjaldið greitt og ökutæki fært til skoðunar, eftir atvikum aðalskoðunar eða endurskoðunar, innan mánaðar frá því að það var lagt á. Í þriðja másl. 6. mgr. er áfram gert ráð fyrir því að heimilt sé að hækka gjaldið um allt að 100% verði það ekki greitt við skoðun eða endurskoðun, sé þess krafist. Gjaldið geti þó að hámarki orðið 30.000 kr., sbr. 3. mgr. 67. gr. gildandi laga, sbr. lög nr. 65/2008.

Ákvæði 7. mgr. er efnislega samhljóða 4. mgr. 67. gr. gildandi laga.

#### Um 73. gr.

Greinin er samhljóða 69. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að í stað orðsins „lög-gæslumaður“ sé við það miðað að „lögreglumenn“ hafi einir þá heimild til að taka skráningarkerki af ökutæki við þær aðstæður sem fjallað er um í ákvæðinu. Er það ekki breyting frá framkvæmd gildandi laga.

#### Um XIII. kafla.

Hér er að finna reglur um notkun öryggis- og verndarbúnaðar, sbr. IX. kafli gildandi laga.

#### Um 74. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 71. gr. gildandi laga, með þeirri undantekningu þó að í stað 150 sm lágmarkshæðar barns sem leyft er að nota staðlaðan öryggisbúnað í bifreið er lagt til að miðað verði við 135 sm lágmarkshæð. Eftir sem áður verða börn að vera 150 sm að hæð til að mega sitja í framsæti bifreiðar. Er þessi tilhögun í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2003/20/EB sem er breyting á tilskipun 91/671/EB um skyldunbundan notkun öryggisbelta í ökutækjum innan við 3.5 tonn. Samkvæmt rannsóknum er meðalhæð 9-10 ára drengja 135.73 sm og 9 ára stúlkna 133.88 sm. Þykir því ekki efni til að miða við 150 sm eins og gert hefur verið. Þess skal getið að í Danmörku og Svíþjóð er miðað við 135 sm hæð barna varðandi heimild til að notkun staðlaðan öryggisbúnað í bifreið. Jafnframt er lagt er til að bætt verði við ákvæðið banni við því að barn sitji í barnabílstól í framsæti bifreiðar með uppblásanlegum öryggispúða.

#### Um 75. gr.

Ákvæðið fjallar um öryggis- og verndarbúnað við akstur vélknúinna ökutækja, annarra en bifreiða. Lagt er til að gerð verði sú breyting á gildandi lögum að ákvæðið taki til bifhjóla og allra annarra vélknúinna ökutækja á ferð, sem eru opin og án verndarbúnaðar, s.s. vélsleða, fjórhjóla og annarra slíkra tækja sem nú myndu teljast til torfæru-tækja. Þar sem gert er ráð fyrir því að ákvæðið eigi aðeins við um þau tæki sem eru án verndarbúnaðar tekur ákvæðið ekki til blæjubíla, þótt opnir séu, sem búnir eru öryggisbeltum, sbr. 74. gr. frumvarpsins.

Í 2. mgr. er lagt til að skylda ökumanns á bifhjóli eða öðru vélknúinu ökutæki án verndarbúnaðar, sbr. 1. mgr., skuli sjá um að farþegi, óháð aldri hans, noti hlífðarhjálms. Er þetta breyting frá 2. mgr. 72. gr. gildandi laga, en þar á þetta einungis við um farþega sem er yngri en 15 ára.

Þá er lagt til að lögfest verði það nýmæli í 3. mgr. að barn sem er 135 cm eða lægri að líkamshæð megi ekki vera farþegi á bifhjóli.

Ákvæði 4. mgr. er samhljóða 3. mgr. 72. gr. gildandi laga.

Áfram er ráðgert í 6. mgr. að ráðherra setji nánari reglur um flokkun, notkun og kröfur til hlífðarfatnaðar og annars hlífðarbúnaðar ökumanna og farþega bifhjóla og annarra vélknúinna ökutækja án verndarbúnaðar, sbr. 1. mgr., og um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms, sbr. 6. mgr. 72. gr. gildandi laga. Þó er ekki áskilið að umræddur búnaður sé viðurkenndur sérstaklega.

Við umfjöllun um þessa grein ber að hafa í huga að með a-lið 1. gr. laga nr. 83/2007 var bætt við tveimur nýjum málslíðum í 1. mgr. 72. gr. gildandi laga. Þar er svo mælt að hver sá sem sé á bifhjóli noti viðurkenndan lágmarkshlífðarfatnað ætlaðan til slíkra nota. Sama sé um þann sem er á hliðarvagni, eftirvagni eða tengitæki bifhjól. Í almennum athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að lögum nr. 83/2007 er meðal annars rakið að Bifhjólasamtökin Sniglarnir hafi barist fyrir umræddri lagabreytingu enda hafi bifhjólum á undanförunum árum fjölgað mjög hér landi sem annars staðar. Með bættu vegakerfi og auknum hraða hafi alvarlegum slysum og bana-slysum fjölgað í umferðinni. Við þessu þurfi að bregðast með öllum tiltækum ráðum. Slysum á ökumönnum og farþegum geti orðið mjög alvarleg. Vörn sem bifhjól veiti í slysum sé ekki í líkingu við þá vörn sem ökumenn og farþegar bifreiða hljóti af sínum ökutækjum. Þegar bifhjólaslys verði kastist bifhjólafólk nær undantekningarlaust af bifhjólinu og lendir á götunni eða í nánasta umhverfi. Af þessu leiði að hlífðarfatnaður sé mikilvægasti öryggisbúnaður bifhjólafólks og geti skipt sköpum um meiðsli ef slys verður.

Eftir að þessi ákvæði komu inn í núgildandi umferðarlög hafa forsvarsmenn bifhjólamana breytt um stefnu og hafa fært fyrir því rök að lögbundin skylda til að klæðast hlífðarfatnaði við almennan akstur bifhjóla sé í raun óframkvæmanleg og hafa þeir því sett sig upp á móti slíku ákvæði í umferðarlögum. Engu að síður er það mat hagsmunaaðila að æskilegt sé að bifhjólamenn klæðist slíkum fatnaði og er stöðugum áróðri haldið uppi af hálfu samtaka bifhjólamanna í þessu skyni. Að þeirra mati eigi hins vegar önnur sjónarmið við um akstur óvarinna ökumanna í atvinnuskyni eða þeirra sem taka þátt í keppnisíþróttum tengdum slíkum tækjum. Til að koma til móts við þessi sjónarmið er ákvæði 72. gr. núgildandi laga um skyldubundna notkun hlífðarfatnaðar felld niður, en eftir sem áður er gert ráð fyrir að ráðherra setji nánari reglur um notkun og kröfur til hlífðarfatnaðar, sem hér um ræðir, á grundvelli 6. mgr. þessarar greinar.

Um 76. gr.

Samkvæmt 72. gr. a gildandi laga, sbr. 22. gr. laga nr. 44/1993 og 1. gr. laga nr. 132/2003, getur ráðherra sett reglur um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar og kemur þessi regla fram í 4. mgr. 76. gr. frumvarpsins. Í reglum nr. 631/1999 um notkun

hlífðarhjálms við hjólreiðar barna er slík skylda lögð á börn yngri en 15 ára. Með 76. gr. frumvarpsins er lagt til að efnisákvæði ofangreindra reglna nr. 631/1999 verði lögfestar í samræmi við eina af megin stefnumörkun frumvarpsins um að helstu háttarnisreglur, sem nú er aðeins að finna í stjórnvaldsfyrirmælum, séu lögbundnar.

#### Um XIV. kafla.

Kaflinn fjallar um flutning á farmi, hleðslu ökutækis, þyngd þess og stærð, sbr. X. kafla gildandi laga. Lagt er til að gerðar verði ákveðnar grundvallarbreytingar á ákvæðum kaflans, eins og nánar verður rakið í athugasemdum við einstakar greinar.

#### Um 77. gr.

Ákvæði 1. til fyrri málsl. 4. mgr. greinarinnar svarar að meginstefnu til við 73. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að lögfestur verði nýr málsliður í upphafi 1. mgr., þar sem mælt er fyrir um þá almennu skyldu að farm ökutækis skuli skorða tryggilega og festa við ökutækið. Kemur þessi meginregla nú fram í fyrri málsl. 2. gr. reglugerðar nr. 554/2003 um hleðslu, frágang og merkingu farms. Sem fyrr er gert ráð fyrir að ráðherra setji nánari reglur um hleðslu og frágang farms, skyldu til að breiða yfir farm, svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm, sbr. fyrri málsl. 4. mgr. greinarinnar. Með síðari málsl. 4. mgr. er að finna heimild fyrir ráðherra til að setja reglugerð um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, sbr. nú 74. gr. gildandi laga.

#### Um 78. gr.

Samkvæmt 5. mgr. 73. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um flutning á hættulegra efna eða tækja, þar á meðal um skyldu til að kaupa váttryggingu, er bæti tjón vegna flutnings þeirra, sbr. nú reglugerð nr. 984/2000 um flutning á hættulegum farmi, með síðari breytingum. Engar sérstakar háttarnisreglur um þessi efni koma fram í gildandi lögum. Lagt er til að á því verði gerð breyting.

Í fyrri málsl. 1. mgr. 78. gr. frumvarpsins er lagt til að mælt verði almennt fyrir um að um flutning á hættulegum farmi á vegum og utan vega hér á landi skuli fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. 78. gr. frumvarpsins. Þá er í síðari málsl. sömu málsgreinar skilgreint hvað felst í hugtakinu „flutningur“ samkvæmt fyrri málsliðnum.

Í 2. mgr. er lögð varúðarskylda á þá sem flytja hættulegan farm í merkingu 1. mgr. Þá er gert skylt að huga að því, áður en hættulegur farmur er fluttur, að umbúðir og merking farmsins sé fullnægjandi. Ökutæki og búnaður, sem notaður er við flutninginn, skulu jafnframt vera í þannig ástandi að ekki stafi hætta af. Þá má afhenda hættulegan farm til flutnings þeim sem ljóst er að ekki hefur kunnáttu eða búnað til þess að flytja farminn svo fyllsta öryggis sé gætt.

Með 3. mgr. er að finna meginákvæði um eftirlit með flutningi á hættulegum farmi. Samkvæmt fyrri málsl. verður það verkefni lögreglu að hafa eftirlit með sjálfum flutningnum á hættulegum farmi og er það undantekning frá ákvæðum 89. gr. frumvarpsins um að eftirlit með hleðslu, frágangi og merkingu farms sé í höndum eftirlitsmanna Vegagerðar ríkisins, sjá nánar skýringar við það ákvæði. Umferðarstofa gætir þess að búnaður ökutækis sé í samræmi við reglur skv. 5. mgr. þegar ökutæki er skráð til flutnings á hættulegum farmi.

Eðli máls samkvæmt verður áfram að gera ráð fyrir virku reglusetningarvaldi af hálfu ráðherra um flutning á hættulegum farmi, m.a. á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga íslenska ríkisins á þessu sviði. Er þannig mælt svo fyrir í 5. mgr. 78. gr. frumvarpsins að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi skv. 1. mgr., þ. á m. um flokkun hættulegs farms, öryggisbúnað, ábyrgð og

skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi) sem ökumaður skal hafa til að annast flutning á hættulegum farmi, kennsluréttindi og eftirlit Vinnueftirlits ríkisins. Er þetta mun ítarlegri reglugerðarheimild en er nú að finna í 5. mgr. 73. gr. gildandi laga, og endurspeglar þannig ofangreinda afstöðu um þörf á virkri aðkomu ráðherra að nánari reglusetningu í þessum málaflokki.

#### Um 79. gr.

Í greininni er að finna sérstakar reglur um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja. Um þessi efni er nú fjallað í 75. og 76. gr. gildandi laga og reglugerð nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja.

Samkvæmt 1. mgr. er lögð sú almenna skylda á ökumann ökutækis, sem fjallað er um í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 8. mgr. greinarinnar, að sýna sérstaka varúð í umferðinni með tilliti til stærðar og þunga ökutækisins og skuli hann víkja greiðlega fyrir öðrum og nema staðar ef þörf krefur. Með þessari framsetningu er gert ráð fyrir því, eins og nú er, að í reglum sem ráðherra setur komi fram nánari flokkanir á þeim tegundum ökutækja með tilliti til lengdar, breiddar, hæðar og þunga sem lúta þeim sérstöku efnisreglum sem fram koma í greininni. Í síðari málsl. 1. mgr. 80. gr. frumvarpsins er síðan áréttað að ökumaður ökutækis samkvæmt málsgreininni skuli að öðru leyti fylgja reglum um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja, sem ráðherra setur á grundvelli 8. mgr. greinarinnar.

Samkvæmt 2. mgr. skal ökumaður ökutækis samkvæmt 1. mgr. við akstur undir brú, í göngum, undir rafmagns- eða símalínu eða við svipaðar aðstæður ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að hætta stafi af eða eignatjón. Er um að ræða samsvarandi reglu og fram kemur í 2. mgr. 75. gr. gildandi laga.

Ákvæði 3. og 4. mgr. eru efnislega samhljóða 2. og 3. mgr. 76. gr. gildandi laga, að því undanskildu að í 4. mgr. er lagt til að það verði í höndum Vegagerðarinnar einnar, en ekki veghaldara, að veita undanþágur frá reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. Er það og í samræmi við það eftirlits- og sektarhlutverk sem Vegagerðinni verður fengið á þessu sviði með ákvæðum XVI. og XVII. kafla frumvarpsins.

Í 5. mgr. er að finna reglugerðarheimild ráðherra, þar sem saman mælt er fyrir um þær heimildir sem nú er að finna í 1. og 3. mgr. 75. gr. og 1. mgr. 76. gr. gildandi laga.

#### Um XV. kafla.

Í kaflanum er að finna reglur um umferðarstjórn og umferðarmerki, sbr. XII. kafli gildandi laga.

#### Um 80. gr.

Ákvæði 1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 79. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að gerð verði smávægileg breyting á orðalagi þannig að heimild lögreglu til að stjórna umferð þar sem hún telur þess þörf verði fortakslausari í lagatextanum.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 80. gr. gildandi laga.

Reglugerðarheimildir 2. og 3. mgr. 79. gr. og 2. mgr. 80. gr. gildandi laga er nú að finna saman í 3. mgr. greinarinnar.

#### Um 81. gr.

Hér er í fyrsta lagi lagt til felld verði niður ákvæði 1. mgr. 81. gr. gildandi laga sem mælir fyrir um vegamálastjóri ákveði hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis skuli teljast til aðalbrauta þar sem umferð hefur forgang, sbr. 2. mgr. 25. gr. Ljóst er að hugtakið „aðalbraut“ á sér hvorki skírskotun í gildandi lögum að öðru leyti né í vegalögum nr.

80/2007, sbr. 8. gr. þeirra laga um þjóðvegi. Þá er í annan stað ekki ástæða til að hafa ákvæði af þessu tagi í umferðarlögum, sem í eðli sínu kveður á um heimildir veghaldara til að skilgreina eðli og tegund vegar utan þéttbýlis.

Í 1. mgr. er ákvæði 2. mgr. núgildandi laga, en lagt til að það sé veghaldari sem kveði á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að höfðu samráði við sveitarstjórn og lögreglu.

Í 2. mgr. er gert ráð fyrir að veghaldari ákveði hraðamörk samkvæmt 3. og 4. mgr. 36. gr., ef um þjóðvel utan þéttbýlis er að ræða, en í þéttbýli skal veghaldari leita umsagnar sveitastjórnar og lögreglu skv. 3. mgr.. Ef ákvörðun um hraðamörk lýtur að þjóðvegi sem fer um fleiri en eitt lögregluumdæmi, sbr. 6. gr. lögreglulaga nr. 90/1996, ber þó að óska eftir umsögnum frá hlutaðeigandi lögreglustjórum.

Ákvæði 4. mgr. er samhljóða 4. mgr. 81. gr. gildandi laga.

#### Um 82. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um heimild veghaldara til að geta takmarkað eða bannað umferð um stundarsakir á vegi, að fengnu samþykki lögreglustjóra, sem hættulegur er vegna skemmda eða af öðrum örsökum, þar til viðgerð er lokið. Ákvæðið er að hluta til samhljóða 82. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að það verði samræmt 2. mgr. 48. gr. vegalaga nr. 80/2007, en eðlilegt er að regla af þessu tagi, sem felur í sér heimild veghaldara til að hafa áhrif til takmörkunar eða banns á umferð á vegi, komi fram í umferðarlögum. Það nýmæli er lagt til í 2. mgr. að sveitarstjórn að höfðu samráði við Vegagerðina geti bannað umferð um stundarsakir vegna mengunar, sem telst yfir leyfilegum mörkum. Er hér aðallega átt við svifryksmengun.

Þá er enn fremur það nýmæli í 3. mgr. að lagt er til að sveitarstjórn verði heimilað að setja gjald á notkun negldra hjólbarða að höfðu samráði við Vegagerðina, en þessu ákvæði er ætlað annars vegar að minnka notkun slíkra hjólbarða til að koma í veg fyrir mengun vegna svifryks og hins vegar til að hlífa vegum vegna notkunar á negldum hjólbörðum.

Í 4. mgr. er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra um takmörkun á umferð vegna mengunar, en í ljósi þess að 92% af mengun vegna samgangna á landi kemur frá ökutækjum er nauðsynlegt fyrir yfirvöld að geta brugðist við heilsuspillandi mengun með takmörkun á umferð. Er þessi heimild í samræmi við þróun erlendis á þessu sviði.

#### Um 83. gr.

Ákvæðið fjallar um stöðukort og stöðureiti og er samhljóða 83. gr. gildandi laga.

#### Um 84. gr.

Í 78. gr. a gildandi laga er mælt fyrir um heimild ráðherra til að setja reglur um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir hana. Á þeim grundvelli hefur verið sett reglugerð nr. 369/2000 um útgáfu og notkun stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða með síðari breytingum.

Með ákvæði þessu er lagt til að lögfest verði nýmæli þar sem í lögnum sjálfum verði mælt fyrir um helstu efnisreglur um stæðiskort fyrir hreyfihamlaða, enda fela þessar reglur í sér undanþágur frá almennum reglum um bann við stöðvun og lagningu ökutækja. Koma þessar reglur nú fram í áðurnefndri reglugerð nr. 369/2000, en áfram verður gert ráð fyrir því að ráðherra hafi heimild til að mæla nánar fyrir um þessi atriði í reglugerð, sbr. 6. mgr. greinarinnar.

Ákvæði 1. og 2. mgr. er samhljóða 1. gr. reglugerðar nr. 369/2000.

Ákvæði 3.-5. mgr. er samhljóða 5. gr. reglugerðar nr. 369/2000.

## Um 85. gr.

Ákvæði 1.-3. mgr. eru samhljóða 85. gr. gildandi laga. Í 4. mgr. er að finna þá reglugerðarheimild um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa, hljóðmerkja o.fl. sem er að finna í 84. gr. gildandi laga.

## Um 86. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 86. gr. gildandi laga og fjallar um skyldu þess, sem stjórnar vegavinnu, að merkja stað á fullnægjandi hátt. Lagt er til að bætt verði við málslið við 1. mgr. þar sem skýrt verður kveðið á um að veghaldari beri ábyrgð á merkingum vega. Þegar um vegavinnuframkvæmdir er að ræða á sú ábyrgð við hvort sem veghaldari annast framkvæmdir sjálfur eða fær til þess verktaka. Það skal ítrekað, sbr. athugasemdir við 3. gr. frumvarpsins, að hugtakið veghaldari er skilgreint í 6. tölul. 3. gr. þannig: *Sá aðili sem hefur veghald vegar*. Þá eru veghaldarar nánar upp taldir í 13. gr. sömu laga þannig að Vegagerðin er veghaldari þjóðvega, sveitarfélög veghaldarar sveitarfélagsvega og að eigendur einkavega hafi veghald þeirra.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 3. mgr. 80. gr. núgildandi laga.

Í 3. mgr. er lagt til að mælt verði svo fyrir að ráðherra setji nánari ákvæði í reglugerð um framkvæmdir á eða við veg, m.a. um gerð öryggisáætlunar og um ábyrgð veghaldara og verktaka í að tryggja öryggi á framkvæmdarstað.

## Um 87. gr.

Ákvæðið er samhljóða 87. gr. gildandi laga.

