

Ed. 123. Frumvarp til umferðarlaga. [119. mál]

(Lagt fyrir Alþingi á 109. löggjafarþingi 1986.)

I. GILDISSVIÐ O.FL.

Gildissvið.

1. gr.

Ákvæði laga þessara gilda, nema annað sé ákveðið, um umferð á vegum.

Þar sem vegur er fyrir sérstaka tegund umferðar, gilda ákvæði laganna, eftir því sem við á.

Ákvæði laganna gilda einnig, eftir því sem við á, um umferð ökutækja á lóðum, lendum, afréttum og almenningum.

Skilgreiningar.

2. gr.

Akbraut:

Sá hluti vegar, sem ætlaður er fyrir umferð ökutækja.

Akrein:

Hver og ein af samhlíða reinum, sem akbraut er skipt í að endilöngu með merkjum eða er nægilega breið fyrir umferð bifreiða í einni röð.

Áspungi:

Pungi, sem flyst á veg af hjólum á einum ás ökutækis.

Bifhjól:

Vélknúið ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og er á tveimur hjólum eða á þremur hjólum og innan við 400 kg að eigin þyngd. Sem bifhjól telst einnig bifhjól á tveimur hjólum með hliðarvagni.

Bifreið:

- Vélknúið ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga 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.
- Vélknúið ökutæki, sem aðallega er ætlað til að draga annað ökutæki og hannað er til hraðari aksturs en 30 km á klst.
- Vélknúið ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og/eða til að draga annað ökutæki og er búíð beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.

Dráttarvél:

Vélknúið ökutæki, sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki og er á hjólum og/eða beltum.

Eftirvagn:

Ökutæki, sem hannað er til að vera dregið af öðru ökutæki og aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga.

Eigin þyngd:

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

Gangbraut:

Sérstaklega merktur hluti vegar, sem ætlaður er gangandi vegfarendum til að komast yfir akbraut.

Gangstétt:

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

Heildarþyngd:

Þyngd ökutækis með öikumanni, 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 vöruflutninga.

Lagning ökutækis:

Staða ökutækis, með eða án ökumanns, lengur en þarf til að hleypa farþegum inn eða út, lesta það eða losa.

Létt bifhjól:

Bifhjól með aflvél eigi stærri en 2,5 hestöfl (DIN) og ekki yfir 50 rúmsentimetrar að slagrúmmáli, sem eigi er hannað til hraðari aksturs en 50 km á klst. og verður einungis ekið hraðar með verulegri breytingu.

Reiðhjól:

Ökutæki, sem knúíð er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og eigi er eingöngu ætlað til leiks. Sem reiðhjól telst einnig vélknúinn hjólastóll, sem eigi er hannaður til hraðari aksturs en 15 km á klst. og verður einungis ekið hraðar með verulegri breytingu.

Stór fólksbifreið:

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

Tengitæki:

Ökutæki, sem hannað er til að vera dregið af öðru ökutæki, og er ekki eftirvagn. Enn fremur hjólhýsi og tjaldvagn.

Vegamót:

Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.

Vegfarandi:

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

Vegur:

Vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar.

Vélknúíð ökutæki:

Ökutæki búið aflvél til að knýja það áfram.

Vélsleði:

Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og/eða til að draga annað ökutæki og er búið beltum og eftir atvikum stýrimeidum/stýrihjólum og er innan við 400 kg að eigin þyngd.

Vinnuvél:

- a. Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er ætlað til sérstakra verka, er búið áfestum tækjum eða vélum og er á hjólum og/eða beltum.
- b. Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga eða til að draga annað ökutæki og er á hjólum og eigi er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst., þó eigi bifhjól.
- c. Vélknúíð ökutæki, sem stjórnað er af gangandi manni.

Péttbýli:

Svæði afmarkað með sérstökum merkjum, sem tákna péttbýli.

Ökutæki:

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

3. gr.

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

Gangandi vegfarandi telst einnig sá, sem fer á skíðum, hjólaskíðum, skautum eða svipuðum tækjum, sá, sem rennur sér á sleða, ekur barnavagni, leiktæki eða hjólastól eða leiðir reiðhjól eða létt bifhjól.

Fatlaður maður, sem sjálfur ekur hjólastól, telst gangandi vegfarandi, ef hann ekur á venjulegum gönguhraða.

II. REGLUR FYRIR ALLA UMFERÐ

Meginreglur.

4. gr.

Vegfarandi skal sýna tillitssemi og varúð, þannig 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 búa eða staddir eru við veg, tillitssemi.

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

Lögreglustjóri og veghaldari skulu í samráði við viðkomandi skólayfirvöld gera ráðstafanir til að vernda börn gegn hættu í umferðinni á leið þeirra til og frá skóla.

Leiðbeiningar fyrir umferð.

5. gr.

Vegfarandi skal fara eftir leiðbeiningum um umferð, sem gefnar eru með umferðarmerkjum, umferðarljósum eða hljóðmerkjum eða öðrum merkjum á eða við veg, sbr. 84. gr. Leiðbeiningar þessar gilda framar almennum umferðarreglum.

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

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

Leikir o.fl.

6. gr.

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 62. gr. Eigi má hanga í ökutæki á ferð eða draga með ökutæki á vegi þann, sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum eða svipuðum tækjum.

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

Vistgötur.

7. gr.

Ákvæði greinar þessarar gilda um umferð á svæði, sem afmarkað er með sérstökum merkjum, sem tákna vistgötu.

Heimilt er að dveljast og vera að leik á vistgötu. Þar ber að aka mjög hægt, að jafnaði eigi hraðar en 15 km á klst. Ef gangandi vegfarandi er nærri má eigi aka hraðar en á venjulegum gönguhraða.

Ökumaður skal sýna gangandi vegfaranda sérstaka tillitssemi og víkja fyrir honum. Gangandi vegfarandi má eigi hindra för ökutækis að óþörfu.

Eigi má leggja ökutækjum nema á sérstaklega merktum stæðum. Ákvæði þetta gildir eigi um reiðhjól.

Neyðarakstur o.fl.

8. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um neyðarakstur og getur undanþegið þann akstur frá ákvæðum laga þessara.

Þegar ökumaður lögreglubifreiðar eða bifhjóls, sjúkrabifreiðar, slökkvibifreiðar eða björgunarbifreiðar gefur sérstakt hljóð- eða ljósmerki skulu aðrir vegfarendur víkja úr vegi í tæka tíð og ökumenn nema staðar, ef nauðsyn ber til. Dómsmálaráðherra ákveður, hvernig merkjum þessum skuli háttað. Þau má eingöngu nota þegar nauðsyn ber til, og er stjórnendum ökutækjanna skylt að taka tillit til annarra vegfarenda.

Ákvæði 2. mgr. gildir einnig um vélknúid ökutæki, sem í einstakt skipti er notað í þjónustu lögreglu, slökkviliðs eða í lífsnauðsyn, svo sem við flutning sjúkra manna eða slasaðra. Skal ökutækið þá auðkennt greinilega með hvíttri veifu. Ökumaður skal tilkynna lögreglunni um aksturinn svo fljótt sem verða má. Önnur notkun hvítrar veifu er bönnuð.

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

Vegfarandi má eigi rjúfa eða á annan hátt hindra för líkfyldgar, hóps barna undir leiðsögn stjórnanda eða annarrar lögmætrar hópöngu.

Skemmdir á umferðarmerkjum.

9. gr.

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.

Skyldur vegfarenda við umferðaróhapp.

10. gr.

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 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. UMFERÐARREGLUR FYRIR GANGANDI VEGFARENDAR

11. gr.

Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt, gangstíg eða þann hluta vegar, sem liggur utan akbrautar (vegaröxl). Ef ekki er gangstétt, gangstígur eða vegaröxl meðfram vegi má nota akbraut. Skal þá að jafnaði gengið við vinstri vegarbrún í gönguátt og ekki fleiri en tveir samhlíða. Ef gangandi vegfarandi leiðir reiðhjól eða létt bifhjól skal hann ganga við hægri vegarbrún. Gangandi vegfarandi má þó nota gagnstæða vegarbrún, ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

Á gangstétt, gangstíg eða vegaröxl má gangandi vegfarandi hvorki leiða reiðhjól eða létt bifhjól né flytja með sér fyrirferðarmikla hluti, ef það er til verulegra óþæginda fyrir aðra.

12. gr.

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 stjórnad 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. UMFERÐARREGLUR FYRIR ÖKUMENN

Notkun akbrauta.

13. gr.

Ökumaður skal nota akbraut. Bannað er að aka eftir gangstétt eða gangstíg.

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

Hvar aka skal á vegi.

14. gr.

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

Nú er akbraut með þremur akreinum, og má þá eigi aka á þeirri akrein, sem er lengst til vinstri miðað við akstursstefnu, nema einstefnuakstur sé á akbrautinni.

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því, að eigi sé hætta á árekstri, þótt ökutækið, sem er á undan, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Utan þéttbýlis skal ökutæki, sem háð er sérstökum hraðareglum samkvæmt 1. og 2. mgr. 38. 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.

Ökutæki í vegavinnu má aka eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla.

Akstur á vegamótum og í beygjum.

15. gr.

Ökumaður, sem nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri akreinar í akstursstefnu sína, skal í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá akrein, sem lengst er til hægri, ef hann ætlar að beygja til hægri, en á þá akrein, sem lengst er til vinstri, ef hann ætlar að beygja til vinstri. Sá, sem ætlar beint áfram, getur notað þá akrein, sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

Ökumaður, sem ætlar að beygja á vegamótum, skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra, sem fara í sömu átt. Hann skal sérstaklega gefa gaum umferð, sem á eftir kemur.

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 miðju 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.

Nú er akbraut, sem beygt er inn á, með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu, og skal þá beygjan, þrátt fyrir ákvæði 3. mgr., tekin svo sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

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

16. gr.

Ákvæði 1.–3. mgr. 15. gr. gilda einnig um akstur yfir akbraut eða af henni, þótt eigi sé um vegamót að ræða.

Ökutæki í vegavinnu má aka eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla.

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

17. gr.

Ökumaður skal, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra.

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

Ökumaður á aðrein skal aðlaga hraða ökutækis síns umferð á akrein þeirri, 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.

Afrein skal nota strax og hún byrjar.

Akstur við biðstöð stórra fólksbifreiða o.fl.

18. gr.

Ökumaður, sem nálgast stóra fólksbifreið á biðstöð í þéttbýli, skal draga úr hraða og nema staðar, ef nauðsyn krefur, til þess að bifreiðin geti yfirgefið biðstöðina, enda hafi ökumaður hennar gefið merki um þá ætlan. Ákvæði þetta leysir þó eigi ökumann fólksbifreiðarinnar undan því að hafa sérstaka aðgát til að draga úr hættu.

Ökumaður, sem nálgast merkta skólabifreið, sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út, skal hafa sérstaka aðgát og nema staðar.

Þegar ökutæki mætast.

19. gr.

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, sem er 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 betur fær því við komið, aka út af vegi eða aftur á bak.

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

Framúrakstur.

20. gr.

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.

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

21. gr.

Þegar ökumaður verður þess var, að ökumaður, sem á eftir kemur, ætlar að aka fram úr vinstra megin, skal hann vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er. 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 auðveldað framúrakstur skal hann aka til hliðar eins fljótt og unnt er, draga úr hraða og nema staðar, ef þörf krefur.

Bann við framúrakstri.

22. gr.

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim, nema:

- a. ökutækin séu á akbraut með tveimur eða fleiri akreinum í akstursstefnu þeirra,
- b. aka skuli hægra megin fram úr vegna ökutækis, sem beygt er til vinstri,
- c. umferð á vegamótum sé stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, eða
- d. umferð hafi forgang gagnvart 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 reiðhjóli eða léttu bifhjóli.

Framúrakstur og akreinaskipti í þéttbýli.

23. gr.

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.

Framúrakstur við gangbraut.

24. gr.

Eigi má aka fram úr ökutæki rétt áður en komið er að gangbraut eða á henni. Ef umferð við gangbraut er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, má þó aka fram úr ökutæki, ef það hindrar eigi útsýn yfir gangbrautina.

Skylda til að veita öðrum forgang.

25. gr.

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 út á veg af bifreiðastæði, lóð, landareign, bensínstöð eða svipuðu svæði eða af götuslóða, stíg, göngugötu, vistgötu, heimreið eða svipuðum vegi eða af 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 forgang þeirri umferð, sem á móti kemur, svo og gangandi vegfarendum, hjólreiðamönnum og öku-
mönnum léttra bifhjóla, 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.

Sérstakar skyldur gagnvart gangandi vegfarendum.

26. gr.

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 gangstíg 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.

Stöðvun ökutækis og lagning þess.

27. gr.

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því 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. 2. 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. 2. 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 fermingu og affermingu.

28. gr.

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 hindrunarlínu eða svo nálægt slíkri línu að torveldi akstur inn á rétta akrein,
- g. á hringtorgi,
- h. á merktu stæði fyrir leigubifreiðir til mannflutninga, og
- i. í minna en 15 metra fjarlægð frá merki fyrir biðstöð stórra fólksbifreiða.

Eigi má leggja ökutæki:

- a. á brú,
- b. þar sem ekið er að eða frá húsi eða lóð eða þannig að torveldi akstur þangað eða þaðan,
- c. við hlið ökutækis, sem stendur við brún akbrautar, annars en reiðhjóls, létts bifhjóls eða bifhjóls,
- d. þannig að hindri aðgang að öðru ökutæki eða færslu þess af staðnum, og
- e. við vatnshana slökkviliðs.

29. gr.

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.

Skyldur ökumanns, þegar ökutæki hefur stöðvast í sérstökum tilvikum.

30. gr.

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 það sé óheimilt samkvæmt 10. gr. Hafi ökutækið stöðvast þannig að hætta eða óþægindi stafi af fyrir umferðina, skal ökumaður gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við þar til það hefur verið flutt brott.

Dómsmálaráðherra setur reglur um viðvörunarbúnað og notkun hans.