## Um XVI. kafla.

Í kaflanum er fjallað um hið almenna vegaeftirlit lögreglu með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja. Þá er í annan stað að finna efnisreglur um hið sértæka eftirlit Vegagerðarinnar með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Vegagerðin hefur frá gildistöku laga 84/2004, um breytingu á gildandi umferðarlögum, haft eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita í því sambandi, svo og með heildarþyngd og áspunga ökutækja. Eftirlitið hefur að verulegu leyti farið fram í samvinnu við lögregluna þegar stöðva þarf ökutæki og taka skýrslur af ökumönnum. Með lögum nr. 66/2006 var þetta eftirlitshlutverk Vegagerðarinnar styrkt frekar, sbr. 68. gr. gildandi laga, þannig að stofnunin hefur haft á hendi sérhæft eftirlit með tilteknum skýrt afmörkuðum þáttum. Er gildandi heimild bundin við eftirlit sem krefst tiltekins búnaðar og þekkingar á ökutækjum og flutningum, svo sem vigtun ökutækja, álestur og úrvinnslu gagna úr ökuritum og skoðun á frágangi farms og hleðslu.

Í athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að lögum nr. 66/2006, sem fólu í sér tilteknar breytingar á gildandi umferðarlögum, er rakið að mikilvægt sé að umferðareftirlit á þjóðvegum sé öflugt, ekki síst vegna aukins fjölda ökutækja og aukinna farmflutninga. Miklir hagsmunir séu af því að þungatakmarkanir séu virtar. Of þungar bifreiðir á vegum geti valdið skemmdum á yfirborði og/eða burðarlagi vega. Viðgerð geti verið afar kostnaðarsöm og sé því nauðsynlegt að koma í veg fyrir skemmdir með eftirliti með þunga farmflutningabifreiða. Samkvæmt lögum um fjáröflun til vegagerðar, nr. 3/1987, renna tekjur af þungaskatti til vegagerðar. Vegagerðin lesi af ökumælum og hafi eftirlit með framkvæmd laganna. Þetta eftirlit fari að nokkrum hluta fram úti á vegum landsins.

Með frumvarpi þessu er ofangreindri löggjafarstefnu viðhaldið og leitast við að efla enn frekari þátt Vegagerðarinnar í hinu sérhæfða eftirliti sínu með akstri ökutækja sem eru

meira en 3,5 tonn af leyfðri heildarþyngd á vegum landsins. Er þá enn horft til þess sem segir í ofangreindum athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að lögum nr. 66/2006 að samkvæmt 3. gr. tilskipunar 96/96/EB skuli sérhvert aðildarríki taka upp tæknilegt eftirlit á vegum þannig að markmiðunum 1. gr. verði náð að því er varðar farmflutningabifreiðir, sem falla undir tilskipunina, með tilliti til innlendra reglna sem eiga við um slík ökutæki samkvæmt tilskipun 96/96/EB. Ákvæði tilskipunarinnar voru innleidd í íslenskan rétt með reglugerð nr. 680/2002, sem breyting á reglugerð um skoðun ökutækja, nr. 378/1998. Hagkvæmt sé að eftirlit beinist að öllum þeim atriðum sem skoða ber samkvæmt gildandi reglum þegar ökumaður farmflutningabifreiðar hefur sinnt stöðvunarmerki lögreglu eða eftirlitsmanns á vegum úti. Er í því sambandi átt við reglur um þungatakmarkanir, aksturs- og hvíldartíma, og frágang farms.

Það er ljóst að gildandi fyrirkomulag, sem lögfest var upphaflega með lögum nr. 84/2004, og síðan breytt í núverandi horf með lögum nr. 66/2006, sbr. 68. gr. gildandi laga, hefur ekki gengið sem skyldi. Fyrir liggur að hið sérhæfða eftirlit Vegagerðarinnar hefur ekki náð tilgangi sínum að fullu sökum þess að gildandi lög gera ráð fyrir að öll mál, þar sem grunur leikur á um brot á þeim reglum sem Vegagerðinni er ætlað að fylgjast með samkvæmt 68. gr. gildandi laga, skuli send lögreglu í hefðbundinn farveg sakamála.

Að þessu virtu er með ákvæðum í þessum kafla frumvarpsins og XVII. kafla um stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar vegna ýmissa brota ökumanna, sem aka ökutækjum sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi lögum að brot á ákvæðum laganna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, um stærð, heildarþyngd og áspunga ökutækja, um búnað slíkra ökutækja, og um hleðslu, frágang og merkingu farms, að undanskildum hættulegum farmi, sbr. 78. gr., skuli almennt séð ekki sæta viðurlögum í formi refsinga, þ.e. fjársekta eða fangelsi, heldur varði slík brot stjórnvaldssektum sem ákveðnar verða af Vegagerðinni í samræmi við eftirlitshlutverk hennar samkvæmt þessari grein. Með því er lagt til að refsikennd viðurlög við brotum af þessum tagi séu sett í farveg hefðbundinna stjórnvaldsákvörðunum þar sem upphafleg stjórnvaldsákvörðun um álagningu stjórnvaldssektar sé tekin hjá Vegagerðinni, en að sú ákvörðun sé síðan kæránleg til samgönguráðherra. Er þá horft til þess að brot á umræddum reglum eru í eðli sínu byggð á tiltölulega fastmótuðum og hlutlægum reglum. Þá verður talið að almennt réttaröryggi sé viðhaldið með því að Vegagerðinni verður nú við framkvæmd þessara mála til undirbúnings ákvörðun um hvort leggja skuli á stjórnvaldssekt að fylgja reglum stjórnvaldsákvörðun nr. 37/1993, m.a. um rannsókn mála, um andmælarétt og upplýsingarétt aðila máls, ásamt óskráðum meginreglum stjórnvaldsákvörðun, sbr. 2. mgr. 93. gr. frumvarpsins. Má einnig vænta þess að mál af þessu tagi fái með þessu fyrirkomulagi skjótvirkari afgreiðslu. Þá er tryggt að ákvörðun Vegagerðarinnar um álagningu stjórnvaldssektar geti hverju sinni fengið endurskoðun á grundvelli stjórnvaldsákvörðunar hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, eins og fyrr greinir, sbr. nánar 6. mgr. 92. gr. frumvarpsins. Ef aðili máls er áfram ósáttur við lúkningu slíkra mála getur hann í samræmi við grundvallarreglur íslensks réttar, sbr. 60. og 1. mgr. 70. gr. stjórnarskrárinnar, skotið máli til dómstóla eða leitað til umboðsmanns Alþingis, sbr. lög nr. 85/1997, um umboðsmann Alþingis.

Um 88. gr.

Ákvæði 1. mgr. er að meginstefnu til samhljóða 1. mgr. 68. gr. gildandi laga. Þó er áréttað að lögreglan hefur eftirlit með því hvort gætt hafi verið reglna 78. gr. um flutning á hættulegum farmi, sbr. 3. mgr. þeirrar greinar. Ekki er hróflað við því fyrir-

komulagi samkvæmt gildandi lögum að almennt umferðareftirlit í þéttbýli og á þjóðvegum sé sem fyrr eitt af meginviðfangsefnum lögreglunnar.

Ákvæði 2. mgr. tekur mið af þeirri kerfisbreytingu sem rakin er í meginatriðum í almennum athugasemdum um XVI. kafla hér að framan. Er þannig gert ráð fyrir því að skýr skil verði á milli hins almenna vegaeftirlits lögreglu er lýtur að ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja, og hins sértæka eftirlits Vegagerðarinnar með akstri ökutækja, sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Að undanskildu eftirliti með flutningi á hættulegum farmi, sbr. 78. gr. frumvarpsins, verður það verkefni eftirlitsmanna Vegagerðarinnar að hafa eftirlit með því hvort gætt hafi verið ákvæða IX. kafla frumvarpsins um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 68. gr. frumvarpsins um búnað ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, 77. gr. frumvarpsins um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, og 3. og 4. mgr. 79. gr. frumvarpsins um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja, eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða.

Ákvæði 2. mgr. gerir þannig ráð fyrir því að telji lögregla við framkvæmd hins almenna vegaeftirlits samkvæmt 1. mgr. að ástæða sé til að ætla að í akstri ökutækis, af þeirri gerð sem hér um ræðir, hafi verið brotið gegn ofangreindum ákvæðum, skuli lögregla kalla til eftirlitsmenn Vegagerðarinnar. Fer þá um athugun einstakra mála af hálfu Vegagerðarinnar með þeim hætti sem greinir í 91.-92. gr. frumvarpsins.

#### Um 89. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um hið sértæka eftirlit Vegagerðarinnar með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd.

Ákvæði 1. mgr. tekur að nokkru marki mið af 2. mgr. 68. gr. gildandi laga, en hér er gerð tillaga um að heimild eftirlitsmanna Vegagerðarinnar til að stöðva ökutæki af þeirri gerð sem hér um ræðir verði víðtækari en nú er að því leyti að það taki samkvæmt frumvarpsgreininni einnig til athugunar á búnaði slíkra ökutækja, sbr. 68. gr. frumvarpsins.

Ákvæði 2. og 3. mgr. er að meginstefnu til samhljóða 4. mgr. 68. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að skylda ökumanns vöruflutninga- eða hópþjónu verði víðtækari að því leyti að honum beri skylda til að hlíta því að gerðar verði aðrar þær athuganir af hálfu eftirlitsmanna sem nauðsynlegar kunna að vera vegna eftirlits samkvæmt þessari grein. Ljóst er hins vegar að sú heimild verður að beita af varfærni og að ekki sé gengið lengra hverju sinni en nauðsynlegt er til að ná þeim markmiðum sem að er stefnt.

Ákvæði 4. mgr. er samhljóða 3. mgr. 15. gr. reglugerðar nr. 155/2007, um stærð og þyngd ökutækja. Samkvæmt ákvæðinu ber ökumanni að fara eftir fyrirmælum eftirlitsmanns um að létta ökutækið eða gera aðrar ráðstafanir um áframhaldandi akstur þess reynist heildarþyngd eða áspungi ökutækisins meiri en heimilt er.

#### Um 90. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um upplýsingaskyldu og andmælaréttar ökumanns og flytjanda í tilefni af eftirliti Vegagerðarinnar.

Í 1. mgr. er lagt til að lögfest verði sú fortakslaus skylda ökumanns eða flytjanda að láta Vegagerðinni í hendur þau gögn sem nauðsynleg þykja til athugunar einstakra mála samkvæmt 91. gr. Málsgreinin er að öðru leyti samhljóða 5. mgr. 68. gr. gildandi laga, sbr. 12. gr. laga nr. 66/2006.

Ákvæði 2. mgr. er nýmæli sem tekur mið af nýju hlutverki Vegagerðarinnar samkvæmt XVIII. kafla frumvarpsins. Ber stofnuninni að gefa aðilum málsins kost á að gæta andmæla áður en tekin er ákvörðun um stjórnvaldssekt samkvæmt 95. gr. frumvarpsins.



Er hér um að ræða áréttingu á grundvallarreglu stjórnsluréttar um andmælarétt aðila máls, sbr. 13. gr. stjórnslulaga nr. 37/1993, en ákvarðanir Vegagerðarinnar á grundvelli 95. gr. frumvarpsins eru ákvarðanir um rétt eða skyldu manna í merkingu 2. mgr. 1. gr. stjórnslulaga. Er þannig einnig áréttað í 2. mgr. 92. gr. að Vegagerðin skuli að öðru leyti gæta ákvæða stjórnslulaga við undirbúning slíkra ákvarðana.

#### Um 91. gr.

Ákvæðið er að meginstefnu til samhljóða 6. mgr. 68. gr. gildandi laga, sbr. 12. gr. laga nr. 66/2006. Áfram er við það miðað að ráðherra setji nánari reglur í reglugerð um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna, einkennisbúnað, skilríki, tækjabúnað og framkvæmd eftirlits samkvæmt 89. og 90. gr. frumvarpsins. Mikilvægt er að skýrar reglur liggi fyrir um þessi atriði þannig að eftirlit samkvæmt greininni verði faglegt og virkt, ekki síst með það í huga að eftirlitið er liður í undirbúning ákvarðana um álagningu stjórnvaldssekta. Þá er lagt til með greininni að reglugerðarheimild ráðherra taki einnig til setningar nánari reglna um málsmeðferð Vegagerðarinnar samkvæmt 92. gr. frumvarpsins.

#### Um XVII. kafla.

Í þessum kafla er fjallað um heimildir Vegagerðarinnar til að leggja á stjórnvaldssektir vegna ýmissa brota við akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Um þau löggjafarsjónarmið sem ákvæði kaflans styðjast við vísast til almennra athugasemda að baki XVI. kafla hér að framan.

Það fyrirkomulag sem lagt er til í þessum kafla, þe. að brot á ákvæðum laga um aksturs- og hvíldartíma ökumanna oph. varði stjórnvaldssektum er í samræmi við þróun á þessu sviði, þar sem ekki er um hefðbundin brot á umferðarlögum að ræða. Er það fyrirkomulag sem gerð er tillaga um í samræmi við framkvæmd þessara mála í ýmsum öðrum löndum, svo sem Bretlandi, en þar er fer VOSA (The Vehicles and Operator Services Agency) með framkvæmd eftirlits og fullnustu á þessu sviði.

#### Um 92. gr.

Með 1. mgr. er mælt fyrir um það verkefni Vegagerðarinnar að ákvarða stjórnvaldssektir á hendur þeim ökumönnum, sem aka ökutækjum sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, sem brotið hafa gegn reglum um aksturs og hvíldartíma ökumanna, sbr. IX. kafla frumvarpsins, sbr. 1. tölul., 68. gr. um búnað slíkra ökutækja, sbr. 2. tölul., 77. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, sbr. 3. tölul., og 3. og 4. mgr. 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja, sbr. 4. tölul.

Það skal tekið fram að lagt er til að í þeim tilvikum þegar ökumaður hefur tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á grundvelli 1. tölul. 1. mgr. 94. gr. frumvarpsins á þremur árum og er á ný grunaður um slíkt brot falli heimild Vegagerðarinnar til að leggja á stjórnvaldssektir niður, sbr. niðurlagsákvæði 1. tölul. 1. mgr. 94. gr. Þriðja brot ökumanns gegn ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma ökumanns verði þannig talið refsivert brot sem varði sektum á grundvelli XIX. kafla frumvarpsins, sbr. ákvæði 2. mgr. 95. gr. og 2. mgr. 96. gr. frumvarpsins, sem nánar verður gerð grein fyrir hér síðar.

Með 2. mgr. er gert ráð fyrir því að heimild Vegagerðarinnar til álagningar stjórnvaldssekta samkvæmt 1. mgr. nái einnig til brota á ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt lögnum um þau atriði sem greinir í 1.-4. tölul. Það er enda ljóst að um ofangreind atriði er að verulegu leyti gert ráð fyrir nánari útfærslu ráðherra með stjórnvaldsfyrirmælum, sbr. reglugerðarheimildir 54., 5. mgr. 55., 5. mgr. 68., 4. mgr. 77., og 5. mgr. 79. gr. frumvarpsins.

Samkvæmt 3. mgr. nær heimild Vegagerðarinnar til álagningar stjórnvaldssekta einnig til að ákvarða lögaðila, sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni, slíka sekt ef ökumaður á vegum lögaðilans sætir sektum samkvæmt 1. mgr., enda hafi brotið orðið eða getað orðið til hagsbóta fyrir lögaðilann. Er þetta ákvæði að nokkru marki sambærilegt við síðari málsl. 3. mgr. 100. gr. gildandi laga, en er eðli máls samkvæmt víðtækara að efni til þar sem hér er ekki gert ráð fyrir hefðbundinni fjársekt til handa lögaðila vegna refsiverðrar háttsemi ökumanns heldur er um að ræða stjórnvaldssektir sem teljast til refsikenndra viðurlaga. Er þá gengið út frá því að ef brot samkvæmt 1. mgr. þessarar greinar eigi sér stað í atvinnurekstri, og brot hefur orðið til hagsbóta fyrir lögaðila eða geta orðið til hagsbóta fyrir slíkan aðila, sé rétt að, að öðrum skilyrðum uppfylltum, að heimilt verði að leggja stjórnvaldssekt á lögaðilann við þær aðstæður. Er þá við það miðað að lögaðilinn geti í rekstri sínum leitast við að tryggja að ökumenn á hans vegum farið að þeim reglum sem mælt er fyrir um í 1.-4. tölul. 1. mgr. og reglugerðum sem settar eru samkvæmt lögunum um þau atriði sem þar greinir.

Með 4. mgr. er ráðgert að stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar geti numið allt að 300.000 kr. og skuli nánar kveða á um sektarfjárhæðir vegna einstakra brota í reglugerð sem ráðherra setur. Ljóst er að fastmótaðar reglur í þessum efnunum í reglugerð, sem taka skulu mið af eðli og umfangi brota, hvað brot hafa staðið lengi og hvort um ítrekað brot er að ræða, girða fyrir sjálfstætt mat Vegagerðarinnar um þær fjárhæðir stjórnvaldssekta sem við eiga í hverju tilviki.

Í 5. mgr. er fjallað um innheimtu sekta.

Í 6. mgr. er að finna heimild til að kæra ákvarðanir Vegagerðarinnar um stjórnvaldssektir til ráðherra innan mánaðar frá því slík ákvörðun var tilkynnt aðila. Er því um að ræða styttri kærufrest en almennt gildir í stjórnslunni, en nauðsynlegt er að mál þessi fái skjótvirkan framgang innan stjórnslukerfisins. Í samræmi við þetta er í síðari málsl. sömu málsgreinar gert ráð fyrir því að ráðherra skuli kveða upp úrskurði í tilefni af kæru vegna ákvörðunar Vegagerðarinnar um stjórnvaldssekt innan tveggja mánaða frá því kæra berst.

Samkvæmt 7. mgr. er Vegagerðinni veitt heimild til að veita ökumanni eða lögaðila kost á allt að 25% afslætti af fjárhæð stjórnvaldssektar ef sektin er greidd að fullu innan 30 daga frá dagsetningu ákvörðunar. Er rétt og eðlilegt að sambærilegt hagræði fyrir ökumann og lögaðila eigi hér við eins og þegar um almennar fjársektir er að ræða samkvæmt XX. kafla frumvarpsins, sbr. 102. gr. Er þetta og sama regla og fram kemur í 9. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Í 8. mgr. er fjallað um aðfararhæfi ákvarðana Vegagerðarinnar um stjórnvaldssektir á hendur lögaðila sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni.

#### Um 93. gr.

Í ákvæði þessu er fjallað um samspil málsmeðferðar Vegagerðarinnar samkvæmt XVI. og XVII. kafla frumvarpsins og almennrar málsmeðferðar lögreglu, og þá einkum um þau tilvik þegar Vegagerðinni ber að vísa máli til lögreglu.

Í 1. mgr. er ráðgert að þegar meint brot á lögunum varða bæði stjórnvaldssektum samkvæmt 94. gr. frumvarpsins og refsingu samkvæmt ákvæðum í XVII. kafla skuli Vegagerðin vísa þeim hluta málsins sem varðar refsíabyrgð til lögreglu. Er hér er m.a. horft til þess fyrirkomulags sem nú gildir samkvæmt 2. mgr. 42. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005, sbr. 5. gr. laga nr. 52/2007.

Eins og fyrr er rakið er gert ráð fyrir því að þriðja brot ökumanns á undangengnum þrem árum gegn ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma ökumanns verði talið refsivert brot sem varði sektum á grundvelli XVIII. kafla frumvarpsins, sbr. niðurlagsákvæði 1. tölul. 1. mgr. 93. gr. frumvarpsins. Er því með 2. mgr. þessarar greinar lagt til að í þeim

tilvikum þegar grunsemdir vakna hjá Vegagerðinni um þriðja brot ökumanns gegn þessum ákvæðum skuli Vegagerðin vísa máli hans til lögreglu, sem fer þá með rannsókn þess í samræmi við almennar reglur um meðferð sakamála. Er þannig gert ráð fyrir því í 2. mgr. 93. gr. og 101. gr. frumvarpsins, sem nánar verða raktar hér síðar, að þriðja brot ökumanns gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma geti varðað fjársektum og eftir atvikum sviptingu ökuréttar.

Samkvæmt 3. mgr. skal Vegagerðin við framvísun máls samkvæmt 1. eða 2. mgr. láta lögreglu í té afrit þeirra gagna sem grunur um brot er studdur við. Við ákvörðun Vegagerðinnar um framvísun máls gilda ákvæði IV.-VII. kafla stjórnsýslulaga ekki. Er hér því lagt til að tekið verði upp sambærilegt fyrirkomulag að þessu leyti og nú er að finna í 4. mgr. 42. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005, sbr. 5. gr. laga nr. 52/2007.

Með 4. mgr. er leitast við að girða fyrir að upplýsingar, sem maður hefur veitt Vegagerðinni, verði notaðar sem sönnunargagn í sakamáli sem rannsakað er af hálfu lögreglu eða höfðað er gegn honum vegna brota sem varða refsingu samkvæmt XVIII. kafla frumvarpsins. Er hér að nokkru leyti horft til framsetningar ákvæðis 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga nr. 44/2005, sbr. 6. gr. laga nr. 57/2007.

#### Um XVIII. kafla.

Í kaflanum er að finna ákvæði um refsingar vegna brota gegn ákvæðum frumvarpsins. Ljóst er að umferðarlöggjöf er í eðli sínu sérrefsilöggjöf þar sem leitast er við með boðum og bönnum að hafa áhrif á breytni vegfarenda í umferðinni, einkum þeirra sem aka vélknúnum ökutækjum, einnig eftir atvikum annarra, s.s. þeirra er fara um á reiðhjólum og gangandi vegfarenda. Með lögfestingu refsireglna á sviði umferðarmála er þannig brugðist við þeirri eðlislægu hættu fyrir líf manna og heilbrigði sem stafar af umferð ökutækja. Í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins, um að herða á reglusetningu á sviði umferðarmála, er þannig lagt til að refsireglum á þessu sviði verði breytt í því skyni að auka varnaðaráhrif refsinga á þessu sviði með hærri fjársektum og lengri sviptingartíma ökuréttar. Með ákvæðum í þessum kafla er því að verulegu leyti vikið skýrt og afdráttarlaust frá gildandi dómvenjum á þessu sviði, eins og nánar verður vikið að í skýringum við einstök ákvæði.

Helstu breytingar á ákvæðum um refsingar, sem gerð er tillaga um í þessu frumvarpi eru þessar:

Horfið er frá núverandi fyrirkomulagi um notkun almennrar refsireglu og tekin upp sértæk refsiregla með beinum tilvísunum til hátternislýsinga sem varða annars vegar sektum og hins vegar sektum og fangelsi, sjá 94. og 95. gr.

Lagt er til að lögfest verði sérákvæði um hlutlæga refsíabyrgð eiganda vélknúins ökutækis vegna brota gegn tilgreindum ákvæðum frumvarpsins þegar aksturinn er myndaður í löggæslumyndavél, sjá 4.-6. mgr. 94. gr.

Ítrekaður ölvunarakstur, þegar vínandamagn í blóði hefur í bæði skiptin verið yfir 2‰ eða vínandamagn í lítra lofts 1,00 milligramm eða meira, skal varða fangelsi eigi skemur en í 30 daga, sjá 2. mgr. 95. gr.

Viðhaldið verði núverandi fyrirkomulagi um sektarreglugerð ráðherra en þó verði heimilt að mæla þar fyrir um sektir allt að 500.000 kr., sjá 97. gr.

Tímalengd sviptingar ökuréttar vegna brota gegn bannákvæðum laganna um ölvunarakstur og vímuefnaakstur verði aukin, sjá 102. gr.

Verulegar breytingar eru gerðar á ákvæði um endurveitingu ökuréttar, sjá 106. gr.

Breytingar eru gerðar á ákvæði um akstursbann byrjanda, sem fengið hefur bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, sjá 107. gr.

Nánar verður gerð grein fyrir einstökum breytingartillögum, sem tilgreindar eru hér að framan, í skýringum við einstök ákvæði kaflans.

## Um. 94. gr.

Núverandi fyrirkomulag á refsireglum XIV. kafla gildandi laga er í grundvallaratriðum byggt þannig upp að í 1. mgr. 100. gr. er að finna almenna refsireglu sem gerir ráð fyrir að fyrir hvers kyns brot á lögunum, eða reglum settum samkvæmt þeim, varði sektum eða fangelsi allt að tveimur árum. Það er einkenni slíkra almennra refsiregla að engin greinarmunur er gerður í slíkum ákvæðum á milli einstakra háttarnislýsinga heldur er þar að finna eyðutilvísun án nánari afmörkunar. Með 94. gr. frumvarpsins er lagt til að horfið verði frá slíkri framsetningu, enda er hún bæði lagatæknilega óheppileg auk þess sem hún kann að valda vandkvæðum í framkvæmd út frá sjónarmiðum um skýrleika refsheimilda.

Samkvæmt 1. mgr. skal sá sæta sektum sem brýtur gegn eftirtöldum ákvæðum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim:

- i. 4. mgr. 4. gr. um leyfilegan hávaða vegna umferðar ökutækja.
- ii. 5. gr. um bann við akstri gegn rauðu umferðarljósi og í andstöðu við leiðbeiningar um umferð.

1. – 3. mgr. 6. gr. um háttsemi í eða á ökutæki.

7. gr. um hraða og umferð á vistgötum.

8. gr. um bann við rekstri búfjár.

10.-13. gr. um forgangsakstur, um bann við aðkomu að slys- eða brunastað og við því að rjúfa eða hindra lögmæta hópöngu, um skemmdir á umferðarmerkjum og um skyldur vegfarenda við umferðaróhöpp.

14.-35. gr. sem mæla fyrir um almennar umferðarreglur fyrir ökumenn.

35. – 37. gr. sem mæla fyrir um mismunandi hámarkshraða á vegum.

37.-40. gr. sem mæla fyrir um sérreglur um akstursíþróttir, aksturskeppni og torfærutæki.

41. gr. m.a. um umferðarreglur fyrir hjólreiðamenn.

43.-44. gr. um akstur bifhjóla.

3. mgr. 48. gr. um að neita að veita atbeina sinn við rannsókn samkvæmt 2. mgr. sömu greinar.

Um X. kafla, notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.

66.-67. gr. um kennsluakstur og æfingaakstur.

69. gr. um tengingu og drátt ökutækja.

70.-71. gr. um skráningu ökutækja og um einkamerki.

74.-75. gr. um öryggisbelti og annan öryggis- og verndarbúnað í akstri ökutækis og bifhjóls.

78. gr. um flutning á hættulegum farmi.

1. og 2. mgr. 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.

2. mgr. 87. gr. um bann við því án leyfis lögreglustjóra eða Vegagerðarinnar að setja umferðarmerki á eða við veg.

1. mgr. 90. gr. um upplýsingaskyldu ökumanns og flytjanda í tilefni af eftirliti Vegagerðarinnar.

Í 2. mgr. 94. gr. er fjallað um þau tilvik þegar ökumaður hefur tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum vegna brota gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. tölul. 2. mgr. 93. gr. frumvarpsins og brýtur að nýju gegn ákvæðum sama kafla. Er þá gert ráð fyrir að þá skuli hlutaðeigandi hljóta hefðbundna fjársekt, sbr. nánar skýringar við 93. frumvarpsins.

Ákvæði 3. mgr. 94. gr. er að mestu samhljóða 2. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Í 4. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að heimilt verði að gera skráðum eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis sekt, ef það hefur verið notað við brot

gegn 35. eða 36. gr. laga þessara, án þess að sýnt sé fram á ásetning eða gáleysi hans, ef brot ökumanns varðar ekki punktum samkvæmt 2. mgr. 102. gr., enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavél og ökumaðurinn hefur ekki notað ökutækið í heimildarleysi. Er hér um svokallaða hlutlæga refsíabyrgð að ræða. Er þessi heimild háð því skilyrði að fyrir liggi að hraðakstursbrot, sem myndað er í löggæslumyndavél, varði ekki ökumann ökutækisins punktum samkvæmt punktakerfi 2. mgr. 102. gr. frumvarpsins og reglugerð ráðherra. Ef svo er, kemur hlutlæg ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis á þessum grundvelli, ekki til greina. Aðalábyrgðin verður því sem fyrr reist á saknæmi ökumanns, sem sætir sektum, sbr. 1. mgr. 96. gr., og eftir atvikum sviptingu ökuréttar samkvæmt 102. gr., að öðrum skilyrðum uppfylltum.

Þessi tillaga um refsíabyrgð í formi hlutlægrar refsíabyrgðar eiganda vélknúins ökutækis hefur kosti og galla. Kostir hennar eru einkum þeir að með henni verður eftirlit og úrlausn brota gegn ákvæðum um aksturshraða gert skilvirkara í framkvæmd. Til að staðreyna brot á hlutlægum grundvelli, að öðru skilyrðum uppfylltum, þarf aðeins að ganga úr skugga um hver er skráður eigandi eða umráðamaður þess vélknúna ökutækis sem myndað hefur verið í löggæslumyndavél og sætir hann sektum óháð því hvort hann hefur sjálfur eða annar maður ekið í umrætt sinn. Það er skilyrði samkvæmt ákvæðinu að umrætt ökutæki sé ekki notað í heimildarleysi og þá í þeirri merkingu að ekki liggi fyrir að ökutækið hafi verið tekið ófrjálsri hendi, sbr. einkum 244. gr. eða 1. mgr. 259. gr. hegningarlaga, og eigandinn eða umráðamaður því sviptur virkum eignarráðum þess með ólögmatum hætti. Hafi eigandi eða umráðamaður þannig lánað öðrum ökutækið til notkunar eru hlutlæg skilyrði ákvæðisins uppfyllt, þótt lántaki fari út fyrir heimildir sínar við notkun þess. Með þessu fyrirkomulagi er eiganda eða umráðamanni ökutækis gert skylt að hafa virka umsjón og eftirlit með ökutæki sínu, t.d. gagnvart nánum aðstandendum, s.s. maka eða börnum, og gera þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru svo að það sé ekki notað með þeim hætti sem fer í bága við ofangreindar reglur umferðarlaga. Gallar hlutlægrar refsíabyrgðar felast einkum í því að um er að ræða frávík frá hefðbundinni tilhögun refsíabyrgðar, þar sem jafnan er áskilið að sá, er sætir refsíabyrgð, hafi sýnt er saknæma háttsemi. Þó er ljóst að hlutlæg ábyrgð er heimil að íslenskum rétti, enda sé skýrlega mælt fyrir um hana í lögum, sbr. *Hrd. 2000, bls. 280*. Dæmi um hlutlæga refsíabyrgð er t.d. að finna í 3. mgr. 170. gr. tollalaga nr. 88/2005, en það ákvæði er þó byggt á öðrum löggjafarsjónarmiðum en hér eiga við.

Eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis verður aðeins gerð sekt á grundvelli 4. mgr., enda er ekki fullnægt skilyrðum 102. gr. um sviptingu ökuréttar nema sýnt sé fram á saknæmi hans sem ökumanns. Hafi eigandi verið ökumaður í umrætt sinn, og brot hans varðar ekki punktum, er ábyrgðin valkvæð að því leyti að velja má á milli þess að sekta hann á grundvelli 4. mgr. eða á grundvelli 1. mgr., enda sé sýnt fram á að hefðbundnum saknæmisskilyrðum sé fullnægt.

Í 5. mgr. er gert ráð fyrir því að ef skilyrðum 4. mgr. sé fullnægt, og lögaðili er eigandi ökutækis, er heimilt að gera honum sekt samkvæmt reglum II. kafla A. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Með 6. mgr. er lagt til að ráðstöfun sekta vegna brota samkvæmt 4.-6. mgr. skal að helmingi varið til að standa straum af uppbyggingu og rekstri kerfis löggæslumyndavéla.

#### Um 95. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að sá skuli sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum sem brýtur gegn eftirtöldum ákvæðum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim:

- i. 35.-37. gr. um ökuhraða.
- ii. 44.-49. gr. um bann við ölvunarakstri og vímuefnaakstri.

57. gr. um skilyrði til að mega stjórna ökutæki.

59. gr. um skilyrði til að mega stjórna dráttarvél og vinnuvél.

Ekki er lagt til að hámarkstími fangelsisrefsingar samkvæmt frumvarpinu verði lengdur og því miðað við tveggja ára fangelsi eins og er samkvæmt 1. mgr. 100. gr. gildandi laga. Á hinn bóginn er það stefnumið frumvarpsins með þeirri breyttu framsetningu á refsireglum umferðarlaga, sem hér er gerð tillaga um, að í ríkari mæli verði gripið til fangelsisrefsingar vegna alvarlegra brota gegn þeim ákvæðum sem talin eru upp í 1. mgr. þessarar greinar. Er það og í samræmi við þá auknu lengd sviptingartíma ökuréttar vegna ölvunar- og vímuefnaaksturs sem nánar er mælt fyrir um í 104. gr. frumvarpsins. Í þessu sambandi verður og að ítreka það samspil sem er á milli ákvæða umferðarlaga um ökuhraða og um bann við ölvunar- og vímuefnaakstri, þegar veruleg hættu skapast af akstri eða brot er að öðru leyti alvarlegt, og þeirra ákvæða almennra hegningarlaga nr. 19/1940 sem eiga sérstaklega við um akstur vélknúins ökutækis, s.s. 1. mgr. 165. gr., sbr. 167. gr., og 168. gr.

Í samræmi við ofangreind stefnumið um að herða skuli refsingar fyrir alvarleg brot gegn ákvæðum umferðarlaga, einkum um ökuhraða og um ölvunar- og vímuefnaakstur, er lagt til í 2. mgr. greinarinnar að þegar stjórnandi vélknúins ökutækis hefur ítrekað brot gegn 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans hefur í bæði skiptin verið 2‰ eða meira eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér verið 1,00 milligramm í lítra lofts eða meira, skuli hann þá sæta fangelsi eigi skemur en 30 daga. Samkvæmt ríkjandi dómvenju er gert ráð fyrir því að ökumaður, sem brotið hefur af sér í þriðja skipti gegn bannákvæðum gildandi laga um ölvunarakstur skuli sæta fangelsi í 30 daga. Með ofangreindu nýmæli er ekki ætlunin að hrófla að meginstefnu til við þeirri dómvenju, en lagt til að það frávík verði gert frá henni að í þeim tilvikum þegar ökumaður hefur í annað skipti brotið gegn banni við stórfelldum ölvunarakstri, sbr. 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. frumvarpsins, og vínandamagn í blóði hefur í bæði skiptin verið 2‰ eða meira eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér verið 1,00 milligramm í lítra lofts eða meira, skuli hann þá þegar sæta fangelsi eigi skemur en í 30 daga. Er þá lagt til grundvallar að akstur vélknúins ökutækis undir slíkum kringumstæðum sé til þess fallinn að valda gífurlegri hættu, enda ökumaður með öllu ófær um að stjórna ökutæki. Er því með þessari tillögu leitast við að auka varnaðaráhrif fangelsisrefsinga við þessar aðstæður.

Ákvæði 3.-5. mgr. er samhljóða 5.-7. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Um 96. gr.

Ákvæðið fjallar um refsíabyrgð eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi og er samhljóða fyrri másl. 3. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Um 97. gr.

Í þessar grein er fjallað um sektarreglugerð ráðherra, sbr. nú 4. mgr. 100. gr. gildandi laga, en lagt er til að ráðherra geti í sérstakri reglugerð ákveðið að fengnum tillögum ríkissaksóknara sektir allt að 500.000 kr. fyrir þau brot sem nánar er mælt fyrir um í 96. og 97. gr. frumvarpsins og ákvæðum reglugerða settum samkvæmt þeim. Í reglugerðinni skal tilgreint hvaða tegund brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Heimilt verður að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla með því.

Með ákvæði þessu er þannig lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi sem nú hefur verið við lýði allt frá gildistöku laga nr. 57/1997 þar sem heimild til setningar sérstakrar reglugerðar um sektir vegna brota á ákvæðum umferðarlaga var fyrst lögfest. Rétt er að gera stuttlega grein fyrir þeim röksemdum sem bjuggu að baki upptöku þessa

fyrirkomulags og því hvernig það hefur reynst á þeim rúma áratug sem það hefur verið við lýði.

Í frumvarpi því sem varð að áðurnefndum lögum nr. 57/1997 er ítarlega fjallað um forsendur þær sem búa að baki reglugerðarheimild ráðherra til að ákvarða sektir allt að tiltekinni fjárhæð vegna brota á umferðarlögum. Í athugasemdum að baki 3. gr. í frumvarpi því er varð að lögum nr. 57/1997, og lögfesti heimild fyrir ráðherra til að mæla fyrir um sektir vegna umferðarlagabrota í reglugerð, kemur m.a. fram að með þessu sé stefnt að því að refsingar vegna umferðarlagabrota verði staðlaðar í ríkara mæli en nú er með þeim hætti að sektir fyrir tiltekin brot, þá upphaflega allt að fjárhæð 100.000 kr., yrðu tiltekna í reglugerð sem verði bindandi fyrir lögreglu og dómstóla. Þó yrði heimilt að víkja frá staðlaðri refsingu til hækkunar eða lækkunar ef veigamikil rök mæla með því. Þessu næst er rakið að það sé alkunn staðreynd að í flestum málum sé sekt ákveðin án nokkurs tillits til greiðslugetu og jafnvel eftir taxtabundnum sjónarmiðum, svo sem vegna umferðarlagabrota og fíkniefnabrota.

Í athugasemdunum er síðan m.a. rakið að þegar um er að ræða brot sem refsað er fyrir með tiltölulega lágum sektarfjárhæðum mæli fleiri rök með því að hafa staðlaðar refsingar en á móti. Rök fyrir stöðluðum refsingum séu m.a. þessi:

--- Mikilvægt sé að jafnræðis sé gætt innan hvers umdæmis og milli umdæma þannig að svipuð eða sams konar refsing komi fyrir brot sömu tegundar hvort sem hún er ákvörðuð af lögreglu eða dómstólum.

--- Ökumenn geti betur séð fyrir hvaða afleiðingar brot þeirra hafa.

--- Sakborningur sætti sig betur við fjárhæð sektar ef hann veit að um staðlaða refsingu er að ræða.

--- Erfitt geti reynst og tímafrekt fyrir þann sem ákvarðar sekt að fá réttar upplýsingar um raunverulegar eignir og tekjur brotamanns og önnur þau atriði sem talin eru upp í 51. gr. almennra hegningarlaga. Komi þar margt til, svo sem vanframtaldar tekjur og eignir og aðrar félagslegar aðstæður en fram koma í opinberum gögnum.

--- Fjárhæðir slíkra sekta séu ekki svo háar að greiðsla þeirra gangi nærri greiðslugetu sakbornings eða skerði framfærslugetu hans.

--- Umferðarlagabrot sömu tegundar séu oftast tiltölulega lík hvert öðru.

Að baki ofangreindri lagabreytingu lá sú forsenda að brot á umferðarlögum væru fyrirferðarmest þeirra brota sem upplýst væru hér á landi og sektarrefsing lægi við. Ljóst er að þessi grundvallarforsenda hefur ekki breyst frá gildistöku laga nr. 57/1997. Vegna fjölda þessara mála er enn mikilvægt að meðferð þeirra sé einföld og samræmi í niðurstöðum.

Með ákvæði 97. gr. frumvarpsins er því lagt til, sem fyrr greinir, að mælt sé fyrir um útfærslu á almennum sektarheimildum 94. og 96. gr. frumvarpsins með reglugerð. Í reglugerðinni verði sem fyrr ekki sjálfstæðar efnisreglur eða refsíákvæði heldur tilvísun til einstakra boð- og bannreglna í lögnum sem heimilt er að leggja sektir við og sektir og önnur viðurlög tiltekna innan refsiramma umferðarlaga og almennra hegningarlaga. Það hefur sýnt sig að sektarreglugerð ráðherra á sviði umferðarlagabrota stuðlar að meira gagnsæi refsinga og miðar að því að efla réttaröryggi borgaranna og tryggja jafnræði þeirra í milli. Þá veita niðurlagsákvæði málsgreinarinnar sem fyrr lögreglustjórum nægjanlegt svigrúm til að víkja frá sektarákvæðum reglugerðarinnar ef atvik eru með þeim hætti að ósannjarnt þykir að ákvarða sekt samkvæmt þeim.

Það skal tekið fram að þótt lagt hafi verið til grundvallar með lögum nr. 57/1997 að dómstólar yrðu bundnir af sektarreglugerðum ráðherra hafa dómstólar ekki talið sig bundna af þeim við úrlausn sakamála á sviði gildandi laga, sbr. *Hrd. 14. janúar 1999 í*

*máli nr. 425/1998 og Hrd. 30. maí 2002, nr. 138/2002.* Í þessum dómum er á því byggt að samkvæmt 2. gr. stjórnarskrárinnar beri dómstólum að meta viðurlög sjálfstætt á grundvelli umferðarlaga og megi þeir þá meðal annars líta til ákvarðana lögregluþyrvalda á þessu sviði og leiðbeininga ríkissaksóknara. Með 99. gr. frumvarpsins er ekki hróflað við þessari afstöðu, enda byggir hún á stjórnskipulegum valdheimildum dómstóla. Þá er einnig haft í hug að dómstólar hafa í reynd dæmt nær undantekningarlaust á grundvelli þeirra stöðluðu refsinga sem fram hafa komið í sektarreglugerðum ráðherra.

#### Um 98. gr.

Ákvæðið fjallar um fullkomna samlagningu sekta sem ákvarðaðar eru vegna brota á tveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 95. eða 96. gr. frumvarpsins eða ákvæðum í reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Er það samhljóða 8. mgr. 100. gr. gildandi laga að efni til.

#### Um 99. gr.

Ákvæðið fjallar um afslátt af sektarfjárhæð og er samhljóða 9. mgr. 100. gr. gildandi laga.