Merki og merkjagjöf.

31. gr.

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, sem ætlar að aka frá brún vegar, beygja, snúa eða skipta um akrein, skal gefa merki öðrum til leiðbeiningar. Sama á við um akstur til hliðar á vegi, nema um óverulega breytingu á akstursstefnu sé að ræða. Merkið skal gefa með stefnuljósi, þegar ökutækið skal búið slíku ljósi, en annars með því að rétta út hönd.

Ökumaður, sem ætlar að stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess, skal gefa merki öðrum til leiðbeiningar. Merkið skal gefa með hemlaljósi, ef ökutækið skal búið slíku ljósi, en annars með því að rétta upp hönd.

Merki samkvæmt 2. og 3. mgr. skal gefa tímanlega og 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.

Ljósanotkun.

32. gr.

Við akstur bifreiðar skulu lögboðin ljós vera tendruð allan sólarhringinn frá 1. september til 30. apríl.

Við akstur annarra ökutækja skulu lögboðin ljós vera tendruð á tímanum frá hálfri klukkustund eftir sólarlag til hálftrar klukkustundar fyrir sólarupprás, svo og á öðrum tíma í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum eða ella, þegar birta er ófullnægjandi vegna veðurs eða af öðrum ástæðum, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið. Ökutæki, sem eigi skulu búið ljósum, skulu þá merkt samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur.

Nota skal háan ljósgeisla, þegar sjónsvið ökumanns nægir ella 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.

Pokuljós má einungis nota í þoku eða þéttri úrkomu og geta þá komið í stað lágs ljósgeisla. Hjálparljós má eigi nota til annars en þau eru ætluð.

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.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um varúðarmerki fyrir reiðmenn og hesta.

33. gr.

Stöðuljós skulu vera tendruð, ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á vegi í myrkri eða dimmviðri. Þetta á þó ekki við, ef vegur er svo vel lýstur, að ökutækið sést greinilega úr nægilegri fjarlægð, eða það hefur verið stöðvað eða því lagt utan akbrautar. Ef ökutækið er eigi búið slíkum ljósum, skulu önnur lögboðin ljós vera tendruð.

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

Ef vélknúnu ökutæki, sem ekki er meira en 6 m á lengd og 2 m á breidd, er lagt samhliða brún vegar í þéttbýli, þarf einungis að nota stöðuljós það og afturljós, sem nær er miðju vegar, nema ökutækið sé tengt öðru ökutæki. Dómsmálaráðherra getur sett reglur, sem heimila notkun sérstakra hliðarljósa í staðinn.

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

Aksturskeppni.

34. gr.

Eigi má efna til aksturskeppni, nema með leyfi lögreglustjóra. Eigi má án samþykkis vegamálastjóra heimila keppni á þjóðvegi eða sýsluvegi og án samþykkis sveitarstjórnar keppni utan vega.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um aksturskeppni, þar á meðal 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.

Óþarfa hávaði o.fl.

35. gr.

Ökumaður vélknúins ökutækis skal haga meðferð þess og akstri þannig, að frá því stafi eigi hávaði eða loftmengun að óþörfu.

Í námunda við íbúðarhús má ekki valda ónæði með ónaúdsynlegum akstri. Þar skal haga hraða og akstursháttum að öðru leyti þannig að eigi valdi óþarfa ónæði.

V. ÖKUHRAÐI

Almennar reglur.

36. gr.

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 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 stóra fólksbifreið eða merкта 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,
- m. þar sem vegavinna fer fram, og
- n. 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.

Almennar hraðatakmarkanir.

37. gr.

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

Utan þéttbýlis má ökuhraði ekki vera meiri en 70 km á klst., þó 80 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi.

Ákveða má hærri hraðamörk á tilteknum vegum, þó eigi meira en 90 km á klst., ef aðstæður leyfa og æskilegt er til að greiða fyrir umferð, enda mæli veigamikil öryggissjónarmið eigi gegn því.

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

Ökuhraði sérstakra gerða ökutækja.

38. gr.

Ökuhraði fólksbifreiðar, sem er meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd, má aldrei vera meiri en 80 km á klst.

Ökuhraði annarra bifreiða, sem eru meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd, má aldrei vera meiri en 70 km á klst.

Ökuhraði bifreiðar með eftirvagn eða skráð tengitæki má aldrei vera meiri en 70 km á klst.

Ökuhraði bifreiðar með annað tengitæki má aldrei vera meiri en 30 km á klst.

Bifreiðaeftirlit ríkisins getur ákveðið, samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur, sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis en segir í 37. gr. og 1.–4. mgr. þessarar greinar, ef þess er þörf vegna hönnunar ökutækisins.

Eigi má aka vélsleða á opinberum vegi hraðar en 30 km á klst. Það á þó eigi við um akstur í þágu öryggis- eða heilsugæslu.

VI. SÉRREGLUR FYRIR REIÐHJÓL OG BIFHJÓL

Reiðhjól.

39. gr.

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 framúrakstur 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 beint áfram eða beygja til vinstri, má vera áfram hægra megin á vegi. Ætli hann til vinstri skal hann fara beint áfram yfir vegamótin og beygja þá fyrst, þegar það er unnt án óþæginda fyrir aðra umferð. Gildir þetta þrátt fyrir umferðarmerki eða önnur merki, nema þau séu sérstaklega ætluð hjólreiðamönnum.

Heimilt er að hjóla á gangstétt og gangstíg, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum. Hjólreiðamaður á gangstétt eða gangstíg skal víkja fyrir gangandi vegfarendum.

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

Hjólreiðamaður má ekki hanga í öðru ökutæki á ferð eða halda sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.

Læsa skal reiðhjóli, sem lagt er, nema því sé lagt um stutta stund, og ganga þannig frá því, að eigi stafi hætta eða truflun af.

40. gr.

Barn yngra en 9 ára má eigi hjóla á akbraut, nema undir leiðsögn og eftirliti manns, sem náð hefur 17 ára aldri.

Eigi má reiða farþega á reiðhjóli. Þó má vanur hjólreiðamaður, sem náð hefur 17 ára aldri, reiða barn yngra en 7 ára, enda sé barninu ætlað sérstakt sæti og þannig um búíð, 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 videigandi merki. Eigi má heldur flytja á reiðhjóli hluti, sem valdið geta öðrum vegfarendum óþægindum.

Bifhjól.

41. gr.

Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki.

Bifhjóli má eigi aka á gangstétt eða gangstíg, nema svo sem um ræðir í 2. mgr. 26. gr.

Við akstur bifhjóls skulu lögboðin ljós jafnan vera tendruð.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má eigi flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til. Farþegi á bifhjóli skal sitja klovvega.

42. gr.

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

Ökumaður léttis bifhjóls má eigi hanga í öðru ökutæki á ferð eða halda sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.

Eigi má reiða farþega á léttu bifhjóli.

Að öðru leyti gilda ákvæði 41. gr. um létt bifhjól.

VII. UM ÖKUMENN

Veikindi, áfengisáhrif o.fl.

43. gr.