#### Um 100. gr.

Ákvæðið hefur að geyma almennar reglur um sviptingu ökuréttar og er að því leyti samhljóða 101. gr. gildandi laga.

Í 2. mgr. er fjallað um sérstakt punktakerfi vegna umferðarlagabrota sem getur legið til grundvallar sviptingu ökuréttar. Er lagt til að þessu kerfi sem reynst hefur vel í framkvæmd verði viðhaldið, en rétt er því að gera nokkra grein fyrir þeim röksemdum sem bjuggu að baki því þegar það var lögfest með lögum nr. 57/1997.

Með 4. gr. frumvarps þess er varð að lögum nr. 57/1997 kemur fram að með ákvæðinu sé lagður lagagrundvöllur að þýðingarmikilli nýbreytni í viðurlagakerfi vegna umferðarlagabrota. Punktakerfi vegna umferðarlagabrota sé ætlað að skapa þann varnað að umferðarlagabrotum fækki og umferðaröryggi aukist. Fyrirbyggjandi áhrif punktakerfisins séu grundvöllur á því að uppsöfnun punkta vegna umferðarlagabrota leiði til sviptingar ökuréttar í þrjá mánuði. Gert sé ráð fyrir að reglum um punktakerfi verði hagað þannig að einungis síbrotamenn í umferðinni sem ekki láta segjast missi ökuréttinn. Ákvörðunum um punktafjölda fyrir einstök brot verði hagað þannig að tiltölulega fáir ökumenn á hverjum tíma verði sviptir ökurétti vegna punktakerfisins. Þessu næst er rakið að umferðarlagabrot séu algengustu brot sem komi til kasta lögreglu. Svipting ökuréttar vegna slíkra brota sé það úrræði sem mest varnaðaráhrif hafi. Með punktakerfi vegna umferðarlagabrota sé átt við að tiltekin brot á umferðarlögum samsvari einum eða fleiri punktum. Við hvert brot sem ökumaður gerist sekur um fær hann tiltekinn fjölda punkta sem færast ásamt upplýsingum um brotið í punktakerfið. Mikilvægt sé að punktakerfið verði einfalt, sanngjarnt, án undanþága og skapi viðbótvarnað en dragi ekki úr varnaðaráhrifum annarra viðurlaga samkvæmt umferðarlögum. Gert er ráð fyrir að reglur um punktakerfi hafi m.a. að geyma eftirfarandi efnisatriði:

--- Þegar sakborningur lýkur máli með greiðslu sektar, gengst undir lögreglustjórasátt um greiðslu sektar og önnur viðurlög eða máli lýkur með sakfellingu samkvæmt dómi eða viðurlagaákvörðun og niðurstaðan er skráð í málaskrá lögreglu færast einn eða fleiri punktar í punktakerfi.

--- Hvert brot samsvari einum til fjórum punktum eftir alvarleika brotsins.



--- Ölvunarakstursbrot og brot sem felst í því að aka sviptur ökurétti falla utan punktakerfis þar sem viðurlög við slíkum brotum fela í sér ítrekunaráhrif sem þykja skapa nægan varnað.

--- Akstur yfir hámarkshraða og önnur brot sem varðað geta sviptingu ökuréttar verði innan punktakerfis.

--- Punktar haldi gildi sínu í punktakerfinu næstu þrjú árin eftir að brot er framið án tillits til þess hvenær málsmeðferð lauk hjá lögreglu eða fyrir dómi.

--- Verði maður á þriggja ára tímabili uppvis að brotum á umferðarlögum sem jafngilda samtals 12 punktum skal hann sviptur ökurétti í þrjá mánuði vegna uppsöfnunar brota.

--- Þegar þriggja ára fresturinn er reiknaður út skal miða við þær dagsetningar þegar brot eru framin en ekki hvenær gengist er undir sekt eða sakfellt er fyrir dómi. Þannig getur svipting komið til vegna brota sem eldri eru en þriggja ára ef brot sem til meðferðar er var framið innan þriggja ára frá fyrsta broti af þeim sem samtals jafngilda 12 punktum. Punktarnir þurrkast því ekki út ef málsmeðferð er ekki lokið í máli vegna brots sem framið var innan þriggja ára markanna og fyllt gæti 12 punkta.

--- Punktarnir þurrkist út þegar sakborningur hefur verið sviptur ökurétti vegna uppsöfnunar punkta.

--- Viðvörðun verði gefin út til ökumanns þegar hann hefur náð 8 punktum á þriggja ára tímabili. Þó að slík viðvörðun farist fyrir eða berist ekki ökumanni í hendur hefur það ekki áhrif á sviptingu ökuréttar ef ökumaður nær síðar 12 punktum.

Þá er í athugasemdum rakið að gert hafi verið ráð fyrir að punktarnir færðust í punktakerfið þegar umferðarlagabrot hefðu verið staðreynd. Svipting á grundvelli uppsafnaðra punkta yrði ákveðin af lögreglustjóra eða dómara samhliða refsingu og öðrum viðurlögum sem ákveðin eru vegna þess brots sem til meðferðar er hverju sinni.

Við samningu þessa frumvarps er sem fyrr greinir lagt til grundvallar að áfram skuli byggt á ofangreindu punktakerfi við úrlausn mála um brot á umferðarlögum, enda hafi það í grundvallaratriðum gefist vel og stuðlað að auknum varnaðaráhrifum viðurlaga í formi sviptingar ökuréttar fyrir þessi brot.

#### Um 101. gr.

Ákvæðið er nýmæli og tekur mið af þeirri sérreglu um ítrekað brot ökumanns gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem nánar er rakið í skýringum við 92.-94. gr. frumvarpsins. Er gert ráð fyrir því að almennar reglur 100. gr. frumvarpsins um sviptingu ökuréttar skuli gilda þegar ökumaður hefur tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á grundvelli 1. tölul. 1. mgr. 92. gr. frumvarpsins og brýtur að nýju gegn ákvæðum í IX. kafla frumvarpsins. Það er ljóst að með sviptingu ökuréttar í þessum tilvikum getur sviptingin haft í för með sér verulegt inngríp í atvinnuréttindi hlutaðeigandi ökumanns. Er því áskilið að til að til sviptingar ökuréttar geti komið að ökumaður hafi brotið þrívægis gegn umræddum reglum, sem er frávik frá almennum reglum um sviptingu ökuréttar, enda sé að öðru leyti fullnægt skilyrðum 1. mgr. 100. gr. um að um sé að ræða vítaverðan akstur umrædds ökutækis eða að talið verður, með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns ökutækisins, varhugavert að hann stjórni vélknúnu ökutæki.

#### Um 102. gr.

Ákvæðið hefur að geyma sérreglur um sviptingu ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs, og er að meginstefnu til samhljóða 102. gr. gildandi laga. Í samræmi

við þau stefnumið, sem nánar eru rakin í almennum athugasemdum við XVIII. kafla hér að framan, er á hinn bóginn lagt til að sviptingartími vegna alvarlegra eða stórfelldra brota gegn ölvunarakstursákvæðum umferðarlaga verði að jafnaði lengdur. Er þannig með þeim breytingum, sem hér verða nánar raktar, vikið með skýrum og afdráttarlausum hætti frá þeim dómvenjum sem myndast hafa á undanförunum árum og áratugum við túlkun og framkvæmd 102. gr. gildandi laga.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 102. gr. gildandi laga.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði nýmæli sem tekur mið af þeirri grundvallarbreytingu á gildissviði ölvunarakstursákvæða umferðarlaga, sem ítarlega er rökstudd í IV. kafla almennra athugasemda greinargerðar þessarar. Þannig er ekki gert ráð fyrir að stjórnandi vélknúins ökutækis, sem brotið hefur gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,50% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts, sé sviptur ökurétti við fyrsta brot.

Ákvæði 3. mgr. er samhljóða 2. mgr. 102. gr. gildandi laga.

Með ákvæði 4. mgr. er lagt til að lágmarks sviptingartími í þeim tilvikum þegar stjórnandi vélknúins ökutækis hefur brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, verði lengdur um sex mánuði, úr einu ári í eitt ár og sex mánuði, og hámarks sviptingartími í þessum tilvikum lengdur úr tveimur árum í tvö ár og sex mánuði. Áfram er við mat á lengd sviptingar í einstökum tilvikum miðað við alvarleika brots og vínandamagns í blóði ökumanns eða vínandamagns í lofti sem hann andar frá sér.

Í 5. mgr. er lagt til að lágmarks sviptingartími vegna brota gegn 46. gr. frumvarpsins um bann við vímuefnaakstri verði lengdur úr þrjú mánuði í sex mánuði en að hámarks sviptingartími verði enn tvö ár.

Í 6. mgr. er lagt til að lágmarks sviptingartími vegna stórfelldra brota gegn 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, vari eigi skemur en þrjú ár og er það aukning um eitt ár frá 5. mgr. 102. gr. gildandi laga. Hér er vísað til þeirrar röksemda sem búa að baki 2. mgr. 95. gr. frumvarpsins.

Í 7. mgr. er fjallað um ítrekuð brot gegn bannákvæðum um ölvunar- og vímuefnaakstur. Er þar lagt til að lágmarks sviptingartími vegna ítrekaðra brota gegn 45. eða 46. gr. verði þrjú ár og er það aukning um eitt ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandi laga. Er lagt til að þessi regla eigi sem fyrr einnig við um þau tilvik þegar stjórnandi vélknúins ökutækis neitar að veita atbeina sinn við rannsókn máls samkvæmt 3. mgr. 48. gr. frumvarpsins. Viðhaldið er þeirri reglu að hámarks sviptingartími við þessar aðstæður sé fimm ár eftir alvarleika brots og magni vínanda eða ávana- og fíkniefna í ökumanni við síðara brotið.

Í annan stað er lagt til í 7. mgr. að varði síðara brotið við 3. mgr. 45. gr. skuli svipting ökuréttar eigi vara skemur en fimm ár. Er það aukning um tvö ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandi laga og er það veruleg breyting sem rökstyðja verður sérstaklega. Í þessum tilvikum hefur stjórnandi vélknúins ökutækis áður sætt sektum og sviptingu ökuréttar vegna brota gegn bannákvæðum um ölvunarakstur og gerist á ný sekur um ölvunarakstur sem telst stórfelldur. Í samræmi við meginmarkmið frumvarpsins er gert ráð fyrir að hlutaðeigandi verði að sæta sviptingu ökuréttar í fimm ár. Verður að telja að þetta nýmæli muni auka verulega á varnaðaráhrif viðurlaga í þessum málaflokki og fela í sér skýr skilaboð löggjafans um að ítrekuð brot af þessu tagi séu með öllu óásættanleg. Með lokamálslið 7. mgr. greinarinnar er tekið tilliti þeirra tilvika sem falla undir sérreglu 2. mgr. þegar vínandamagn í blóði stjórnanda vélknúins ökutækis við fyrsta brot er undir 0,50% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts. Ef hann gerist á ný sekur um ölvunarakstur skal að meginreglu fara eftir fyrirmælum 1. mgr. greinarinnar hvað varðar sviptingu ökuréttar og er þannig í reynd gengið út frá því að fyrra brotið hafi ekki strangt tiltekið ítrekunaráhrif.

Ákvæði 8. og 9. mgr. eru samhljóða 7. og 8. mgr. 102. gr. gildandi laga.

Um 103. gr.

Hér er fjallað um bráðabirgðasviptingu ökuréttar og er að meginstefnu til samhljóða sömu grein gildandi laga.

Um 104. gr.

Hér er fjallað um réttaráhrif áfrýjunar dóms, þar sem kveðið er á um sviptingu ökuréttar. Ákvæðið er samhljóða sömu grein. gildandi laga.

Um 105. gr.

Hér er fjallað um réttaráhrif umferðarlagabrota erlendis af hálfu íslenskra ríkisborgara og manna búsettra hérlendis. Er það samhljóða sömu grein gildandi laga.

Um 106. gr.

Ákvæðið fjallar um endurveitingu ökuréttar en um þetta efni er nú fjallað í 1. mgr. 106. gr. gildandi laga. Lagt er til að ákvæðið verði mun ítarlega en er í gildandi lögum og að lögfestar verði að nokkru marki þær efnisreglur um endurveitingu ökuréttinda sem nú koma fram í reglugerð nr. 706/2004.

Í 1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 106. gr. gildandi laga.

Ákvæði 2. mgr. er nýmæli og tekur mið af 1. mgr. 2. gr. reglugerðar nr. 706/2004, og gerir ráð fyrir að endurveitingu ökuréttar samkvæmt 1. gr. megi heimila þegar sérstakar ástæður mæla ekki gegn því. Þá er nánar tiltekið að við mat á umsókn vegna endurveitingar skuli m.a. litið til þess að viðkomandi hafi sýnt reglusemi og að ekki séu lengur fyrir hendi þær ástæður, sem ökuleyfissviptingin byggðist á. Við matið skuli litið til eftirfarandi þátta: a. brotaferils samkvæmt sakavottorði frá sviptingu, b. háttsemi samkvæmt málaskrá lögreglu, c. útistandandi sekta og sakarkostnaðar enda eigi hann rót í málarekstri vegna sviptingarinnar og umsækjandi er gjaldfær. Eru þetta að meginstefnu til sömu sjónarmið og koma fram í 2. gr. reglugerðar nr. 706/2004.

Þessi framsetning á 2. mgr. 108. gr. frumvarpsins er töluvert frábrugðin að efni til frá 2. mgr. 106. gr. gildandi laga, en þar segir nú að endurveitingu skuli því aðeins heimila að sérstakar ástæður mæli með því. Með 2. mgr. 108. gr. frumvarpsins er því matsgrundvelli ákvörðunar um endurveitingu ökuréttinda breytt efnislega þannig að slíka endurveitingu megi veita á grundvelli tiltekinna sjónarmiða og að umsókn verði aðeins synjað að sérstakar aðstæður mæli með því. Ljóst er að þær ástæður verða að vera í málefnalegu og beinu samhengi við þau sjónarmið sem koma til mats við töku ákvörðunar lögreglustjóra um hvort orðið verði við umsókn, sbr. 2. mgr. 108. gr.

Í 3. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar umsækjandi hefur gerst sekur um brot gegn 57. gr. frumvarpsins á sviptingartímabilinu með því að aka sviptur ökuréttindum. Lagt er til að tími til endurveitingar lengist um sex mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki tvö ár. Gengur þessi tillaga lengra en fram kemur nú í 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 706/2004, en þar er gert ráð fyrir að tíminn lengist um þrjá mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki eitt ár. Er þessi breyting í samræmi við meginstefnumið frumvarpsins um auka varnaðaráhrif brota á umferðarlögum.

Í 4. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar umsækjandi hefur erlendis orðið vís að ölvunarakstri, verið sviptur ökurétti eða hlotið dóm vegna annarra brota á umferðarlögum, sem hefðu haft áhrif á endurveitingu ef framin væru hér á landi. Er þá gert ráð fyrir að litið skuli til þeirra við ákvörðun um endurveitingu. Er þessi regla samhljóða þeirri sem fram kemur í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 706/2004. Ganga verður út frá því að við þetta mat megi horfa til íslenskra laga og dómaframkvæmdar um samskonar brot.

Ákvæði 5. og 6. mgr. eru samhljóða 3. mgr. 106. gr. gildandi laga.

Um 107. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um akstursbann sem felur í sér afturköllun bráðabirgðaskírteinis byrjanda, þ.e. ökumanns með bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, en um það er nú fjallað í 106. gr. gildandi laga. Það ákvæði var lögfest með 8. gr. laga nr. 69/2007, um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, með síðari breytingum. Í athugasemdum að baki 6. gr. frumvarps þess sem síðar varð að 8. gr. laga nr. 69/2007 sagði meðal annars að þegar akstursbanni væri yrði „byrjandi, ökumaður með bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, í sömu stöðu og sá sem ekki hefur lokið ökunámi. Byrjandinn [hefði] misst ökuréttinn og [yrði] að fara í sérstakt ökunám og taka ökuþróf til þess að öðlast hann á ný. Tillaga að reglum um akstursbann [væri] samin með hliðsjón af 127. gr. dönsku umferðarlaganna.“ Eftir gildistöku 106. gr. a gildandi laga setti samgönguráðherra reglugerð nr. 612/2007, sem breytti reglugerð nr. 501/1997 um ökuskírteini, og mælti m.a. fyrir um nýja grein, 58. gr. a., þar sem fram koma ákvæði um akstursbann. Greinin er efnislega samhljóða 106. gr. a. umferðarlaga. Með 9. gr. reglugerðar nr. 612/2007 var bætt við nýjum viðauka, XI. viðauki, við reglugerð um ökuskírteini. Sá viðauki bar yfirskriftina „Sérstakt námskeið vegna akstursbanns“.

Með 112. gr. frumvarpsins eru lagðar til ákveðnar breytingar á ákvæði 106. gr. a gildandi laga um akstursbann í ljósi reynslunnar. Er markmið þessara breytinga að gera ákvæðið skýrara og þar með að auka virkni þess í framkvæmd.

Í síðari málsl. 2. mgr. er áréttað að staða byrjanda, sem sætt hefur akstursbanni, er sú sama og manns, sem ekki hefur lokið ökunámi, en þetta er nú aðeins tekið fram í athugasemdum að baki ofangreindri 8. gr. laga nr. 69/2007. Hefur þetta m.a. þau áhrif að ekki er farið með mál, þar sem byrjandi í akstursbanni ekur bifreið, með sama hætti og þeirra sem sviptir hafa verið ökurétti heldur fer um slík tilvik eftir þeim reglum sem gilda um þá sem ekki hafa lokið ökunámi. Það athugast að þetta á þó aðeins við í því eina tilviki sem heimilt er að beita akstursbanni á gildistíma bráðabirgðaskírteinis, sbr. síðari málsl. 1. mgr., sem er samhljóða síðari málsl. 1. mgr. 106. gr. a gildandi laga.

Í 106. gr. a. gildandi laga er tímalengd sviptingar ökuréttinda vegna akstursbanns ekki afmörkuð beint eða óbeint með öðrum hætti en þeim að hún skuli vara þangað til tveimur skilyrðum er fullnægt: (1) að sá sem sætir akstursbanni hafi lokið sérstöku námskeiði og (2) staðist ökuþróf að nýju. Ljóst er að það að uppfylla síðara skilyrðið er almennt séð á forræði þeirra sjálfra sem sæta akstursbanni. Fyrri skilyrðið er það á hinn bóginn ekki. Í ákvæði gildandi laga er ekki að finna nánari afmörkun á því hvenær það skilyrði kemur fram, þ.e. um hvenær slík námskeið skuli haldin. Skilyrðið um lok sérstaks námskeiðs hefur hins vegar grundvallarþýðingu þýðingu þegar lagt er mat á endanlega lengd afturköllunar bráðabirgðaskírteinis byrjanda. Með vísan til þessa er með 3. mgr. greinarinnar lagt til að lögfest verði sú regla að námskeið skuli halda reglulega og eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti, enda sé þess þörf. Er þá til hliðsjónar horft til 3. mgr. 3. tölul. XI. viðauka við reglugerð nr. 501/1997 um ökuskírteini, sem að framan er rakin. Vegna eðlis akstursbanns, sem refsikenndra viðurlaga sem eru afar íþyngjandi fyrir byrjanda, sbr. *Hrd. 28. apríl 2008, mál nr. 179/2008*, er nauðsynlegt að skýrt liggi fyrir í ákvæðinu hvenær byrjandi, sem sætt hefur akstursbanni, eigi möguleika á því að sækja námskeið til að öðlast ökuréttindi að nýju. Áfram er þó gert ráð fyrir því að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um tilhögun slíkra námskeiða, m.a. um fjölda þátttakenda, markmið þess og lengd. Þá er lagt til að lögfest verði skýr heimild fyrir ráðherra til að ákveða með reglugerð fjárhæð gjalds, sem byrjanda ber að standa skil á fyrir þátttöku á námskeiði. Við mat á fjárhæð gjaldsins ber að horfa til þess að um er að ræða þjónustugjald og getur það því ekki verið hærra en

almennt hlýst af því að halda slík námskeið fyrir ákveðinn lágmarksfjölda þátttakenda. Það skal áréttað að teljist nauðsynlegt að halda námskeið með færri þátttakendum en lágmarksfjöldi samkvæmt reglugerð gerir ráð fyrir getur það ekki leitt til þess að þátttakendur á slíku námskeiði, einn eða fleiri, greiði þá gjald sem er hærra en á yrði lagt þegar lágmarksfjöldi þátttakenda fengist á tiltekið námskeið.

Samkvæmt 3. mgr. 106. gr. a gildandi laga má bera ákvörðun um akstursbann undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð opinberra mála, sbr. nú lög nr. 88/2008 um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina byrjanda um þann rétt þegar ákvörðun er birt. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að ákvörðun lögreglustjóra um akstursbann er stjórnvaldsákvörðun, sbr. áður nefndan dóm Hæstaréttar frá 28. apríl 2008. Það er meginregla í íslenskum rétti að aðili máls geti kært stjórnvaldsákvörðanir til æðra stjórnvalds ef því er til að dreifa, sbr. 26. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993. Er þannig stuðlað að réttaröryggi borgaranna og skapað aukið hagræði fyrir aðila máls svo að ekki sé, a.m.k. í fyrstu atrennu, nauðsynlegt að fara dómstólaleiðina til að íþyngjandi stjórnvaldsákvörðun á borð við akstursbann verði endurskoðuð. Er því lagt til í 4. mgr. að lögfest verði kærheimild til dómsmálaráðherra vegna ákvarðana lögreglustjóra samkvæmt þessari grein. Þó er kærufrestur takmarkaður við einn mánuð frá því að ákvörðun var tilkynnt byrjanda. Á hinn bóginn er áfram gert ráð fyrir því að aðili máls geti ákveðið að bera úrskurð ráðherra undir dómstóla á grundvelli þeirrar málsmeðferðar sem mælt er fyrir um í lögum um meðferð sakamála, eins og gert var án athugasemda í títtnefndum dómi Hæstaréttar frá 28. apríl 2008. Rétt er að taka fram að í samræmi við orðalag greinarinnar er áskilið að úrskurður dómsmálaráðherra liggja fyrir áður en heimilt er að bera ákvörðun um akstursbann undir dómstóla. Er og rétt að aðili máls tæmi hér kæruleiðir innan stjórnsýslunnar áður en dómstólaleiðin er farin á grundvelli þess réttarfarshagræðis sem lög um meðferð sakamála hafa í för með sér.

Um 108. gr.

Ákvæðið fjallar um haldsrétt í ökutækjum og er samhljóða 107. gr. gildandi laga.

Um 109. gr.

Ákvæðið hefur að geyma sérreglu um upptöku ökutækja sem er samhljóða 107. gr. a gildandi laga, sem lögfest var með 9. gr. laga nr. 69/2007. Ekki er talið þörf á því að gera breytingar á þessu ákvæði, en almennt er talið að sú reynsla sem komin er á gildandi ákvæði sé jákvæð.

Um 110. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um álagningu og innheimtu gjalds vegna brota gegn tilgreindum ákvæðum laganna, einkum um stöðvun og lagningu ökutækja, en það er að því leyti samhljóða 108. gr. gildandi laga.

Í 4. mgr. er lagt til að gerð verði sú breyting í lokamálslið að gjald samkvæmt 1. mgr. renni til umferðaröryggismála og því skuli þannig ekki lengur varið til að gera og reka bifreiðastæðu og bifreiðageymslur til almenningsnota, eins og mælt er fyrir um í lokamálslið 3. mgr. 108. gr. gildandi laga.

Í 6. mgr. greinarinnar er lagt til heimild ráðherra til að ákveða fjárhæð gjalds, sem á er lagt samkvæmt 1. mgr., verði afmörkuð nánar þannig að gjald geti eigi numið hærri fjárhæð en 20.000 kr. Er það og betur í samræmi við lögmætisreglu íslensks réttar og almennar kröfur til framsals valds af þessu tagi af hálfu löggjafans.

Um 111. gr.

Ákvæðið fjallar um ábyrgð á álagningu gjalds sem lagt hefur verið á samkvæmt a-f lið 1. mgr. 110. gr. frumvarpsins, lögveðsrétt o.fl. Er það samhljóða 109. gr. gildandi laga.

Um 112. gr.

Ákvæðið fjallar um brottflutning ökutækja og er samhljóða 110. gr. gildandi laga.

Um XIX. kafla.

Í kaflanum er fjallað um stjórnýslu umferðarmála, en ákvæði kaflans taka að nokkru leyti mið af ákvæðum í XV. kafla gildandi laga um Umferðarstofu, umferðarráð, umferðarfræðslu o.fl. Í XX. kafla frumvarpsins er hins vegar að finna nokkur mikilvæg nýmæli sem nánar verður gerð grein fyrir í athugasemdum við hverja grein fyrir sig.

Um 113. gr.

Ákvæðið 1. mgr. er nýmæli þar sem lagt er til að mælt verði með skýrum hætti fyrir um yfirstjórnunarvald samgönguráðherra með umferðarmálum, eins og um þau er fjallað í frumvarpinu. Er það og til áréttingar á því stjórnarfarslega yfirstjórnunar- og eftirlitshlutverki með umferð og eftirliti með ökutækjum sem samgönguráðuneytinu er falið með ákvæði 3. tölul. 9. gr. reglugerðar um Stjórnarráð Íslands nr. 177/2007.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða fyrsta málsli. 1. mgr. 111. gr. gildandi laga.

Um 114. gr.

Í 1. mgr. er fjallað um verkefni Umferðarstofu, en ákvæði þessa efnis er nú að finna í 1. mgr. 112. gr. gildandi laga. Með b-lið 1. mgr. er bætt við ákvæðið því hlutverki Umferðarstofu að veita starfsleyfi til að stunda ökukennslu, sbr. 62. gr. frumvarpsins og annast gerð námsskráa. Þá er við d-lið tekið fram að Umferðarstofu beri við framkvæmd fræðsluhlutverks síns að eiga samráð við sveitarfélög um framkvæmd fræðsluskyldu þeirra samkvæmt 122. gr. frumvarpsins. Þá er lagt til að g-liður 1. mgr. verði gerður skýrari um það hlutverk stofnunarinnar að móta reglur varðandi ökutæki og umferð, sem kveðið er á um í gildandi ákvæði. Í g-lið 1. mgr. frumvarpsins er þannig tekið fram að Umferðarstofu beri að annast tillögugerð og undirbúning við breytingar á reglugerðum sem ráðherra setur samkvæmt frumvarpinu. Í k-lið er lagt til að lögfest verði það nýmæli að Umferðarstofa beri að annast reglulega gerð handbókar um almenna reglugerð um umferðarmál, sbr. 123. gr. frumvarpsins, og nánari skýringar á ákvæðum hennar. Er þá lagt til grundvallar að velji ráðherra að nýta heimild þá, sem fram kemur í 2. mgr. 123. gr. frumvarpsins, um að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál, verði sú skylda Umferðarstofu virk að annast gerð handbókar um reglugerðina þar sem fram komi nánari skýringar á ákvæðum hennar. Vísast að öðru leyti um þetta efni til skýringa við 123. gr. frumvarpsins.

Ákvæði 2. mgr. er að efni til byggt á 2. mgr. 112. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að ákvæðið verði gert mun skýrara með því að heimild sú til ytra valdframsals, sem hér er mælt fyrir um, taki til þess að Umferðarstofa feli félögum, samtökum eða stofnunum á sviði umferðarmála framkvæmd ákveðinna verkefna sem tilheyra stofnuninni. Þau verkefni sem Umferðarstofa felur öðrum verða að vera skýrt afmörkuð og ákveðin. Þá er áfram gert ráð fyrir því að efni og umfang þessarar heimildar verði nánar afmarkað í reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Hins vegar er lagt til að lögfest verði það nýmæli í síðari málsli. 2. mgr. að heimild fyrri málsliðarins gildi ekki um valdheimildir Umferðarstofu til töku ákvarðana um rétt eða skyldu manna. Er þá átt við ákvarðanir í merkingu 2. mgr. 1. gr. stjórnýslulaga nr. 37/1993.

Ákvæði 3. og 4. mgr. eru samhljóða 3. mgr. 112. gr. gildandi laga.

## Um 115. gr.

Ákvæðið er nýmæli. Í 1. mgr. er lagt til að lögfest verði heimild til að kæra stjórnvaldsákvæðanir Umferðarstofu, sem teknar eru á grundvelli ákvæða frumvarpsins, til ráðherra. Í reynd er hér um áréttingu á þeirri kæruheimild sem leiðir þegar af 1. mgr. 26. gr. stjórnslulaga. Rétt er þó til skýringar og fyllingar að lögfesta slíka kæruheimild í umferðarlögunum sjálfum. Leiðir það jafnframt til þess að ótvírætt sé að aðeins sé heimilt að kæra þær ákvæðanir Umferðarstofu, sem varða réttindi eða skyldur manna í merkingu 2. mgr. 1. gr. stjórnslulaga, til ráðherra. Þó er að sjálfsögðu ekki útilokað að hægt sé að vekja athygli ráðherra á öðrum ákvörðunum og athöfnum Umferðarstofu, en það er þá í verkahring ráðherra að meta hvort hann taki slíkar ábendingar til umfjöllunar á grundvelli hins sjálfstæða eftirlitsvalds hans samkvæmt lögunum, sbr. nánar athugasemdir við 115. gr. hér að framan.

## Um 116. gr.

Í greininni er fjallað um skipan og starfslið Umferðarstofu og er hún samhljóða 113. gr. gildandi laga.

## Um 117. gr.

Greinin er samhljóða 114. gr. gildandi laga, sbr. einkum þá breytingu sem gerð var á ákvæðinu með 10. gr. laga nr. 69/2007, m.a. í ljósi *álits umboðsmanns Alþingis frá 25. nóvember 2005, mál nr. 4189/2004.*

## Um 118. gr.

Í greininni er fjallað um umferðarráð og er hún að meginstefnu til í samræmi við 115. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að lögfest verði ákveðin mikilvæg nýmæli sem hafa það að markmiði að auka þátttöku umferðarráðs í stefnumótun og reglusetningu á sviði umferðarmála.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 115. gr. gildandi laga.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að ráðherra skuli eins og kostur er leita umsagnar hjá umferðarráði í tilefni af setningu eða breytingum á reglugerðum sem ráðherra setur samkvæmt reglugerðarheimildum frumvarpsins. Með þessu er sem fyrr greinir stefnt að því að auka verulega raunhæfa aðkomu þeirra aðila, sem eiga rétt á setu í umferðarráði, til að hafa áhrif á það stefnumótandi vald sem ráðherra er fengið með setningu almennra stjórnvaldsfyrirmæla á sviði umferðarmála.

Samkvæmt 2. mgr. 115. gr. gildandi laga skipar ráðherra tvo fulltrúa í umferðarráð án tilnefningar. Skal annar þeirra vera formaður ráðsins og hinn varaformaður. Aðra fulltrúa ráðsins skipar ráðherra samkvæmt nánari ákvörðun í reglugerð. Á þeim grunni er í 2. gr. reglugerðar nr. 86/1997 um umferðarráð, með síðari breytingum, að finna samhljóða reglur og að framan greinir og síðan að finna upptalningu á þeim aðilum sem eiga rétt til að tilnefna einn fulltrúa í ráðið og annan til vara.

Ákvæði fyrsta máls. 3. mgr. er samhljóða fyrri másl. 2. mgr. 115. gr. gildandi laga. Í samræmi við meginmarkmið þess nýmælis, sem fram kemur í 2. mgr. þessarar greinar, er hins vegar lagt til að í lögunum sjálfum verði mælt með skýrum hætti fyrir um rétt félaga og samtaka, sem hafa það að meginmarkmiði að vinna að hagsmuna- eða réttindamálum á sviði umferðarmála, til að tilnefna hvert og eitt einn fulltrúa til setu í umferðarráði. Þá er lagt til að sama gildi um Samband íslenskra sveitarfélaga. Er nauðsynlegt að þessi tilnefningarréttur þessara aðila sé lögbundinn, en ekki alfarið bundinn við ákvörðun ráðherra eins og nú er, enda gert sem fyrr greinir ráð fyrir aukinni aðkomu umferðarráðs að undirbúningi reglugerðarsetningar samkvæmt 2. mgr. þessarar greinar. Með þessu er í reynd verið að lögfesta tilnefningarrétt þeirra félaga og samtaka,

sem nú eiga rétt til að tilnefna fulltrúa í umferðarráði, sbr. 2. gr. reglugerðar nr. 86/1997. Þó verður ráðherra á hverjum tíma að taka afstöðu til þess hvort félag eða samtök falli undir þann mælikvarða sem fram kemur í 2. málsl. 3. mgr. þessarar greinar frumvarpsins. Í 3. málsl. 3. mgr. er síðan gert ráð fyrir því að um nánari skipan í ráðið sé fjallað í reglugerð sem ráðherra setur samkvæmt 6. mgr. þessarar greinar. Á það meðal annars við um tilnefningarétt annarra ráðuneyta, opinberra stofnana eða einstakra sveitarfélaga. Ákvæði 4.-6. mgr. eru samhljóða 3.-5. mgr. 115. gr. gildandi laga.

#### Um 119. gr.

Í greininni er að finna nýmæli um nýja stjórnisýslunefnd, ökunámsnefnd, sem lagt er til að ráðherra verði heimilt að skipa á grundvelli laganna til þriggja ára í senn. Hlutverk hennar skal samkvæmt 1. mgr. vera að veita umsagnir um umsóknir um starfsleyfi til ökukennara og afturköllun þeirra og um afturköllun starfsleyfis ökuskóla, sbr. 62. og 63. gr. laga þessara. Þá skal ökunámsnefnd vera ráðherra og Umferðarstofu til ráðgjafar um stefnumótun og framþróun á sviði ökunáms og ökukennslu.

Samkvæmt 2. mgr. skipar ráðherra tvo fulltrúa í ökunámsnefnd án tilnefningar og skal annar þeirra vera formaður nefndarinnar en hinn sérfræðingur á sviði umferðarmála. Ríkislögreglustjórinn, Umferðarstofa og félag ökukennara tilnefna hver einn nefndarman.

Samkvæmt 3. mgr. setur í reglugerð nánari ákvæði um skipan og störf ökunámsnefndar.

#### Um 120. gr.

Greinin er sumpart samhljóða 116. og 117. gr. gildandi laga um fræðsluskyldur sveitarfélaga og um að kennsla í umferðarreglum fari fram í grunnskólum. Þó er lagt til að gerðar verði ákveðnar efnisbreytingar á þessum ákvæðum.

Með 1. mgr. er áréttað að umferðarfræðsla skuli fara fram í skólum, en einnig lagt til að lögfest verði að slík fræðsla skuli fara fram í leikskólum. Greinin er því að hluta til samhljóða fyrsta málsl. 117. gr. gildandi laga.

Samkvæmt 2. og 3. málsl. 117. gr. gildandi laga setur menntamálaráðherra, að fenginni umsögn Umferðarstofu, reglugerð um tilhögun umferðarfræðslu og prófkröfur. Ráðherra getur og með sama hætti sett reglur um slíka fræðslu í öðrum skólum. Með 2. mgr. er lagt til að ákvæði þessi verði gerð skýrari. Þannig er tekið fram að menntamálaráðherra ákveðið að fenginni umsögn Umferðarstofu nánari tilhögun umferðarfræðslu í grunn- og leikskólum í aðalnámskrá samkvæmt ákvæðum laga um grunnskóla og leikskóla, sbr. nú lög nr. 91/2008 um grunnskóla og lög nr. 90/2008 um leikskóla.

Samkvæmt 1. mgr. 13. gr. laga nr. 90/2008 setur menntamálaráðherra leikskólum aðalnámskrá sem er endurskoðuð reglulega. Í henni koma fram helstu markmið leikskólustarfs og uppeldis- og menntunarhlutverk leikskóla. Í aðalnámskrá leikskóla skal m.a. leggja áherslu á gildi leiks í öllu leikskólustarfi. Einnig skal fjallað um markmið fyrir námssvið leikskólans, foreldrasamstarf, þróunarstarf, mat á leikskólustarfi og tengsl leikskóla og grunnskóla. Í aðalnámskrá skal skilgreina hæfnipætti á námssviðum leikskólans í samræmi við aldur og þroska barna. Um aðalnámskrá í grunnskólum er nú fjallað í 24. gr. laga nr. 91/2008.

Með ofangreindri 2. mgr. greinarinnar er áréttuð sú mikilvæga stefna gildandi laga að umferðarfræðsla á fyrstu skólastigum sé þýðingarmikill þáttur í forvörnum og öryggismálum á sviði umferðarmála. Með því að taka það sérstaklega fram að menntamálaráðherra skuli fjalla um umferðarfræðslu í aðalnámskrám grunn- og leikskóla er lögð enn ríkari áhersla á það að slík fræðsla sé reglulegur liður í skólustarfinu.



Í 116. gr. gildandi laga er fjallað um fræðsluskyldur sveitarfélaga í 1. mgr. Í 2. mgr. er mælt fyrir um heimild sveitarfélaga til að skipa umferðarnefnd til þess að stuðla að umferðarfræðslu og vinna að bættu skipulagi umferðarmála í sveitarfélagi. Loks er í 3. mgr. mælt svo fyrir að sveitarstjórn og sveitarstjórnir setji nánari reglur um skipun og starfssvið umferðarnefnda.

Með 3. mgr. þessarar greinar er lagt til að ákvæði um fræðsluskyldur sveitarfélaga verði einfaldaðar. Afnumin verði hin almenna fræðsluskylda sveitarfélaga, sem er í höndum Umferðarstofu, sbr. d-lið 116. gr. frumvarpsins, en í staðinn viðhaldið því fyrirkomulagi að sveitarfélagi sé skylt að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað. Að þessu virtu er lagt til að ákvæði 2. og 3. mgr. 116. gr. gildandi laga verði afnumin, enda eðlilegra að það sé á forræði hvers sveitarfélags fyrir sig að skipuleggja innan ramma sveitarstjórnarlaga nr. 45/1998 hvernig það annast þær sértæku fræðsluskyldur, sem eftir standa. Það skal ítrekað að samkvæmt d-lið 116. gr. frumvarpsins ber Umferðarstofu að eiga samráð við sveitarfélög við framkvæmd fræðsluskyldu þeirra samkvæmt þessari grein.

#### Um XX. kafla.

##### Um 120. gr.

Í þessari grein er að finna almenn ákvæði um setningu reglugerða samkvæmt frumvarpinu.

Samkvæmt 1. mgr. skal ráðherra við setningu reglugerða samkvæmt lögunum á hverjum tíma taka mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum á sviði umferðarmála. Er því ráðgert að ráðherra leitist eins og kostur er við að innleiða þjóðréttarreglur á þessu sviði með stjórnvaldsfyrirmælum og þá þannig að gætt sé samræmis á milli landa sem slík fyrirmæli mæla eftir atvikum fyrir um. Með þessu ákvæði er einnig tryggt að heildarreglusetning hér á landi á sviði umferðarmála sé, eins og kostur er, að efni til nánar útfærð í reglum sem taka mið af íslenskum aðstæðum, enda sé samkvæmt hlutaðeigandi þjóðréttarreglu svigrúm fyrir íslensk stjórnvöld til að horfa til slíkra atriða.

Með 2. mgr. er ráðherra veitt heimild til að ákveða að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál þar sem fram koma þau fyrirmæli samkvæmt lögum þessum sem setja skal í reglugerð. Gæti það fyrirkomulag bæði verið til hagræðis og skýringarauka.

#### Um XXI. kafla.

##### 121. gr.

Lagt er til að ný umferðarlög taki gildi 1. janúar 2011. Falli þá um leið úr gildi umferðarlög nr. 50/1987, með síðari breytingum. Nauðsynlegt þykir að nokkur tími líði frá samþykkt frumvarpsins á Alþingi þar til lögin taka formlega gildi, enda þarf í milli-tíðinni að fara fram víðtækt og markvisst kynningarstarf af hálfu stjórnvalda auk þess sem þær stjórnkerfisbreytingar sem lögin gera ráð fyrir þarf að undirbúa.

Í 2. mgr. er áréttað að reglugerðir, sem settar eru samkvæmt gildandi lögum, haldi gildi sínu við gildistöku nýrra laga, uns nýjar reglugerðir hafa verið settar á grundvelli ákvæða frumvarpsins. Er það og eðli máls samkvæmt háð því að ákvæði gildandi reglugerða hafi næga stoð í ákvæðum nýrra laga.

#### XXII. KAFLI

##### *Ákvæði til bráðabirgða.*

Í ákvæðinu er fjallað um aðlögunartíma sem nauðsynlegur er vegna breytinga til hækkunar á lágmarksaldri þeirra sem hljóta ökuréttindi, sbr. a-lið 2. mgr. 57. gr. frumvarpsins. Samkvæmt 1. mgr. er lagt til að aðlögunartími verði 4 ár. Er þá hvoru tveggja horft til hagsmuna og væntinga þeirra ungmenna sem hafa nú miðað við það að geta

öðlast ökuréttindi 17 ára. Þá er ekki síst með bráðabirgðaákvæði þessu tekið tillit til hagsmuna ökukennara. Gera má ráð fyrir að skemmri aðlögunartími hefði í för með sér a.m.k. 50% samdrátt á sviði ökukennslu í ljósi þess að heill árgangur ungra ökunema sem ellegar hefði hafið ökunám verður að bíða til 17 ára aldurs í stað 16 ára aldurs samkvæmt gildandi lögum.