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, hrörnunar, 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. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um hvíldartíma ökumanna.

44. gr.

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

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,50‰, en er minna en 1,20‰, eða hann er undir áhrifum áfengis, þótt vínandamagn í blóði hans sé minna, telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,20‰ 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 eða hests.

45. gr.

Ökumaður vélknúins ökutækis má eigi neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna í næstu 6 klst. eftir að akstri lauk, enda hafi hann ástæðu til að ætla, að opinber rannsókn verði hafin vegna akstursins. Bann þetta á þó ekki við eftir að lögregla hefur látið taka blóðsýni úr ökumanni eða ákveðið að það skuli eigi gert.

46. gr.

Pegar maður hefur neytt áfengis á veitingastað og veitingamaður eða þjónar 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 hlutadeigandi 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 bensínafgreiðslumönnum, ef þeir vita eða hafa 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.

Öndunarsýni, blóðsýni o.fl.

47. gr.

Lögreglumaður getur tekið öndunarsýni af ökumanni vélknúins ökutækis, ef:

- a. ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn ákvæðum 44. gr.,
- b. ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum þessara laga, enda hafi dómsmálaráðherra ákveðið að öndunarsýni megi taka í þeim tilvikum,
- c. hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða
- d. hann hefur verið stöðvaður við almennt umferðareftirlit þar, sem fyrir fram hefur verið ákveðið af lögreglustjóra, að öndunarsýni skuli tekin.

Lögreglumaður getur fært ökumann til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 43. gr. eða 44. gr. eða hann neitar að láta öndunarsýni í té eða getur það eigi. Ef grunur er um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis getur lögreglumaður auk þess fært ökumann til læknisrannsóknar. Sama á við, þegar grunur er um akstur undir áhrifum áfengis og sérstakar ástæður mæla með því. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð, sem læknir telur nauðsynlega vegna rannsóknar samkvæmt þessari málsgrein.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um töku sýna og rannsókn samkvæmt 1. og 2. mgr.

Ökupróf og ökuskírteini.

48. gr.

Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli, nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini, sem lögreglustjóri gefur út. Ökumaður skal hafa skírteinið meðferðis við akstur og sýna það, er löggæslumaður krefst þess.

Veita má ökuskírteini þeim, sem:

- a. er fullra 17 ára,
- b. sér og heyrir nægilega vel og er að öðru leyti nægilega hæfur andlega og líkamlega, og
- c. hefur hlotið kennslu löggilts ökukennara og sannað með prófi að hann hafi næga aksturshæfni og nauðsynlega þekkingu á ökutækinu og meðferð þess og umferðarlöggjöf.

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

49. gr.

Dómsmálaráðherra getur leyft að gefin séu út til fatlaðra manna, sem eru fullra 15 ára, ökuskírteini til að mega stjórna hægfara vélknúnum ökutækjum fyrir fatlaða.

50. gr.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um frekari skilyrði, þar á meðal um kennslu og próf, til að mega stjórna:

- a. vörubifreið, sem er meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd,
- b. stórrí fólksbifreið,
- c. bifreið, sem dregur eftirvagn eða tengitæki, sem er meira en 750 kg að leyfðri heildarþyngd,
- d. bifreið, sem flytur hættuleg efni eða tæki, og
- e. bifreið til farþegaflutninga í atvinnuskyni.

Eigi má veita þeim, sem er yngri en 20 ára, réttindi til að mega stjórna ökutækjum þessum.

Heimilt er að synja manni um réttindi til að mega stjórna bifreið til farþegaflutninga í atvinnuskyni, ef ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga á við um hagi hans.

51. gr.

Ökuskírteini eru tvenns konar: Bráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini.

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

Fullnaðarskírteini gildir þar til hlutaðeigandi er fullra 70 ára. Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að ökuskírteini til að mega stjórna ökutækjum skv. 50. gr. skuli gilda skemur.

Dómsmálaráðherra setur reglur um gildistíma ökuskírteina, sem gefin eru út til þeirra, sem eru fullra 70 ára. Dómsmálaráðherra getur enn fremur ákveðið, að ökuskírteini skuli, ef aðstæður mæla með því, gilda skemur en ákveðið er í 3. mgr.

Endurnýja má ökuskírteini að loknum gildistíma, enda fullnægi hlutaðeigandi enn skilyrðum til að fá ökuskírteini útgefið. Lögreglustjóri ákveður, hvort taka skuli próf að nýju. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um að próf skuli tekið að nýju.

52. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um:

- a. ökukennslu,
- b. skilyrði fyrir útgáfu ökuskírteinis og endurnýjun, þar á meðal um ökuþróf,
- c. efni og form ökuskírteinis, og
- d. gjald fyrir próf og ökuskírteini.

Lögreglustjórar halda skrár um ökuskírteini og ökuferil samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur.

Afturköllun ökuréttinda.

53. gr.

Lögreglustjóri getur afturkallað ökuréttindi, ef hlutaðeigandi fullnægir ekki lengur skilyrðum til að öðlast ökuskírteini. Nú neitar hlutaðeigandi að taka þátt í rannsókn eða prófi, sem nauðsynlegt er til ákvörðunar þessarar, og getur lögreglustjóri þá afturkallað ökuréttindin þegar í stað. Varði skilyrðið það, hvort hlutaðeigandi er háður notkun ávana- og fíkniefna eða annarra sljógvandi efna, eða er ekki nægilega reglusamur, má bera ákvörðunina undir dómstóla eftir reglum 68. gr. a almennra hegningarlaga.

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.

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

Erlend ökuskírteini.

54. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um með hvaða skilyrðum þeir, sem dveljast hér á landi og hafa eigi íslenskt ökuskírteini, mega stjórna vélknúnum ökutækjum hér. Hann getur og sett reglur um með hvaða skilyrðum þeir, sem hafa erlend ökuskírteini, geta fengið íslenskt ökuskírteini.

Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að ökuskírteini útgefin í Danmörku, Finnlandi, Noregi og Svíþjóð gildi hér á landi, einnig eftir að skírteinishafi hefur sest hér að.

Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og vélsleða.

55. gr.

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 16 ára. Eigi þarf ökuskírteini til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf utan alfaravegar, enda sé ökumaður fullra 14 ára.

Enginn má stjórna vinnuvél, nema hann hafi gilt ökuskírteini til að mega stjórna bifreið. Eigi þarf ökuskírteini til að stjórna vinnuvél utan vegar, enda sé ökumaður fullra 17 ára.

Enginn má stjórna létu bifhjóli, nema hann hafi gilt ökuskírteini til þess eða til að mega stjórna bifhjóli. Ökuskírteini til að mega stjórna létu bifhjóli má eigi veita þeim, sem er yngri en 16 ára.

Enginn má stjórna vélsleða, nema hann sé fullra 16 ára og hafi gilt ökuskírteini til þess eða ökuskírteini til að mega stjórna öðru vélknúnu ökutæki.

Ákvæði 48. gr., 3.–5. mgr. 51. gr., 52. og 53. gr. gilda að öðru leyti, eftir því sem v'ð á, um ökuskírteini samkvæmt grein þessari. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um æfingaakstur sem skilyrði fyrir útgáfu þeirra.