Dröoos

**FYLGISKJAL I.**

Jakob Kristinsson og Kristín Magnúsdóttir:

**Skýrsla um áhrif þess að lækka  
vanhæfismörk skv. 45. gr. umferðarlaga úr  
0,5 ‰ í 0,2 ‰**



Rannsóknastofa í lyfja- og eitrefnafræði

Mars 2009

## Formálsorð

Fimmtudaginn 13. nóvember 2008 vorum við undirrituð kölluð á fund umferðarlaganefndar í Samgönguráðuneytinu v/Tryggvagötu. Var þar farið fram á að við skrifuðum skýrslu um áhrif þess að lækka vanhæfismörkin fyrir alkóhól skv. 45. gr. umferðarlaga úr 0,5‰ í 0,2‰. Beiðni þessi var síðan staðfest með tölvupósti frá Birnu Hreiðarsdóttur, lögfræðingi í Samgönguráðuneytinu, dags. 25. nóvember. Skýrslu þessari er nú lokið. Gögnum í hana var aflað m.a. með tölvuleit í gagnaböndunum Medline og Google Scholar og úr bókum og tímaritum Rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði.

## Inngangur

Lengi hefur verið vitað að neysla áfengis (etanóls) rýrir getu manna til athafna, sem krefjast nákvæmni og einbeitingar. Þetta varð mjög ápreifanlegt vandamál þegar bílum fjölgaði á fyrri hluta síðustu aldar. Rannsóknir sýndu ótvírætt að þeir, sem neyttu áfengis voru í meiri hættu en aðrir að lenda í umferðaróhöppum og að hættan jókst með vaxandi styrk etanóls í blóði (1). Fljótlega varð því ljóst að takmarka yrði með lögum áfengisneyslu ökumanna. Núorðið er tekið tillit til framangreindra atriða í umferðarlögum flestra landa, með því að taka fram að ökumaður teljist vanhæfur til þess að stjórna ökutæki nái styrkur etnóls í blóði eða útöndunarlofti tilteknum mörkum. Verða þau hér á eftir nefnd vanhæfismörk. Enn fremur kemur þetta fram í því að ökumenn eru víðast hvar beittir því strangari viðurlögum sem styrkur etanóls í blóði er hærri. Í þeim texta, sem hér fer á eftir, verður einungis fjallað um vanhæfismörk í blóði. Gengið er út frá því að verði vanhæfismörkin lækkuð hér á landi verði þau lækkuð hlutfallslega jafn mikið í útöndunarlofti.

## Vanhæfismörkin

Hér á landi og víða annars staðar hafa vanhæfismörkin verið sett við 0,5‰ (promille) styrk etanóls í blóði. Óljóst er hvaðan sú tala er upphaflega fengin. Norðmenn settu þessi mörk, fyrstir þjóða í heiminum árið 1936 (2). Árið 1938 komst The National Safety Council í Bandaríkjunum að þeirri niðurstöðu, að sé styrkur etanóls í blóði lægri en 0,5‰ skerðist hæfni manna til þess að stjórna ökutæki minna en svo, að þeir geti talist hættulegir í umferðinni (3). Er líklegt að þetta álit hafi a.m.k. að hluta verið byggt á rannsókn, sem fór fram í Illinois í Bandaríkjunum og birtist í tímariti ameríska læknafélagsins árið 1938 (4). Nefnd skipuð af breska læknafélaginu komst að sömu niðurstöðu árið 1960, en ekki er vitað hvaða rannsóknir lágu þar að baki (3). Hér á landi voru vanhæfismörk fyrst sett í umferðarlög árið 1958 (nr. 26/1958). Voru þau sett við 0,5‰ og er líklegt að það hafi verið gert með hliðsjón af vanhæfismörkum, sem þá giltu í Noregi og Svíþjóð. Á þessum árum voru þau 0,8‰ í Danmörku og víða annars staðar í Evrópu. Í Svíþjóð voru vanhæfismörkin lækkuð í 0,2‰ árið 1990 (2). Hið sama var gert í Noregi árið 2002 (5). Í Danmörku voru vanhæfismörkin lækkuð úr 0,8‰ í 0,5‰ árið 1998 (6).

Vanhæfismörk eru gefin upp í mismunandi einingum í mismunandi löndum og því oft erfitt að átta sig á hvaða mörk eru í gildi á hverjum stað. Á Norðurlöndunum er alls

staðar notuð einingin ‰ (promille). Hér á landi stendur ‰ fyrir mg af etanóli í hverjum millilíttra af blóði (1‰ = 1 mg/ml). Annars staðar á Norðurlöndum stendur hún fyrir mg af etanóli í hverju grammi af blóði (1‰ = 1 mg/g). Höfundum þessarar skýrslu er ekki kunnugt um hvernig á þessum mismun stendur. Meðan Jón Steffensen prófessor bar ábyrgð á þessum mælingum hér á landi táknaði einingin ‰ mg/ml. Þessu var haldið óbreyttu þegar Rannsóknastofa í lyfja- og eiturefnafræði tók við þessum mælingum árið 1972. Okkur er heldur ekki kunnugt um að nokkurs staðar annars staðar en hjá frændþjóðum okkar sé miðað við massa (þyngd) blóðs þegar fjallað er um styrk etanóls í blóði. Þar eð eðlisþyngd blóðs er um 1,055 þýðir þetta að vanhæfismörkin hér á landi eru örlítið lægri en t.d. í Danmörku og Finnlandi. Þannig samsvara 0,5‰ hér á landi  $0,5/1,055 = 0,47‰$  á mælikvarða frændþjóða okkar. Ef vanhæfismörkin yrðu lækkuð hér á landi í 0,2‰ myndi það samsvara 0,19‰ á sama mælikvarða.

Aðrar einingar notaðar á alþjóðavettvangi eru t.d. mg/dl (1‰ = 100 mg/dl), % (1‰ = 0,1%), mg% (1‰ = 100 mg%) og g/dl (1‰ = 0,1 g/dl).

## Mat á áhrifum áfengis og lyfja á ökuhæfni

Ýmsar aðferðir hafa verið notaðar við mat á áhrifum áfengis og/eða lyfja á hæfni manna til aksturs. Má skipta þeim í meginatriðum í tvennt, annars vegar *faraldsfræðilegar rannsóknir* og hins vegar *rannsóknir, sem gerðar eru á fólki*. Lesendum skýrslunnar til glöggvunar verður stuttlega greint frá helstu eigindum aðferðanna, án þess að farið sé út í smáatriði.

Faraldsfræðilegar rannsóknir geta gefið vísbendingar um hvort neysla áfengis eða lyfja auki hættu á umferðaróhöppum. Þeim má skipta í tvennt, lýsandi (survey studies) og greinandi rannsóknir (case control studies, cohort studies). Lýsandi rannsóknir lýsa fyrst og fremst ástandinu eins og það er á hverjum tíma, t.d. fjölda umferðaslysa tengdum áfengisneyslu. Greinandi rannsóknir hins vegar eru settar upp þannig að unnt sé að draga ályktanir um hvort og hve mikið þættir eins og t.d. styrkur áfengis í blóði eða aldur ökumanns hafi áhrif á líkurnar á því að lenda í umferðaróhöppi.

Rannsóknnum á fólki má skipta í þrennt; *færniþróf, prófun í ökuhermi* og *akstur í sérútbúnum bíl*. Færniþrófum er ætlað að mæla ýmsa þætti, sem máli skipta við akstur, s.s. viðbragðsflýti, samhæfingu hreyfinga, athygli, sjónskerpu, sjónsvið, árvekni o.fl. Við þessar prófanir er notaður næmur tækjabúnaður og er þannig hægt að greina áhrif lyfja eða áfengis, jafnvel þótt styrkur þeirra í blóði sé mjög lágur. Í ökuhermi er reynt að líkja eftir aðstæðum eins og þær eru í umferðinni og viðbrögð ökumanns við eðlilegum jafnt sem óvæntum aðstæðum skoðuð. Með sérútbúnum bílum er átt við bíla með tvöfalt stjórnkerfi. Tilraunapólinn situr þá í ökumannssætinu en í framsætinu hinum megin situr þjálfaður ökumaður, sem grípur inn í ef eitthvað fer úrskaiðis. Stjórnþæki hans hafa alltaf yfirhöndina yfir stjórnþækjum tilraunapóla. Tölvustýrð skráningartæki og myndavél fylgjast með öllum hreyfingum bílsins og viðbrögðum ökumanna. Rannsóknir með þessum útbúnaði eru oftast gerðar í venjulegri umferð til þess að líkja sem mest eftir eðlilegum aðstæðum.

Þegar áhrif lyfja eða áfengis eru metin með rannsóknnum á fólki þá er tilraunapólinn látinn gangast undir próf, annars vegar allsgáður og hins vegar undir áhrifum. Frammistaðan á prófunum er síðan borin saman. Af siðfræðilegum ástæðum er ekki hægt að prófa áhrif ólöglegra ávana- og fíkniefna með þessum hætti. Sama gildir um háan styrk áfengis og lyfja í blóði.

## Áhrif áfengis við lágan styrk í blóði

Áður hefur verið vikið að því að The National Safety Council í Bandaríkjunum komst að þeirri niðurstöðu árið 1938, að sé styrkur etanóls í blóði lægri en 0,5% skerðist hæfni manna til aksturs minna en svo, að þeir geti talist hættulegir í umferðinni (3). Síðan hafa verið birtar fjölmargar greinar um áhrif etanóls á ýmis færniþróf. Þrátt fyrir að athygli rannsækenda hafi oftast beinst að bilinu 0,5% - 0,8% komu snemma fram vísbendingar um að það gæti haft áhrif við lægri styrk (7). Nýlegar rannsóknir taka af allan vafa í þessu tilliti. Grant og samverkamenn (8) hans notuðu ferns konar færniþróf til þess að mæla áhrif etanóls við 0,2%, 0,5% og 0,8% styrk í blóði. Etanól hafði marktæk áhrif á öll prófin við 0,5% og 0,8% styrk og í eitt af fjórum við 0,2% styrk. Þátttakendur í þessari tilraun voru 12. Breitmeier og samverkamenn hans (9) lögðu fjölmörg próf fyrir 16 þátttakendur. Styrk etanóls í blóði var haldið nálægt 0,3%. Etanól hafði marktæk áhrif á ýmis viðbrögð við sjónrænni örvun, en ekki á próf sem mæla vitræna getu, minni, árvekni, athygli, skipta athygli eða viðbrögð við hljóði (acoustic sequential stimuli). Ramaekers og samverkamenn (10) rannsökuðu áhrif kannabis og etanóls hvort í sínu lagi og saman hjá 18 einstaklingum. Í rannsókninni var notaður sérútbúinn bíll eins og lýst er hér að framan. Í tilraununum með etanól var leitast við að halda styrk þess í blóði á bilinu 0,35-0,50%. Í ljós kom að etanól eitt sér hafði lítil, en þó marktæk áhrif á hæfni þátttakenda til aksturs. Að lokum má nefna eina faraldsfræðilega rannsókn, sem styður framangreindar niðurstöður. Peck og samverkamenn hans (11) notuðu greinandi faraldsfræði (case control study) við rannsókn á gögnum um 2871 umferðaróhapp í Bandaríkjunum (Long Beach CA og Fort Lauderdale FL) á þriggja ára tímabili 1996-1998. Í ljós kom að ungir öikumenn (yngri en 21 árs) voru í sérstakri hættu. Þegar við 0,4% voru líkurnar á að lenda í árekstri tvöfalt meiri en hjá þeim, sem ekki höfðu neytt áfengis. Hjá eldri öikumönnum fóru líkurnar á óhappi að aukast þegar styrkur etanóls var í kringum 0,5% og höfðu tvöfaldast við u.p.b. 0,9%. Höfundar greinarinnar töldu mismuninn þó ekki stafa beinlínis af því að etanól hefði meiri áhrif á þá, sem yngri eru, enda hafa færniþróf ekki bent til þess. Mun líklegri væri reynsluleysi í akstri og í meðferð áfengis ásamt því að ungir og reynslulausir einstaklingar, sem taka ákvörðun um að aka bíl eftir að hafa neytt áfengis, séu að öllum líkindum áhættusæknari en aðrir.

Þrátt fyrir að í ljós hafi komið að etanól í blóði undir 0,5% hafi áhrif á ýmis færniþróf, verður ekki horft fram hjá því að þessi áhrif eru lítil og að öllum líkindum sambærileg við áhrif ýmis konar áreitiss, sem menn verða fyrir í akstri við eðlilegar aðstæður. Því til stuðnings má nefna rannsókn, sem gerð var í ökuhermi (12). Tilraunapolar voru látnir leysa tvenns konar þrautir meðan á akstri stóð, annars vegar að tala í farsíma með handfrjálsum búnaði og hins vegar framkvæma ýmsar aðgerðir, sem algengar eru í akstri, s.s. velja lög á geislaspilara eða stilla hitastig og blástur á miðstöð. Frammistaða þeirra var síðan borin saman við það að aka undir áhrifum áfengis með tæpl. 0,8% af etanóli í blóði. Í ljós kom að áfengisneysla hafði í heildina minnst áhrif á aksturslag tilraunapóla. Einnig kom í ljós, eins og vænta mátti, að þeir stóðu sig verst, sem þurftu að stilla „græjur“ eða tala í síma jafnframt því að aka undir áhrifum áfengis. Niðurstöður annarrar rannsóknar, sem gerð var í ökuhermi og bar saman áhrif þess að tala í farsíma og aka undir áhrifum áfengis, bentu til þess að álíka varasamt gæti verið að tala í síma og vera með 0,8% af etanóli í blóðinu (13). Skipti þá engu máli hvort notaður var handfrjálss búnaður eða ekki.

Við túlkun á niðurstöðum prófana á áhrifum áfengis á aksturshæfni verður að hafa það í huga að þær eru venjulega gerðar á heilbrigðum, ungum einstaklingum. Líklegt er því að niðurstöður þeirra gildi ekki um alla aldurshópa eða um fólk, sem

haldið er sjúkdómum eða persónuleikaröskunum en ekur þó bíl að staðaldri. Í þýskri rannsókn var sýnt fram á að fólk með langvinna lungnateppu (COPD) stóð sig verr í ökuhermi en heilbrigðir, jafnaldra einstaklingar (14). Niðurstöðurnar voru ekki settar í samhengi við áhrif áfengis. Í bandarískri rannsókn kom fram að einstaklingar með athyglisbrest og ofvirkni (ADHD) sýndu svipaða frammistöðu í ökuhermi og heilbrigðir einstaklingar, sem voru með u.þ.b. 0,8% af etanóli í blóðinu (15).

Velþekkt er að svefnleysi og þreyta draga úr hæfni manna til aksturs. Í nokkrum tilvikum hafa áhrif þessara þátta verið rannsökuð samtímis áhrifum etanóls. Má þar m.a. nefna rannsóknir Fairclough og Graham (16) og Keall og samverkamanna (17). Erfitt er að setja mælistiku á þessa þætti, en í ljós hefur komið að þreyta og svefnleysi geta haft áhrif, sem mælast langt yfir vanhæfismörkum. Verður ekki nánar fjallað um það hér.

Að öllu samanlögðu má vera ljóst að etanól hefur mælanleg áhrif á ýmsa færniþætti, sem skipta máli við akstur, jafnvel þótt styrkur þess í blóði sé undir núverandi vanhæfismörkum (0,5%). Undir þessum mörkum eru áhrif þess þó væntanlega lítil þegar þau eru borin saman við áhrif margs konar áreitis, sem menn kunna að verða fyrir í eðlilegum akstri. Rannsóknir benda til þess að etanól auki við áhrif áreitis í akstri (12).

## Áhrif lækkunar vanhæfismarka í 0,2 % á umferðaröryggi

Ekki er vitað um aðrar þjóðir í Evrópu en Norðmenn og Svía, sem hafa lækkað vanhæfismörkin í 0,2%. Fjórar þjóðir virðast hafa sett hafa alger núllmörk, þ.e. ekkert etanól má finnast í blóði ökumanns. Þessar þjóðir eru Rúmenar, Slóvakar, Tékkar og Ungverjar (18). Ekki hefur komið fram nein alþjóðlega viðurkennd aðferð til þess að meta áhrif lækkunar vanhæfismarka á umferðaröryggi. Í flestum rannsóknum af þessu tagi hafa menn notað breytingar á tíðni alvarlegra umferðarslysa af völdum ölvunar sem mælikvarða á áhrifin. Þessi aðferðafræði hefur verið gagnrýnd og sýnt fram á ýmsa veikleika hennar. Mann og meðhöfundar hans (19) fóru ofan í saumana á 16 rannsóknum þar sem þessi aðferðafræði var notuð. Í flestum þeirra hafði alvarlegum umferðarslysum af völdum ölvunar fækkaði í kjölfar lækkunar á vanhæfismörkum, sem í flestum tilvikum var lækkun úr 0,8% í 0,5%. Þeir komust að þeirri niðurstöðu að margir truflandi þættir (confounding factors) gætu hafa haft áhrif á niðurstöðurnar og því óvarlegt að draga af þeim sterkar ályktanir. Þeir töldu einnig að fækkun umferðarslysa í kjölfar slíkra breytinga mætti fyrst og fremst rekja til athyglinnar, sem þær vekja skömmu áður og eftir að þær eiga sér stað. Umræða um breytt og augin viðurlög við ölvunarakstri, ótti við hert eftirlit o.fl. hefðu í sjálfu sér nægilegan fælingarmátt til þess að draga úr ölvunarakstri, a.m.k. tímabundið. Skiptir þá minna máli hvort vanhæfismörkin eru lækkuð úr 0,8% í 0,5% eða úr 0,5% í 0,2%. Í þessu sambandi má einnig benda á, að langflestir ölvandið ökumenn, sem slasast eða láta lífið í umferðinni eru með mjög mikið etanól í blóði, þ.e. langt umfram öll vanhæfismörk (20,21). Hér er oft um að ræða fólk, sem á við áfengisvandamál að stríða. Fremur ólíklegt má telja að lækkun vanhæfismarka hafi áhrif á þennan hóp, a.m.k. ekki til frambúðar.

Við lækkunina á vanhæfismörkunum í Danmörku árið 1998 var kannað hvort umferðarlagabreytingin hefði breytt afstöðu manna til áfengisneyslu fyrir akstur (22). Viðhorfskönnunin var gerð í október – desember 1997 og síðan endurtekin ári seinna, þ.e. 7-10 mánuðum eftir að breytingin tók gildi. Í ljós kom að hlutfall þeirra, sem taldi í lagi að fá sér að hámarki einn drykk fyrir akstur jókst úr 71% í 80%. Mismunurinn var ekki mikill en þó tölfræðilega marktækur. Einnig kom í ljós að þekking manna á

vanhæfismörkunum jókst umtalsvert. Þegar hefðbundinn mælikvarði, þ.e. gögn um umferðarslys, eins og lýst var að framan, var lagður á árangurinn af breytingunum, virtist árangurinn vera neikvæður, þ.e. fleiri ölvaðir ökumenn létust í umferðarslysum eftir breytinguna.

Af rannsóknum, sem gerðar hafa verið á áhrifum áfengis á aksturshæfni, má draga þá ályktun að vænta megi miklu minni áhrifa á umferðaröryggi þegar vanhæfismörk eru lækkuð úr 0,5% í 0,2% en þegar þau eru lækkuð úr 0,8% í 0,5%. Eina rannsóknin, sem gerð hefur verið á þessu er sú sem gerð var á áhrifum umferðarlagabreytinganna í Svíþjóð 1990 (23). Gerð var tímaraðarrannsókn (interrupted time series analysis, ARIMA) á gögnum um umferðarslys, sem urðu á tímabilinu frá júlí 1987 til júní 1996. Leiðrétt var fyrir breytingum í áfengisneyslu (sölu áfengis) og eignum kílómetrum (sölu eldsneytis). Niðurstaðan var sú, að í kjölfar breytinganna hefði orðið u.þ.b. 7% fækkun á öllum umferðarslysum, 10% fækkun banaslysa og 11% fækkun á umferðarslysum með einu ökutæki. Höfundur bendir þó á að ýmsir truflandi þættir (confounding factors), sem ekki er tekið tillit til í útreikningunum gætu haft áhrif á niðurstöðurnar og beri því að túlka þær með varúð. Má í þessu sambandi nefna að ekki var tekið tillit til þess, að á sama tímabili varð veruleg fækkun á alvarlegum umferðarslysum í nágrannalöndunum, Danmörku og Noregi, án þess að þar hefðu verið gerðar neinar breytingar á vanhæfismörkum (24). Víðar í Evrópu varð einnig vart þróunar í sömu átt (24). Líklegt er þó að breytingin hafi haft áhrif til batnaðar. Í ljósi þeirrar gagnrýni, sem fram hefur komið á aðferðafræðina er mjög erfitt að meta hvort þau eru mikil eða lítil. Engin rannsókn virðist hafa verið gerð á áhrifum umferðarlagabreytinganna í Noregi 2002.

Mann og meðhöfundar hans (19) benda í ritgerð sinni á mikilvægi þess að áhrif lækkunar á vanhæfismörkum séu varanleg. Ný rannsókn á hlutdeild áfengis og lyfja í alvarlegum umferðarslysum í Svíþjóð, sem birtist á þessu ári, gæti bent til þess að áhrif umferðarlagabreytinganna hafi, a.m.k. að hluta, gengið til baka (21). Höfundar greinarinnar rannsökuðu ökumenn, sem létust í umferðarslysum í norður Svíþjóð á tveggja ára tímabili 2004-2006. Einnig voru rannsakaðir ökumenn, sem slösuðust í umferðarslysum og voru fluttir á sjúkrahús á tímabilinu 2005-2007. Niðurstöður þessarar rannsóknar voru síðan bornar saman við sams konar rannsókn, sem gerð var á sama landssvæði á tímabilinu 1991-1993, þ.e. skömmu eftir umferðarlagabreytinguna. Í ljós kom að hlutdeild áfengis eins út af fyrir sig í banaslysum hafði aukist úr 24% í 38% og í öðrum slysum úr 12% í 21%. Mismunurinn var þó ekki tölfræðilega marktækur nema í síðara tilvikinu. Þegar litið var til aksturs undir áhrifum lyfja og/eða áfengis í heild var mismunurinn hámarktækur í báðum tilvikum.

## Tæknileg og mælingafræðileg atriði

Hér á landi eins og víðast hvar annars staðar er etanól mælt í blóði með gasgreiningu á súlu (gas chromatography). Með þeim tækjabúnaði, sem Rannsóknastofa í lyfja- og eiturefnafræði hefur yfir að ráða eru engin vandkvæði á því að mæla styrk etanóls í blóði, sem er 0,2% eða lægri, með sambærilegri nákvæmni og við núverandi vanhæfismörk. Skýrsluhöfundar hafa ekki undir höndum upplýsingar um búnað lögreglunnar til þess að mæla etanól í útöndunarlofti. Við höfum samt heimildir um að hann sé sams konar og notaður er í Noregi og Svíþjóð og ætti því ekki að valda neinum vandamálum í þessu tilliti.



## Annað, sem máli kann að skipta

Í áfengislögum nr. 75/1998 er áfengi skilgreint sem “hver sá neysluhæfur vökvi sem í er að rúmmáli meira en 2,25% af hreinum vínanda”. Í rannsókn, sem gerð var hér á landi árið 1999, kom í ljós að styrkur etanóls í blóði fór yfir 0,2‰ mörkin hjá 3 einstaklingum af 12 eftir drykkju á 500 ml af pilsner, sem innihélt 2,2 % af etanóli (25). Hjá einum nálgast styrkurinn 0,3 ‰ (0,277‰). Ef vanhæfismörkin í blóði verða færð niður í 0,2‰ er sá möguleiki fyrir hendi að einhver hljóti dóm fyrir ölvunarakstur án þess að hafa neytt áfengis. Það stangast í raun á við 44. og 45. gr. umferðarlaga en af samhenginu þar má skilja að menn geti ekki verið undir áhrifum áfengis nema að hafa neytt þess. Þetta kallar annað hvort á orðalagsbreytingar í umferðarlögum eða breytingu á áfengislögum.

Enginn alþjóðlega viðurkenndur mælikvarði er til um það hvenær ástand ökumanns er svo bágborið að hann teljist ekki geta stjórnað bifreið með öruggum hætti. Þegar meta á áhrif lyfja á getu ökumanns til þess að stjórna bifreið er það gert með hliðsjón af rannsóknum, sem gerðar hafa verið með sömu aðferðum og nefndar eru að framan um mat á áhrifum áfengis á ökuhæfni. Í þeim hafa í flestum tilvikum verið borin saman áhrif áfengis og viðkomandi lyfs á færniþróf eða akstursþróf við mismunandi styrk í blóði. Hér á landi, og annars staðar þar sem vanhæfismörkin eru við 0,5‰, er hlutverk sérfræðingsins, sem metur ástand ökumanns út frá mælingum á styrk lyfja í blóði, fólgið í því að meta hvort þau kunni að hafa haft jafn mikil eða meiri áhrif á færni ökumanns en 0,5‰ af etanóli í blóði.

Langflestar samanburðarrannsóknir á áhrifum etanóls og lyfja hafa verið gerðar við styrk etanóls í blóði á bilinu 0,5-0,8‰. Skýrsluhöfundum er ekki kunnugt um neinar rannsóknir, sem hafa verið gerðar við styrk, sem er nálægt 0,2‰. Þetta skapar mikinn vanda ef vanhæfismörkin verða lækkuð án þess að gerðar verði ráðstafanir til þess að mæta honum. Í sænsku umferðarlögunum eru sérstök ákvæði, sem fjalla um akstur undir áhrifum lyfja og koma í veg fyrir að þessi vandi komi til álita. Svipuð ákvæði eru einnig í finnsku umferðarlögunum, enda þótt vanhæfismörkin þar séu önnur.

## Samantekt

Etanól skerðir hæfni manna til þess að leysa af hendi flókin verkefni á borð við það að aka bifreið, jafnvel þótt styrkur þess í blóði sé lægri en 0,5%. Áhrif þess eru þó lítil og minnka með lækkandi styrk.

Fremur líklegt er að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis. Erfitt er samt að meta hve mikil þau urðu.

Skýrsluhöfundar koma ekki auga á nein tæknileg eða mælingafræðileg vandamál samfara því að lækka vanhæfismörkin í 0,2%.

Ef vanhæfismörkin verða lækkuð í 0,2% hér á landi verður að gera hliðarráðstafanir, sem lúta að akstri undir áhrifum lyfja. Í því sambandi mætti hugsanlega nota sænsku umferðarlögin sem fyrirmynd.

Reykjavík, 25. mars 2009

---

Jakob Kristinsson, dósent

---

Kristín Magnúsdóttir, deildarstjóri

## Heimildaskrá

1. Denney, R.C.: *Alcohol and accidents*. Sigma Press 1986. bls. 43-58.
2. Jones, A.W.: Blood and breath alcohol concentrations. *Brit. Med. J.* 1992, **305** (6859), 955.2.
3. Denney, R.C.: *Alcohol and accidents*. Sigma Press 1986. bls. 59-66.
4. Holcomb, R.L.: Alcohol in relation to traffic accidents. *J. Am. Med. Assoc.* 1938, **111**, 1076-1085.
5. Christophersen, A.S.: Persónulegar upplýsingar í mars 2009.
6. Betænkning om alkohol i udåndingsluft og en nulgrænse for euforiserende stoffer mv. Betænkning nr. 1486. Justitsministeriet, København 2007, bls. 18.
7. Dunbar, J.A., Penttilä, A. & Pikkarainen, J.: Drinking and driving: choosing the legal limits. *Brit. Med. J.* 1987, **295** (1458), 1458-1460.
8. Grant, S.A., Millar, K. & Kenny, G.N.C.: Blood alcohol concentration and psychomotor effects. *Brit. J. Anaesth.* 2000, **85**, 401-406.
9. Breitmeier, D., Seeland-Schulze, I., Hecker, H. & Schneider, U.: The influence of blood alcohol concentrations of around 0.03% on neuropsychological functions - a double blind, placebo-controlled investigation. *Addiction Biol.* 2007, **12**, 183-189.
10. Ramaekers, J.G., Robbe, H.W.J. & O'Hanlon, J.F.: Marijuana, alcohol and actual driving performance. *Hum. Psychopharmacol.* 2000, **15**, 551-558.
11. Peck, R.C., Gebers, M.A., Voas, R.B. & Romano E.: The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *J. Safety Res.* 2008, **39**, 311-319.
12. Rakauskas, M.E., Ward, N.J., Boer, E.R., Bernat, E.M., Cadwallader, M. & Patrick, C.J.: Combined effects of alcohol and distraction on driving performance. *Acc. Anal. Prev.* 2008, **40**, 1742-1749.
13. Strayer, D.L., Drews, F.A. & Crouch, D.J.: A comparison of the cell phone driver and the drunk driver. *Human Factors* 2006, **48**, 381-391.
14. Orth, M., Diekmann, C., Suchan, B., Duchna, H.W., Widdig, W., Schultze-Werninghaus, G., Rasche, K. & Kotterba, S.: Driving performance in patients with chronic obstructive pulmonary disease. *J. Physiol. Pharmacol.* 2008, **59**, (suppl. 6), 539-547.
15. Weafer, J., Camarillo, D., Fillmore, M.T., Milich, R. & Marcziński, C.A.: Simulated driving performance of adults with ADHD: Comparisons with alcohol intoxication. *Exp. Clin. Psychopharmacol.* 2008, **16**, 251-263.

16. Fairclough, S.H., Graham, R.: Impairment of driving performance caused by sleep deprivation or alcohol: A comparative study. *Human Factors* 1999, **41**, 118-128.
17. Keall, M.D., Frith, W.J. & Patterson, T.L.: The contribution of alcohol to night time crash risk and other risks of night driving. *Accid. Anal. Prev.* 2005, **37**, 816-824.
18. Farke, W. (ed): *Reducing drinking and driving in Europe*. German Centre for Addiction Issues, Hamm, 2008, bls. 7.
19. Mann, R.E., Macdonald, S., Stoduto, G., Bondy, S., Jonah, B. & Shaikh, A.: The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review. *Accid. Anal. Prev.* 2001, **33**, 569-583.
20. Bedford, D., O'Farrell, A. & Howell, F.: Blood alcohol levels in persons who died from accidents and suicide. *Ir. Med. J.* 2006, **99**, 80-83.
21. Ahlm, K., Björnstig, U. & Öström, M.: Alcohol and drugs in fatally and non-fatally injured motor vehicle drivers in northern Sweden. *Accid. Anal. Prev.* 2009, **41**, 129-136.
22. Bernhoft, I.M. & Behrendorff, I.: Effect of lowering the alcohol limit in Denmark. *Accid. Anal. Prev.* 2003, **35**, 515-525.
23. Norström T.: Assessment of the impact of the 0.02‰ BAC-limit in Sweden. *Studies on Crime and Crime Prevention* 1997, **6**, 245-258.
24. Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America. United Nations. New York and Geneva 2007, bls. 14-17.
25. Magnúsdóttir, K. & Jóhannesson, Þ.: Ethanol in blood after ingestion of light alcoholic beverages (maximal 2.25 % v/v). *Pharmacol. Toxicol.* 2000, **87**, 297-298.

dröög

**FYLGISKJAL I.**

Jakob Kristinsson og Kristín Magnúsdóttir:

**Skýrsla um áhrif þess að lækka  
vanhæfismörk skv. 45. gr. umferðarlaga úr  
0,5 ‰ í 0,2 ‰**



Rannsóknastofa í lyfja- og eiturefnafræði

Mars 2009

## Formálsorð

Fimmtudaginn 13. nóvember 2008 vorum við undirrituð kölluð á fund umferðarlaganefndar í Samgönguráðuneytinu v/Tryggvagötu. Var þar farið fram á að við skrifuðum skýrslu um áhrif þess að lækka vanhæfismörkin fyrir alkóhól skv. 45. gr. umferðarlaga úr 0,5‰ í 0,2‰. Beiðni þessi var síðan staðfest með tölvupósti frá Birnu Hreiðarsdóttur, lögfræðingi í Samgönguráðuneytinu, dags. 25. nóvember. Skýrslu þessari er nú lokið. Gögnum í hana var aflað m.a. með tölvuleit í gagnaböndunum Medline og Google Scholar og úr bókum og tímaritum Rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði.

## Inngangur

Lengi hefur verið vitað að neysla áfengis (etanóls) rýrir getu manna til athafna, sem krefjast nákvæmni og einbeitingar. Þetta varð mjög ápreifanlegt vandamál þegar bílum fjölgaði á fyrri hluta síðustu aldar. Rannsóknir sýndu ótvírætt að þeir, sem neyttu áfengis voru í meiri hættu en aðrir að lenda í umferðaróhöppum og að hættan jókst með vaxandi styrk etanóls í blóði (1). Fljótlega varð því ljóst að takmarka yrði með lögum áfengisneyslu ökumanna. Núorðið er tekið tillit til framangreindra atriða í umferðarlögum flestra landa, með því að taka fram að ökumaður teljist vanhæfur til þess að stjórna ökutæki nái styrkur etnóls í blóði eða útöndunarlofti tilteknum mörkum. Verða þau hér á eftir nefnd vanhæfismörk. Enn fremur kemur þetta fram í því að ökumenn eru víðast hvar beittir því strangari viðurlögum sem styrkur etanóls í blóði er hærri. Í þeim texta, sem hér fer á eftir, verður einungis fjallað um vanhæfismörk í blóði. Gengið er út frá því að verði vanhæfismörkin lækkuð hér á landi verði þau lækkuð hlutfallslega jafn mikið í útöndunarlofti.

## Vanhæfismörkin

Hér á landi og víða annars staðar hafa vanhæfismörkin verið sett við 0,5‰ (promille) styrk etanóls í blóði. Óljóst er hvaðan sú tala er upphaflega fengin. Norðmenn settu þessi mörk, fyrstir þjóða í heiminum árið 1936 (2). Árið 1938 komst The National Safety Council í Bandaríkjunum að þeirri niðurstöðu, að sé styrkur etanóls í blóði lægri en 0,5‰ skerðist hæfni manna til þess að stjórna ökutæki minna en svo, að þeir geti talist hættulegir í umferðinni (3). Er líklegt að þetta álit hafi a.m.k. að hluta verið byggt á rannsókn, sem fór fram í Illinois í Bandaríkjunum og birtist í tímariti ameríska læknafélagsins árið 1938 (4). Nefnd skipuð af breska læknafélaginu komst að sömu niðurstöðu árið 1960, en ekki er vitað hvaða rannsóknir lágu þar að baki (3). Hér á landi voru vanhæfismörk fyrst sett í umferðarlög árið 1958 (nr. 26/1958). Voru þau sett við 0,5‰ og er líklegt að það hafi verið gert með hliðsjón af vanhæfismörkum, sem þá giltu í Noregi og Svíþjóð. Á þessum árum voru þau 0,8‰ í Danmörku og víða annars staðar í Evrópu. Í Svíþjóð voru vanhæfismörkin lækkuð í 0,2‰ árið 1990 (2). Hið sama var gert í Noregi árið 2002 (5). Í Danmörku voru vanhæfismörkin lækkuð úr 0,8‰ í 0,5‰ árið 1998 (6).

Vanhæfismörk eru gefin upp í mismunandi einingum í mismunandi löndum og því oft erfitt að átta sig á hvaða mörk eru í gildi á hverjum stað. Á Norðurlöndunum er alls

staðar notuð einingin ‰ (promille). Hér á landi stendur ‰ fyrir mg af etanóli í hverjum millilíttra af blóði (1‰ = 1 mg/ml). Annars staðar á Norðurlöndum stendur hún fyrir mg af etanóli í hverju grammi af blóði (1‰ = 1 mg/g). Höfundum þessarar skýrslu er ekki kunnugt um hvernig á þessum mismun stendur. Meðan Jón Steffensen prófessor bar ábyrgð á þessum mælingum hér á landi táknaði einingin ‰ mg/ml. Þessu var haldið óbreyttu þegar Rannsóknastofa í lyfja- og eiturefnafræði tók við þessum mælingum árið 1972. Okkur er heldur ekki kunnugt um að nokkurs staðar annars staðar en hjá frændþjóðum okkar sé miðað við massa (þyngd) blóðs þegar fjallað er um styrk etanóls í blóði. Þar eð eðlisþyngd blóðs er um 1,055 þýðir þetta að vanhæfismörkin hér á landi eru örlítið lægri en t.d. í Danmörku og Finnlandi. Þannig samsvara 0,5‰ hér á landi  $0,5/1,055 = 0,47‰$  á mælikvarða frændþjóða okkar. Ef vanhæfismörkin yrðu lækkuð hér á landi í 0,2‰ myndi það samsvara 0,19‰ á sama mælikvarða.

Aðrar einingar notaðar á alþjóðavettvangi eru t.d. mg/dl (1‰ = 100 mg/dl), % (1‰ = 0,1%), mg% (1‰ = 100 mg%) og g/dl (1‰ = 0,1 g/dl).

## Mat á áhrifum áfengis og lyfja á ökuhæfni

Ýmsar aðferðir hafa verið notaðar við mat á áhrifum áfengis og/eða lyfja á hæfni manna til aksturs. Má skipta þeim í meginatriðum í tvennt, annars vegar *faraldsfræðilegar rannsóknir* og hins vegar *rannsóknir, sem gerðar eru á fólki*. Lesendum skýrslunnar til glöggvunar verður stuttlega greint frá helstu eigindum aðferðanna, án þess að farið sé út í smáatriði.

Faraldsfræðilegar rannsóknir geta gefið vísbendingar um hvort neysla áfengis eða lyfja auki hættu á umferðaróhöppum. Þeim má skipta í tvennt, lýsandi (survey studies) og greinandi rannsóknir (case control studies, cohort studies). Lýsandi rannsóknir lýsa fyrst og fremst ástandinu eins og það er á hverjum tíma, t.d. fjölda umferðaslysa tengdum áfengisneyslu. Greinandi rannsóknir hins vegar eru settar upp þannig að unnt sé að draga ályktanir um hvort og hve mikið þættir eins og t.d. styrkur áfengis í blóði eða aldur ökumanns hafi áhrif á líkurnar á því að lenda í umferðaróhöppi.

Rannsóknnum á fólki má skipta í þrennt; *færniþróf, prófun í ökuhermi* og *akstur í sérútbúnum bíl*. Færniþrófum er ætlað að mæla ýmsa þætti, sem máli skipta við akstur, s.s. viðbragðsflýti, samhæfingu hreyfinga, athygli, sjónskerpu, sjónsvið, árvekni o.fl. Við þessar prófanir er notaður næmur tækjabúnaður og er þannig hægt að greina áhrif lyfja eða áfengis, jafnvel þótt styrkur þeirra í blóði sé mjög lágur. Í ökuhermi er reynt að líkja eftir aðstæðum eins og þær eru í umferðinni og viðbrögð ökumanns við eðlilegum jafnt sem óvæntum aðstæðum skoðuð. Með sérútbúnum bílum er átt við bíla með tvöfalt stjórnkerfi. Tilraunapólinn situr þá í ökumannssætinu en í framsætinu hinum megin situr þjálfaður ökumaður, sem grípur inn í ef eitthvað fer úrskaiðis. Stjórnþæki hans hafa alltaf yfirhöndina yfir stjórnþækjum tilraunapóla. Tölvustýrð skráningartæki og myndavél fylgjast með öllum hreyfingum bílsins og viðbrögðum ökumanna. Rannsóknir með þessum útbúnaði eru oftast gerðar í venjulegri umferð til þess að líkja sem mest eftir eðlilegum aðstæðum.

Þegar áhrif lyfja eða áfengis eru metin með rannsóknnum á fólki þá er tilraunapólinn látinn gangast undir próf, annars vegar allsgáður og hins vegar undir áhrifum. Frammistaðan á prófunum er síðan borin saman. Af siðfræðilegum ástæðum er ekki hægt að prófa áhrif ólöglegra ávana- og fíkniefna með þessum hætti. Sama gildir um háan styrk áfengis og lyfja í blóði.