Ökukennarar.

56. gr.

Rétt til að hafa á hendi kennslu í akstri og meðferð bifreiða og bifhjóla hefur sá, sem hlotið hefur til þess löggildingu dómsmálaráðherra.

Veita má slíka löggildingu þeim, sem:

- a. er 21 árs eða eldri,
- b. hefur ekið bifreið, eftir atvikum bifhjóli, að staðaldri síðustu þrjú árin, og
- c. hefur staðist sérstakt próf fyrir ökukennara að afloknu ökukennaranámi.

Heimilt er að synja manni um löggildingu til ökukennslu, ef ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga á við um hagi hans.

Löggilding gildir í fimm ár, þó eigi lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi. Endurnýja má löggildingu, enda fullnægi ökukennari enn þá framangreindum skilyrðum og hafi að jafnaði stundað ökukennslu á liðnu löggildingartímabili. Í reglugerð má kveða á um endurmenntun ökukennara sem skilyrði fyrir endurnýjun löggildingar.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um tilhögun ökukennaranáms og prófs, um löggildingu, endurnýjun hennar, starfsemi ökukennara og gjald fyrir ökukennaranám og próf og löggildingu.

Dómsmálaráðherra getur hvenær sem er svipt mann ökukennararéttindum, ef ástæða þykir til.

Æfingaakstur.

57. gr.

Æfingaakstur á bifreið má því aðeins fara fram, að við hlið nemanda sitji löggiltur 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 löggiltum ökukennara, og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 43.–47. gr. eiga þó ávallt einnig við um nemandann.

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

Ökukennari ber ábyrgð á að æfingaakstur fari fram á þeim stöðum og þannig að eigi stafi hættu af. Hann skal og gæta þess, að eigi stafi óþörf eða veruleg truflun af æfingaakstrinum.

Æfingaakstur má eigi fara fram fyrr en þremur mánuðum áður en nemandi hefur aldur til að fá ökuskríteini útgefið. Sá, sem sviptur hefur verið ökuréttindum, má eigi æfa sig í akstri fyrr en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um æfingaakstur á sérstökum lokuðum æfinga-svæðum.

Upplýsingaskylda o.fl.

58. gr.

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.

VIII. UM ÖKUTÆKI

Gerð og búnaður.

59. gr.

Ökutæki skal svo gert og því haldið þannig við 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.

Ökumaður skal gæta þess, að ökutæki sé í góðu lagi. Sérstaklega skal þess gætt, að stýrisbúnaður, hemlar, merkjatæki og ljósabúnaður séu í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Sama á við um eftirvagn og tengitæki, svo og tengingu þeirra og tengibúnað.

60. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um gerð ökutækja og búnað þeirra og öryggis- og verndarbúnað fyrir ökumann og farþega, svo og hvaða áletranir og merki skuli setja á ökutæki vegna skráningar eða eftirlits.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur, sem banna viðskipti með tiltekna hluti eða búnað í ökutæki eða til verndar ökumanni eða farþegum, ef þeir uppfylla ekki skilyrði reglna, sem settar eru samkvæmt 1. mgr., eða notkun þeirra mundi leiða til hættu eða verulegra óþæginda fyrir ökumann eða aðra vegfarendur.

Dómsmálaráðherra getur, ef nauðsynlegt er út frá umferðaröryggissjónarmiðum, bannað notkun ökutækis, enda þótt það uppfylli skilyrði reglna, sem settar eru skv. 1. mgr.

61. gr.

Nú rís ágreiningur um það, til hvaða flokks samkvæmt 2. gr. ökutæki skuli teljast, og sker þá dómsmálaráðherra úr.

Dómsmálaráðherra getur, ef sérstakar ástæður mæla með því, ákveðið, að ökutæki af tiltekinni gerð skuli falla undir annan flokk ökutækja en leiðir af skilgreiningu 2. gr.

Tenging og dráttur ökutækja.

62. gr.

Við bifreið, vélsleða 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 létt bifhjól má eigi tengja eftirvagn eða tengitæki.

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

Dómsmálaráðherra setur reglur um tengingu eftirvagna, tengitækja og hliðarvagna. Dómsmálaráðherra getur enn fremur sett reglur um hvað flytja megi með ökutækjum þessum, svo og veitt undanþágu frá ákvæðum 2. mgr. við akstur á tilteknum svæðum.

Dómsmálaráðherra setur reglur um drátt ökutækja.

Skráning.

63. gr.

Áður en bifreið, bifhjól, vélsleði eða dráttarvél er tekin í notkun skal ökutækið skráð og skráningarkerki sett á það. Sama á við um eftirvagn, sem er 500 kg að eigin þyngd eða meira, svo og hjólhýsi og tjaldvagn. Dómsmálaráðherra getur fyrirskipað skráningu annarra tengitækja og vinnuvéla.

Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að eigi þurfi að skrá ökutæki, sem nær eingöngu er notað utan opinberra vega. Skal þá kveða á um það svæði þar sem nota má ökutækið. Einnig má kveða nánar á um gerð, búnað og notkun ökutækisins.

64. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um:

- a. skráningu ökutækja og eigenda þeirra,
- b. tilkynningu eigendaskipta,
- c. skráningarkerki,
- d. skráningarskírteini, sem ávallt skal fylgja ökutækinu,
- e. tímabundinn akstur skráningarskyldra ökutækja án skráningar, og
- f. gjald fyrir skráningu og skráningarkerki.

Bifreiðaeftirlit ríkisins.

65. gr.

Bifreiðaeftirlit ríkisins annast skráningu ökutækja, skoðun þeirra og eftirlit.

Dómsmálaráðherra skipar bifreiðaeftirlitinu framkvæmdastjóra. Við bifreiðaeftirlitið skulu starfa eftirlitsmenn ökutækja, bifreiðaeftirlitsmenn, sem hafa lögregluvald á starfssviði sínu. Bifreiðaeftirlitsmenn skulu vera sérfróðir um þau mál, er vélknúin ökutæki varða, gerð þeirra, akstur og aðra meðferð, svo og lög og reglur, er um þau gilda.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um kennslu, prófkröfur og önnur hæfnisskilyrði bifreiðaeftirlitsmanna. Hann setur og reglur um starfsemi Bifreiðaeftirlits ríkisins og starfssvið bifreiðaeftirlitsmanna.

Erlend ökutæki.

66. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um notkun erlendra ökutækja hér á landi, þar á meðal hvenær beri að skrá þau hér.

Skoðun ökutækja og eftirlit.

67. gr.

Dómsmálaráðherra ákveður hve oft almenn skoðun skráningarskyldra ökutækja skuli fara fram. Hann getur og sett reglur um framkvæmd almennrar skoðunar.

Bifreiðaeftirlit ríkisins ákveður hvar og hvenær almenn skoðun ökutækja fer fram. Það getur hvenær sem er krafist þess, að skráningarskyld ökutæki, einstakar tegundir eða gerðir, skuli færð til sérstakrar skoðunar.