## Áhrif áfengis við lágan styrk í blóði

Áður hefur verið vikið að því að The National Safety Council í Bandaríkjunum komst að þeirri niðurstöðu árið 1938, að sé styrkur etanóls í blóði lægri en 0,5% skerðist hæfni manna til aksturs minna en svo, að þeir geti talist hættulegir í umferðinni (3). Síðan hafa verið birtar fjölmargar greinar um áhrif etanóls á ýmis færniþróf. Þrátt fyrir að athygli rannsækenda hafi oftast beinst að bilinu 0,5% - 0,8% komu snemma fram vísbendingar um að það gæti haft áhrif við lægri styrk (7). Nýlegar rannsóknir taka af allan vafa í þessu tilliti. Grant og samverkamenn (8) hans notuðu ferns konar færniþróf til þess að mæla áhrif etanóls við 0,2%, 0,5% og 0,8% styrk í blóði. Etanól hafði marktæk áhrif á öll prófin við 0,5% og 0,8% styrk og í eitt af fjórum við 0,2% styrk. Þátttakendur í þessari tilraun voru 12. Breitmeier og samverkamenn hans (9) lögðu fjölmörg próf fyrir 16 þátttakendur. Styrk etanóls í blóði var haldið nálægt 0,3%. Etanól hafði marktæk áhrif á ýmis viðbrögð við sjónrænni örvun, en ekki á próf sem mæla vitræna getu, minni, árvekni, athygli, skipta athygli eða viðbrögð við hljóði (acoustic sequential stimuli). Ramaekers og samverkamenn (10) rannsökuðu áhrif kannabis og etanóls hvort í sínu lagi og saman hjá 18 einstaklingum. Í rannsókninni var notaður sérútbúinn bíll eins og lýst er hér að framan. Í tilrauninum með etanól var leitast við að halda styrk þess í blóði á bilinu 0,35-0,50%. Í ljós kom að etanól eitt sér hafði lítil, en þó marktæk áhrif á hæfni þátttakenda til aksturs. Að lokum má nefna eina faraldsfræðilega rannsókn, sem styður framangreindar niðurstöður. Peck og samverkamenn hans (11) notuðu greinandi faraldsfræði (case control study) við rannsókn á gögnum um 2871 umferðaróhapp í Bandaríkjunum (Long Beach CA og Fort Lauderdale FL) á þriggja ára tímabili 1996-1998. Í ljós kom að ungir öikumenn (yngri en 21 árs) voru í sérstakri hættu. Þegar við 0,4% voru líkurnar á að lenda í árekstri tvöfalt meiri en hjá þeim, sem ekki höfðu neytt áfengis. Hjá eldri öikumönnum fóru líkurnar á óhappi að aukast þegar styrkur etanóls var í kringum 0,5% og höfðu tvöfaldast við u.p.b. 0,9%. Höfundar greinarinnar töldu mismuninn þó ekki stafa beinlínis af því að etanól hefði meiri áhrif á þá, sem yngri eru, enda hafa færniþróf ekki bent til þess. Mun líklegri væri reynsluleysi í akstri og í meðferð áfengis ásamt því að ungir og reynslulausir einstaklingar, sem taka ákvörðun um að aka bíl eftir að hafa neytt áfengis, séu að öllum líkindum áhættusæknari en aðrir.

Þrátt fyrir að í ljós hafi komið að etanól í blóði undir 0,5% hafi áhrif á ýmis færniþróf, verður ekki horft fram hjá því að þessi áhrif eru lítil og að öllum líkindum sambærileg við áhrif ýmis konar áreitiss, sem menn verða fyrir í akstri við eðlilegar aðstæður. Því til stuðnings má nefna rannsókn, sem gerð var í ökuhermi (12). Tilraunapolar voru látnir leysa tvenns konar þrautir meðan á akstri stóð, annars vegar að tala í farsíma með handfrjálsum búnaði og hins vegar framkvæma ýmsar aðgerðir, sem algengar eru í akstri, s.s. velja lög á geislaspilara eða stilla hitastig og blástur á miðstöð. Frammistaða þeirra var síðan borin saman við það að aka undir áhrifum áfengis með tæpl. 0,8% af etanóli í blóði. Í ljós kom að áfengisneysla hafði í heildina minnst áhrif á aksturslag tilraunapóla. Einnig kom í ljós, eins og vænta mátti, að þeir stóðu sig verst, sem þurftu að stilla „græjur“ eða tala í síma jafnframt því að aka undir áhrifum áfengis. Niðurstöður annarrar rannsóknar, sem gerð var í ökuhermi og bar saman áhrif þess að tala í farsíma og aka undir áhrifum áfengis, bentu til þess að álíka varasamt gæti verið að tala í síma og vera með 0,8% af etanóli í blóðinu (13). Skipti þá engu máli hvort notaður var handfrjálss búnaður eða ekki.

Við túlkun á niðurstöðum prófana á áhrifum áfengis á aksturshæfni verður að hafa það í huga að þær eru venjulega gerðar á heilbrigðum, ungum einstaklingum. Líklegt er því að niðurstöður þeirra gildi ekki um alla aldurshópa eða um fólk, sem

haldið er sjúkdómum eða persónuleikaröskunum en ekur þó bíl að staðaldri. Í þýskri rannsókn var sýnt fram á að fólk með langvinna lungnateppu (COPD) stóð sig verr í ökuhermi en heilbrigðir, jafnaldra einstaklingar (14). Niðurstöðurnar voru ekki settar í samhengi við áhrif áfengis. Í bandarískri rannsókn kom fram að einstaklingar með athyglisbrest og ofvirkni (ADHD) sýndu svipaða frammistöðu í ökuhermi og heilbrigðir einstaklingar, sem voru með u.þ.b. 0,8% af etanóli í blóðinu (15).

Velþekkt er að svefnleysi og þreyta draga úr hæfni manna til aksturs. Í nokkrum tilvikum hafa áhrif þessara þátta verið rannsökuð samtímis áhrifum etanóls. Má þar m.a. nefna rannsóknir Fairclough og Graham (16) og Keall og samverkamanna (17). Erfitt er að setja mælistiku á þessa þætti, en í ljós hefur komið að þreyta og svefnleysi geta haft áhrif, sem mælast langt yfir vanhæfismörkum. Verður ekki nánar fjallað um það hér.

Að öllu samanlögðu má vera ljóst að etanól hefur mælanleg áhrif á ýmsa færniþætti, sem skipta máli við akstur, jafnvel þótt styrkur þess í blóði sé undir núverandi vanhæfismörkum (0,5%). Undir þessum mörkum eru áhrif þess þó væntanlega lítil þegar þau eru borin saman við áhrif margs konar áreitis, sem menn kunna að verða fyrir í eðlilegum akstri. Rannsóknir benda til þess að etanól auki við áhrif áreitis í akstri (12).

### **Áhrif lækkunar vanhæfismarka í 0,2 % á umferðaröryggi**

Ekki er vitað um aðrar þjóðir í Evrópu en Norðmenn og Svía, sem hafa lækkað vanhæfismörkin í 0,2%. Fjórar þjóðir virðast hafa sett hafa alger núllmörk, þ.e. ekkert etanól má finnast í blóði ökumanns. Þessar þjóðir eru Rúmenar, Slóvakar, Tékkar og Ungverjar (18). Ekki hefur komið fram nein alþjóðlega viðurkennd aðferð til þess að meta áhrif lækkunar vanhæfismarka á umferðaröryggi. Í flestum rannsóknum af þessu tagi hafa menn notað breytingar á tíðni alvarlegra umferðarslysa af völdum ölvunar sem mælikvarða á áhrifin. Þessi aðferðafræði hefur verið gagnrýnd og sýnt fram á ýmsa veikleika hennar. Mann og meðhöfundar hans (19) fóru ofan í saumana á 16 rannsóknum þar sem þessi aðferðafræði var notuð. Í flestum þeirra hafði alvarlegum umferðarslysum af völdum ölvunar fækkaði í kjölfar lækkunar á vanhæfismörkum, sem í flestum tilvikum var lækkun úr 0,8% í 0,5%. Þeir komust að þeirri niðurstöðu að margir truflandi þættir (confounding factors) gætu hafa haft áhrif á niðurstöðurnar og því óvarlegt að draga af þeim sterkar ályktanir. Þeir töldu einnig að fækkun umferðarslysa í kjölfar slíkra breytinga mætti fyrst og fremst rekja til athyglinnar, sem þær vekja skömmu áður og eftir að þær eiga sér stað. Umræða um breytt og augin viðurlög við ölvunarakstri, ótti við hert eftirlit o.fl. hefðu í sjálfu sér nægilegan fælingarmátt til þess að draga úr ölvunarakstri, a.m.k. tímabundið. Skiptir þá minna máli hvort vanhæfismörkin eru lækkuð úr 0,8% í 0,5% eða úr 0,5% í 0,2%. Í þessu sambandi má einnig benda á, að langflestir ölvandið ökumenn, sem slasast eða láta lífið í umferðinni eru með mjög mikið etanól í blóði, þ.e. langt umfram öll vanhæfismörk (20,21). Hér er oft um að ræða fólk, sem á við áfengisvandamál að stríða. Fremur ólíklegt má telja að lækkun vanhæfismarka hafi áhrif á þennan hóp, a.m.k. ekki til frambúðar.

Við lækkunina á vanhæfismörkunum í Danmörku árið 1998 var kannað hvort umferðarlagabreytingin hefði breytt afstöðu manna til áfengisneyslu fyrir akstur (22). Viðhorfskönnunin var gerð í október – desember 1997 og síðan endurtekin ári seinna, þ.e. 7-10 mánuðum eftir að breytingin tók gildi. Í ljós kom að hlutfall þeirra, sem taldi í lagi að fá sér hámarki einn drykk fyrir akstur jókst úr 71% í 80%. Mismunurinn var ekki mikill en þó tölfræðilega marktækur. Einnig kom í ljós að þekking manna á

vanhæfismörkunum jókst umtalsvert. Þegar hefðbundinn mælikvarði, þ.e. gögn um umferðarslys, eins og lýst var að framan, var lagður á árangurinn af breytingunum, virtist árangurinn vera neikvæður, þ.e. fleiri ölvaðir ökumenn létust í umferðarslysum eftir breytinguna.

Af rannsóknum, sem gerðar hafa verið á áhrifum áfengis á aksturshæfni, má draga þá ályktun að vænta megi miklu minni áhrifa á umferðaröryggi þegar vanhæfismörk eru lækkuð úr 0,5% í 0,2% en þegar þau eru lækkuð úr 0,8% í 0,5%. Eina rannsóknin, sem gerð hefur verið á þessu er sú sem gerð var á áhrifum umferðarlagabreytinganna í Svíþjóð 1990 (23). Gerð var tímaraðarrannsókn (interrupted time series analysis, ARIMA) á gögnum um umferðarslys, sem urðu á tímabilinu frá júlí 1987 til júní 1996. Leiðrétt var fyrir breytingum í áfengisneyslu (sölu áfengis) og eignum kílómetrum (sölu eldsneytis). Niðurstaðan var sú, að í kjölfar breytinganna hefði orðið u.þ.b. 7% fækkun á öllum umferðarslysum, 10% fækkun banaslysa og 11% fækkun á umferðarslysum með einu ökutæki. Höfundur bendir þó á að ýmsir truflandi þættir (confounding factors), sem ekki er tekið tillit til í útreikningunum gætu haft áhrif á niðurstöðurnar og beri því að túlka þær með varúð. Má í þessu sambandi nefna að ekki var tekið tillit til þess, að á sama tímabili varð veruleg fækkun á alvarlegum umferðarslysum í nágrannalöndunum, Danmörku og Noregi, án þess að þar hefðu verið gerðar neinar breytingar á vanhæfismörkum (24). Víðar í Evrópu varð einnig vart þróunar í sömu átt (24). Líklegt er þó að breytingin hafi haft áhrif til batnaðar. Í ljósi þeirrar gagnrýni, sem fram hefur komið á aðferðafræðina er mjög erfitt að meta hvort þau eru mikil eða lítil. Engin rannsókn virðist hafa verið gerð á áhrifum umferðarlagabreytinganna í Noregi 2002.

Mann og meðhöfundar hans (19) benda í ritgerð sinni á mikilvægi þess að áhrif lækkunar á vanhæfismörkum séu varanleg. Ný rannsókn á hlutdeild áfengis og lyfja í alvarlegum umferðarslysum í Svíþjóð, sem birtist á þessu ári, gæti bent til þess að áhrif umferðarlagabreytinganna hafi, a.m.k. að hluta, gengið til baka (21). Höfundar greinarinnar rannsökuðu ökumenn, sem létust í umferðarslysum í norður Svíþjóð á tveggja ára tímabili 2004-2006. Einnig voru rannsakaðir ökumenn, sem slösuðust í umferðarslysum og voru fluttir á sjúkrahús á tímabilinu 2005-2007. Niðurstöður þessarar rannsóknar voru síðan bornar saman við sams konar rannsókn, sem gerð var á sama landssvæði á tímabilinu 1991-1993, þ.e. skömmu eftir umferðarlagabreytinguna. Í ljós kom að hlutdeild áfengis eins út af fyrir sig í banaslysum hafði aukist úr 24% í 38% og í öðrum slysum úr 12% í 21%. Mismunurinn var þó ekki tölfræðilega marktækur nema í síðara tilvikinu. Þegar litið var til aksturs undir áhrifum lyfja og/eða áfengis í heild var mismunurinn hámarktækur í báðum tilvikum.

## Tæknileg og mælingafræðileg atriði

Hér á landi eins og víðast hvar annars staðar er etanól mælt í blóði með gasgreiningu á súlu (gas chromatography). Með þeim tækjabúnaði, sem Rannsóknastofa í lyfja- og eiturefnafræði hefur yfir að ráða eru engin vandkvæði á því að mæla styrk etanóls í blóði, sem er 0,2% eða lægri, með sambærilegri nákvæmni og við núverandi vanhæfismörk. Skýrsluhöfundar hafa ekki undir höndum upplýsingar um búnað lögreglunnar til þess að mæla etanól í útöndunarlofti. Við höfum samt heimildir um að hann sé sams konar og notaður er í Noregi og Svíþjóð og ætti því ekki að valda neinum vandamálum í þessu tilliti.

## Annað, sem máli kann að skipta

Í áfengislögum nr. 75/1998 er áfengi skilgreint sem “hver sá neysluhæfur vökvi sem í er að rúmmáli meira en 2,25% af hreinum vínanda”. Í rannsókn, sem gerð var hér á landi árið 1999, kom í ljós að styrkur etanóls í blóði fór yfir 0,2‰ mörkin hjá 3 einstaklingum af 12 eftir drykkju á 500 ml af pilsner, sem innihélt 2,2 % af etanóli (25). Hjá einum nálgast styrkurinn 0,3 ‰ (0,277‰). Ef vanhæfismörkin í blóði verða færð niður í 0,2‰ er sá möguleiki fyrir hendi að einhver hljóti dóm fyrir ölvunarakstur án þess að hafa neytt áfengis. Það stangast í raun á við 44. og 45. gr. umferðarlaga en af samhenginu þar má skilja að menn geti ekki verið undir áhrifum áfengis nema að hafa neytt þess. Þetta kallar annað hvort á orðalagsbreytingar í umferðarlögum eða breytingu á áfengislögum.

Enginn alþjóðlega viðurkenndur mælikvarði er til um það hvenær ástand ökumanns er svo bágborið að hann teljist ekki geta stjórnað bifreið með öruggum hætti. Þegar meta á áhrif lyfja á getu ökumanns til þess að stjórna bifreið er það gert með hliðsjón af rannsóknum, sem gerðar hafa verið með sömu aðferðum og nefndar eru að framan um mat á áhrifum áfengis á ökuhæfni. Í þeim hafa í flestum tilvikum verið borin saman áhrif áfengis og viðkomandi lyfs á færniþróf eða akstursþróf við mismunandi styrk í blóði. Hér á landi, og annars staðar þar sem vanhæfismörkin eru við 0,5‰, er hlutverk sérfræðingsins, sem metur ástand ökumanns út frá mælingum á styrk lyfja í blóði, fólgið í því að meta hvort þau kunni að hafa haft jafn mikil eða meiri áhrif á færni ökumanns en 0,5‰ af etanóli í blóði.

Langflestar samanburðarrannsóknir á áhrifum etanóls og lyfja hafa verið gerðar við styrk etanóls í blóði á bilinu 0,5-0,8‰. Skýrsluhöfundum er ekki kunnugt um neinar rannsóknir, sem hafa verið gerðar við styrk, sem er nálægt 0,2‰. Þetta skapar mikinn vanda ef vanhæfismörkin verða lækkuð án þess að gerðar verði ráðstafanir til þess að mæta honum. Í sænsku umferðarlögum eru sérstök ákvæði, sem fjalla um akstur undir áhrifum lyfja og koma í veg fyrir að þessi vandi komi til álita. Svipuð ákvæði eru einnig í finnsku umferðarlögum, enda þótt vanhæfismörkin þar séu önnur.

## Samantekt

Etanól skerðir hæfni manna til þess að leysa af hendi flókin verkefni á borð við það að aka bifreið, jafnvel þótt styrkur þess í blóði sé lægri en 0,5%. Áhrif þess eru þó lítil og minnka með lækkandi styrk.

Fremur líklegt er að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis. Erfitt er samt að meta hve mikil þau urðu.

Skýrsluhöfundar koma ekki auga á nein tæknileg eða mælingafræðileg vandamál samfara því að lækka vanhæfismörkin í 0,2%.

Ef vanhæfismörkin verða lækkuð í 0,2% hér á landi verður að gera hliðarráðstafanir, sem lúta að akstri undir áhrifum lyfja. Í því sambandi mætti hugsanlega nota sænsku umferðarlögin sem fyrirmynd.

Reykjavík, 25. mars 2009

---

Jakob Kristinsson, dósent

---

Kristín Magnúsdóttir, deildarstjóri

## Heimildaskrá

1. Denney, R.C.: *Alcohol and accidents*. Sigma Press 1986. bls. 43-58.
2. Jones, A.W.: Blood and breath alcohol concentrations. *Brit. Med. J.* 1992, **305** (6859), 955.2.
3. Denney, R.C.: *Alcohol and accidents*. Sigma Press 1986. bls. 59-66.
4. Holcomb, R.L.: Alcohol in relation to traffic accidents. *J. Am. Med. Assoc.* 1938, **111**, 1076-1085.
5. Christophersen, A.S.: Persónulegar upplýsingar í mars 2009.
6. Betænkning om alkohol i udåndingsluft og en nulgrænse for euforiserende stoffer mv. Betænkning nr. 1486. Justitsministeriet, København 2007, bls. 18.
7. Dunbar, J.A., Penttilä, A. & Pikkarainen, J.: Drinking and driving: choosing the legal limits. *Brit. Med. J.* 1987, **295** (1458), 1458-1460.
8. Grant, S.A., Millar, K. & Kenny, G.N.C.: Blood alcohol concentration and psychomotor effects. *Brit. J. Anaesth.* 2000, **85**, 401-406.
9. Breitmeier, D., Seeland-Schulze, I., Hecker, H. & Schneider, U.: The influence of blood alcohol concentrations of around 0.03% on neuropsychological functions - a double blind, placebo-controlled investigation. *Addiction Biol.* 2007, **12**, 183-189.
10. Ramaekers, J.G., Robbe, H.W.J. & O'Hanlon, J.F.: Marijuana, alcohol and actual driving performance. *Hum. Psychopharmacol.* 2000, **15**, 551-558.
11. Peck, R.C., Gebers, M.A., Voas, R.B. & Romano E.: The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *J. Safety Res.* 2008, **39**, 311-319.
12. Rakauskas, M.E., Ward, N.J., Boer, E.R., Bernat, E.M., Cadwallader, M. & Patrick, C.J.: Combined effects of alcohol and distraction on driving performance. *Acc. Anal. Prev.* 2008, **40**, 1742-1749.
13. Strayer, D.L., Drews, F.A. & Crouch, D.J.: A comparison of the cell phone driver and the drunk driver. *Human Factors* 2006, **48**, 381-391.
14. Orth, M., Diekmann, C., Suchan, B., Duchna, H.W., Widdig, W., Schultze-Werninghaus, G., Rasche, K. & Kotterba, S.: Driving performance in patients with chronic obstructive pulmonary disease. *J. Physiol. Pharmacol.* 2008, **59**, (suppl. 6), 539-547.
15. Weafer, J., Camarillo, D., Fillmore, M.T., Milich, R. & Marcziński, C.A.: Simulated driving performance of adults with ADHD: Comparisons with alcohol intoxication. *Exp. Clin. Psychopharmacol.* 2008, **16**, 251-263.

16. Fairclough, S.H., Graham, R.: Impairment of driving performance caused by sleep deprivation or alcohol: A comparative study. *Human Factors* 1999, **41**, 118-128.
17. Keall, M.D., Frith, W.J. & Patterson, T.L.: The contribution of alcohol to night time crash risk and other risks of night driving. *Accid. Anal. Prev.* 2005, **37**, 816-824.
18. Farke, W. (ed): *Reducing drinking and driving in Europe*. German Centre for Addiction Issues, Hamm, 2008, bls. 7.
19. Mann, R.E., Macdonald, S., Stoduto, G., Bondy, S., Jonah, B. & Shaikh, A.: The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review. *Accid. Anal. Prev.* 2001, **33**, 569-583.
20. Bedford, D., O'Farrell, A. & Howell, F.: Blood alcohol levels in persons who died from accidents and suicide. *Ir. Med. J.* 2006, **99**, 80-83.
21. Ahlm, K., Björnstig, U. & Öström, M.: Alcohol and drugs in fatally and non-fatally injured motor vehicle drivers in northern Sweden. *Accid. Anal. Prev.* 2009, **41**, 129-136.
22. Bernhoft, I.M. & Behrendorff, I.: Effect of lowering the alcohol limit in Denmark. *Accid. Anal. Prev.* 2003, **35**, 515-525.
23. Norström T.: Assessment of the impact of the 0.02‰ BAC-limit in Sweden. *Studies on Crime and Crime Prevention* 1997, **6**, 245-258.
24. Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America. United Nations. New York and Geneva 2007, bls. 14-17.
25. Magnúsdóttir, K. & Jóhannesson, Þ.: Ethanol in blood after ingestion of light alcoholic beverages (maximal 2.25 % v/v). *Pharmacol. Toxicol.* 2000,