Dómsmálaráðherra er heimilt að veita einstökum verkstæðum löggildingu til að annast almenna skoðun ökutækja undir eftirliti bifreiðaeftirlitsins. Bifreiðaeftirlit ríkisins getur með sama hætti veitt verkstæðum heimild til að annast tiltekna þætti skoðunar. Dómsmálaráðherra setur reglur um skoðunarheimildir verkstæða.

Skoðunarmaður ritar vottorð um skoðun ökutækis í skráningarskírteini.

Dómsmálaráðherra ákveður gjald fyrir skoðun ökutækja.

68. gr.

Löggæslumönnum er heimilt hvenær sem er að stöðva ökutæki og skoða ástand þess og hleðslu. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að það skuli fært til sérstakrar skoðunar.

Verði starfsmaður verkstæðis þess var, að öryggisbúnaði vélknúins ökutækis, sem þar er til viðgerðar eða breytinga, sé áfátt, skal hann skýra yfirmanni verkstæðisins frá því, en honum ber að gera eiganda ökutækisins viðvart og síðan tilkynna það hlutadeigandi lögreglu eða bifreiðaeftirliti, ef eigi verður úr bætt.

Bann við notkun ökutækis.

69. gr.

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

Leiga ökutækja.

70. gr.

Enginn má selja á leigu í atvinnuskyni skráningarskyld ökutæki án ökumanns, nema hann hafi fengið til þess leyfi lögreglustjóra.

Dómsmálaráðherra setur reglur um leigu ökutækja án ökumanns og ákveður gjald fyrir leyfi. Í þeim reglum má ákveða, að eigi þurfi leyfi til leigu á tilteknum flokkum ökutækja eða fyrir tiltekinni leigustarfsemi.

IX. UM NOTKUN ÖRYGGIS- OG VERNDARBÚNAÐAR

Öryggisbelti.

71. gr.

Hver sá, sem situr í framsæti bifreiðar, sem búið er öryggisbelti, skal nota það.

Eigi er skylt að nota öryggisbelti, þegar bifreið stendur kyrr eða þegar ekið er aftur á bak. Sama á við um akstur á bifreiðastæði, við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um undanþágu frá notkun öryggisbeltis, ef heilsufars- eða læknisfræðilegar ástæður eru taldar gera slíka undanþágu brýna.

Ökumanni leigubifreiðar til mannflutninga er eigi skylt að nota öryggisbelti í leigu-akstri.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um undanþágu frá notkun öryggisbeltis við annan sérstakan akstur eða við erfið og hættuleg skilyrði utan þéttbýlis, svo sem í mikilli ófærð eða þar sem hætta getur verið á skriðuföllum eða snjóflóðum.

Hlífðarhjálmar.

72. gr.

Hver sá, er situr á bifhjóli, skal nota hlífðarhjálma.

Ökumaður skal sjá um að farþegi noti hlífðarhjálma.

Eigi er skylt að nota hlífðarhjálma, þegar bifhjól stendur kyrrt eða við akstur á bifreiðastæði, við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

X. FLUTNINGUR, HLEÐSLA, ÞYNGD OG STÆRÐ ÖKUTÆKJA

Hleðsla ökutækja.

73. gr.

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 skráningarmarki 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 hætta á að farmur dragist eftir akbraut eða falli á hana, valdi rykmekki eða svipuðum óþægindum, umferðartruflun eða óþarfa hávaða.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um hleðslu og frágang farms, svo og hvernig merkja skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um flutning hættulegra efna eða tækja, þar á meðal um skyldu til að kaupa váttryggingu, er bæti tjón vegna flutnings þeirra.

Flutningur á farþegum.

74. gr.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.

Breidd, lengd og hæð ökutækja.

75. gr.

Dómsmálaráðherra setur 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.

Þrátt fyrir ákvæði í reglum, sem settar eru samkvæmt 1. mgr., um hæð ökutækja, hvílir sú skylda á ökumanni við akstur undir brú, í göngum, undir rafmagns- eða símalínu eða við svipaðar aðstæður að ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþæginda.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð við flutning, sem eftir reglum, sem settar eru skv. 1. mgr., má aðeins fara fram að fengnu leyfi lögreglustjóra. Lögreglustjóri metur hverju sinni þörf á aðstoð.

Áspungi og þyngd.

76. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um hámark áspunga og heildarþyngdar ökutækja, með og án farms.

Þrátt fyrir ákvæði í reglum, sem settar eru skv. 1. mgr., 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.

Veghaldari getur veitt undanþágu frá reglum, sem settar eru samkvæmt grein þessari, þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga. Leyfi veghaldara skal fylgja ökutækinu við flutninginn. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð, sem þörf er á að mati lögreglustjóra við flutning, sem veghaldari heimilar.

XI. HINDRUN Á VEGI

Óhreinkun vegar o.fl.

77. gr.

Eigi má fleygja eða skilja eftir á vegi neitt það sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina.

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

Leyfi lögreglu þarf til að geyma á vegi muni, tæki eða vegagerðarefni, sem getur haft í för með sér óþægindi 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 merktur viðvörnumarkjum. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um hvernig merkja skuli slíka staði.

Rekstur búfjár.

78. gr.

Eigi má án leyfis lögreglustjóra reka búfé á vegi í þéttbýli.

Utan þéttbýlis má reka búfé á vegi, en fylgja skulu rekstrinum nægilega margir gæslumenn. Ef vænta má umferðar ökutækja um veginn skal einn gæslumaður ætíð fara fyrir.

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

XII. UMFERÐARSTJÓRN, UMFERÐARMERKI O.FL.

Umferðarstjórn o.fl.

79. gr.

Lögreglan getur stjórnað umferð þar sem hún telur þess þörf.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um heimild annarra til að stjórna umferð.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um merkjagjöf við umferðarstjórn.

80. gr.

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.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um umferðarstjórn skv. 1. mgr.

81. gr.

Dómsmálaráðherra ákveður að fengnum tillögum vegamálastjóra hvaða þjóðvegir utan kaupstaða og kauptúna skv. V. kafla vegalaga skuli teljast aðalbrautir þar sem umferð hefur forgang, sbr. 2. mgr. 25. gr.

Lögreglustjóri getur, að fengnum tillögum sveitarstjórnar, svo og vegamálastjóra, ef um þjóðveg eða sýsluveg er að ræða, kveðið á um önnur varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar, svo sem:

- a. stöðvuh og lagningu ökutækja,
- 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.

Dómsmálaráðherra ákveður hraðamörk skv. 3. og 4. mgr. 37. gr., að fengnum tillögum vegamálastjóra, ef um þjóðveg utan kaupstaða og kauptúna, sbr. V. kafla vegalaga, er að ræða. Á öðrum vegum ákveður lögreglustjóri hraðamörkin, að fengnum tillögum sveitarstjórnar.

Ákvarðanir samkvæmt grein þessari skal gefa til kynna með umferðarmerkjum, nema lögreglan stjórn umferðinni. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafli, má þó í stað þess birta með opinberri auglýsingu.

82. gr.

Veghaldari getur takmarkað eða bannað umferð um stundarsakir, ef það er nauðsynlegt til hlífðar vegi; í kaupstað eða kauptúni að fengnu samþykki lögreglustjóra.

Stöðukort og stöðureitir.

83. gr.

Dómsmálaráðherra 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 kaupstað eða kauptúni er sveitarstjórn heimilt, að fengnu samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.

Umferðarmerki o.fl.

84. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa og hljóðmerkja og annarra merkja á eða við veg til stjórnunar, viðvörunar eða leiðbeiningar fyrir umferð, svo og hvað þau tákna.

Víkja má frá almennum umferðarreglum með merkjum skv. 1. mgr.

85. gr.

Lögreglustjóri skal sjá um, að merki skv. 1. mgr. 84. gr. verði sett á eða við veg, þar sem sérreglur gilda um umferð eða þörf er á til stjórnunar, viðvörunar eða leiðbeiningar. Vegamálastjóri skal þó sjá um, að slík merki verði sett á eða við þjóðveg utan kaupstaða og kauptúna og sýsluveg.

Eigi má án leyfis lögreglustjóra (vegamálastjóra) setja merki skv. 1. mgr. 84. gr. á eða við veg.

Kostnað vegna merkja skv. 1. mgr. 84. gr. skal veghaldari greiða.

86. gr.

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.

87. gr.

Spjöld, auglýsingar, ljósabúnað og þess háttar má eigi setja á eða í tengslum við merki skv. 1. mgr. 84. gr.

Hluti, sem um ræðir í 1. mgr. og sjást frá vegi, getur lögreglustjóri látið fjarlægja, ef þeir líkjast merkjum skv. 1. mgr. 84. gr. eða geta að öðru leyti verið villandi eða valdið óþægindum fyrir umferð.

XIII. UM FÉBÆTUR OG VÁTRYGGINGU

Grundvöllur ábyrgðar o.fl.

88. gr.

Sá, sem ábyrgð ber á vélknúnu ökutæki, skal bæta það tjón, sem hlýst af ökutækinu vegna umferðarslyss eða annars umferðaróhapps eða vegna sprengingar eða bruna, sem stafar frá eldsneytiskerfi í ökutækinu.

Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda má lækka eða fella niður, ef sá, sem varð fyrir tjóni eða lést, var meðvaldur að tjóninu af ásetningi. Bæturnar má enn fremur lækka og, ef sérstaklega stendur á, fella niður, ef sá, sem varð fyrir tjóni eða lést, var meðvaldur að tjóninu af stórkostlegu gáleysi.

Bætur fyrir tjón á munum má lækka eða fella niður, ef sá, sem fyrir tjóni varð, var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi.

89. gr.

Nú hlýst tjón af vélknúnu ökutæki á annan hátt en greinir í 1. mgr. 88. gr. og skal þá sá, sem ábyrgð ber á ökutækinu, greiða bætur eftir almennum skaðabótareglum.

90. gr.

Líkamstjón eða tjón vegna missis framfæranda, sem hlýst af árekstri vélknúinna ökutækja, skal bæta eftir ákvæðum 1. og 2. mgr. 88. gr.

Nú hlýst tjón á munum af árekstri vélknúinna ökutækja og fer þá með hliðsjón af atvikum öllum, hvort og hve miklar bætur skuli inna af hendi.

91. gr.

Bótaábyrgð samkvæmt 88.–90. gr. hvílir á þeim eiganda eða umráðamanni, sem notar ökutækið eða lætur nota það.

Ökumaður ber bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

Vátryggingarskylda.

92. gr.

Greiðsla á bótakröfu vegna tjóns, sem hlýst af vélknúnu ökutæki, skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu hjá vátryggingafélagi, sem viðurkennt er af dómsmálaráðherra.

Vátryggingin skal tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda allt að 250 000 000 kr. og vegna tjóns á munum allt að 50 000 000 kr., sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði.

Dómsmálaráðherra skal árlega, að fengnum tillögum Tryggingaeftirlitsins, breyta vátryggingarfjárhæðum þessum í samræmi við verðlagsbreytingar.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um að hve miklu leyti vátryggingin skuli bæta tjón, sem hlýst erlendis.

93. gr.

Vátryggingarskylda vegna skráningarskylds vélknúins ökutækis hvílir á eiganda ökutækisins eða umráðamanni. Að því er varðar önnur vélknúin ökutæki hvílir vátryggingarskyldan á þeim, sem notar það eða lætur nota.

Eigi er skylt að kaupa vátryggingu vegna ökutækis í eigu ríkissjóðs.

Dómsmálaráðherra getur undanþegið ökutæki, sem eru í eigu erlendra ríkja eða alþjóðastofnana, vátryggingarskyldu.

94. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um vátryggingarskylduna.

Vátryggingariðgjald nýtur lögtaksréttar, einnig þótt vátryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er.

Greiðsluskylda og endurkröfuréttur vátryggingafélags.

95. gr.

Vátryggingafélag er greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna skv. 1. mgr. 92. gr.

Samningur milli váttryggingafélags og váttryggingartaka um að félagið skuli eiga endurkröfurétt á hendur þeim, sem skv. 91. gr. ber ábyrgð á tjóninu, þegar váttryggingaratburðurinn stafar af gáleysi þess, sem ber bótaábyrgðina, er einungis gildur, ef váttryggingaratburðurinn stafar af gáleysi, sem telja má vítavert tillitsleysi.

96. gr.

Váttryggingafélög þau, sem fengið hafa viðurkenningu skv. 92. gr., og landssamband bifreiðaeigenda, ef til er, skulu hvert nefna einn mann í nefnd, en dómismálaráðherra skal skipa einn mann, og er hann formaður hennar. Nefnd þessari skulu váttryggingafélög senda gögn, er þau hafa reist á bótagreiðslur sínar samkvæmt lögum þessum. Nefndin kveður á um, hvort beita skuli endurkröfurétti vegna ásetnings eða gáleysis þess, sem ábyrgð ber á tjóni. Í meðferð hvers máls taka þátt formaður og tveir aðrir nefndarmenn, er hann kveður til. Skal annar þeirra vera sá, sem félag það, er hlut á að máli, hefur kjörið í nefndina. Hinn skal vera fulltrúi sá, er landssamband bifreiðaeigenda hefur tilnefnt. Sé slíkt landssamband ekki til nefnir Félag íslenskra bifreiðaeigenda mann í nefndina eða það félag bifreiðaeigenda, sem sá er félagsmaður í, er krafa beinist gegn.

Kostnað af störfum nefndarinnar greiða váttryggingafélögin eftir reglum, sem dómismálaráðherra setur. Hann setur og nánari reglur um starfsháttu nefndarinnar.

Meðferð skaðabótamála.

97. gr.

Nú er höfðað einkamál til heimtu bóta gegn þeim, sem bótaskyldur er skv. 91. gr., og skal þá höfða slíkt mál jafnframt gegn váttryggingafélagi því, sem ábyrgðartryggt hefur ökutækið.

Nú er bótakrafa samkvæmt ákvæðum 88. og 89. gr. höfð uppi í opinberu máli, og skal þá tilkynna váttryggingafélagi því, er ábyrgðartryggt hefur ökutækið, um kröfuna. Hefur félagið þá sama rétt og sökunautur sjálfur til að koma að vörnum í skaðabótamálinu, enda er þá áfellisdómur bindandi fyrir váttryggingafélagið og aðfararhæfur gagnvart því.

98. gr.

Nú eru bætur vegna sama tjóns ákveðnar hærri samtals en váttryggingarfjárhæðinni nemur, og skal þá skipta henni að tiltölu á milli þeirra, sem kröfur eiga vegna tjónsins. Þetta ákvæði gildir einnig, þótt váttryggingarfjárhæðin sé hærri en lögboðið er.

Ef einhver þeirra, sem bótarétt eiga samkvæmt framangreindu, hefur eigi tilkynnt félaginu um kröfu sína innan sex mánaða frá tjónsatburði, má váttryggingafélagið vítalaust greiða váttryggingarféð að fullu öðrum þeim, er bótarétt eiga.

99. gr.

Dómismálaráðherra skipar nefnd þriggja manna til að láta uppi álit um skiptingu bótaábyrgðar skv. 2. mgr. 90. gr. Skulu nefndarmenn fullnægja kröfum um almenn dómarskilyrði.

Nefndin getur látið uppi álit um skiptingu ábyrgðar að kröfu aðila máls, eins eða fleiri. Skulu váttryggingafélög senda nefndinni gögn, er þau hafa reist á álit sitt um skiptingu ábyrgðar. Álit nefndarinnar skal byggjast á gögnum þessum, nema sérstakar ástæður mæli með öflun frekari gagna. Nefndin skal láta uppi álit eins fljótt og unnt er, og að jafnaði ekki síðar en þremur vikum eftir að málgögn hafa borist henni.

Kostnaður af störfum nefndarinnar greiðist úr ríkissjóði, en váttryggingafélögin skulu endurgreiða þann kostnað eftir reglum, sem dómismálaráðherra setur. Hann getur og sett nánari reglur um starfsháttu nefndarinnar.

Fyrning bótakrafna.

100. gr.

Allar bótakröfur samkvæmt þessum kafla, bæði á hendur þeim, sem ábyrgð ber, og váttryggingafélagi, svo og endurkröfur váttryggingafélags, fynast á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fynast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði.

XIV. VIÐURLÖG

Refsingar.

101. gr.

Brot gegn lögum þessum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, varða sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að tveimur árum.

Eigi skal þó refsast fyrir brot, sem tilgreind eru í 1. mgr. 109. gr., nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða að óþörfu valdið óþægindum fyrir umferðina.

Ef brot gegn lögum þessum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, er framið eftir fyrirmælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi, skal honum einnig refsast fyrir brotið.

Svipting ökuréttinda.

102. gr.

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

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

Svipting réttar til að stjórna vélknúnu ökutæki skal gerð í dómi.

103. gr.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 44. gr., og skal hann þá sviptur ökuréttindum. Ef sérstakar málsmætur eru og ökumaður hefur ekki áður gerst sekur um sams konar brot eða annað verulegt brot gegn skyldum sínum sem ökumaður, má sleppa sviptingu réttinda vegna brota á ákvæðum 1., sbr. 2. mgr. 44. gr.

Nú hefur stjórnandi ökutækis brotið gegn ákvæðum 1., sbr. 3. mgr. 44. gr. eða 45. gr., og skal svipting ökuréttinda þá vera eigi skemur en eitt ár. Fari vínandamagn í blóði ökumanns yfir 2‰, skal svipting að jafnaði ekki vera skemur en tvö ár.

Nú hefur stjórnandi ökutækis ítrekað brotið gegn ákvæðum 44. eða 45. gr., og skal svipting ökuréttinda þá vera eigi skemur en tvö ár. Ef um er að ræða ítrekað brot á ákvæðum 1., sbr. 3. mgr. 44. gr., skal svipting þó eigi vera skemur en þrjú ár.

Bráðabirgðasvipting.

104. gr.

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

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

Áhrif áfrýjunar.

105. gr.

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

Brot erlendis.

106. gr.

Nú hefur íslenskur ríkisborgari eða maður búsettur hér á landi sætt sviptingu ökuréttinda eða refsingu erlendis fyrir verknað, sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttinda, og má þá svipta hann þeim réttindum í sérstöku opinberu máli, og koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæði 102.–105. gr.

Endurveiting ökuréttinda.

107. gr.

Nú hefur maður verið sviptur ökuréttindum um lengri tíma en þrjú ár, og getur þá dómismálaráðherra, þegar svipting hefur staðið í þrjú ár, heimilað, að honum skuli veitt ökuréttindi að nýju. Hafi maður verið sviptur ökuréttindum ævilangt má þó eigi veita ökuréttindi að nýju fyrr en svipting hefur staðið í fimm ár.

Endurveitingu skal því aðeins heimila að sérstakar ástæður mæli með því, en áður skal leitað umsagnar viðkomandi lögreglustjóra.

Haldsréttur í ökutækjum.

108. gr.

Ef ökumaður vélknúins ökutækis, sem búsettur er erlendis, brýtur gegn ákvæðum laga þessara, og ökutækið er skráð erlendis, getur lögreglan lagt hald á það þar til makleg sekt, málskostnaður, 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 skv. 1. mgr. gilda, eftir því sem við á, ákvæði laga um meðferð opinberra mála 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. eiga ekki við um ökumenn, sem búsettir eru í Danmörku, Finnlandi, Noregi eða Svíþjóð.

Gjald vegna stöðvunarbrota.

109. gr.

Leggja má gjald á vegna brota á:

- a. ákvæðum 4. mgr. 6. gr. og 3. mgr. 27. gr.,
- b. ákvæðum a-, b-, h- og i-liða 28. 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 skv. 81. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,
- e. öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu, sem sett eru skv. 81. gr. eða 1. mgr. 83. gr., og
- f. reglum um notkun stöðureita skv. 2. mgr. 83. gr.

Gjaldið skal lagt á með skriflegri tilkynningu, sem fest skal við ökutækið eða afhent ökumanni.

Lögreglan annast álagningu og innheimtu gjalds skv. 1. mgr. Dómismálaráðherra getur ákveðið, að á tilteknum svæðum fari álagning gjalds þessa, að öllu leyti eða að hluta, fram

með aðstoð sérstakra stöðvarða. Hann getur og ákveðið, að álagning og innheimta gjaldsins fari, að öllu leyti eða að hluta, fram á vegum sveitarfélags.

Ákvörðun um álagningu gjalds verður ekki borin undir æðra stjórnvald.

Gjald, sem lagt hefur verið á, rennur í ríkissjóð, þegar lögreglan annast álagningu gjaldsins. Fari álagning fram á vegum sveitarfélags rennur gjaldið til sveitarsjóðs, og getur dómsmálaráðherra þá ákveðið, hvernig því skuli varið.

Dómsmálaráðherra ákveður fjárhæð gjaldsins og setur nánari reglur um hvernig það skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest.

110. gr.

Gjald, sem lagt hefur verið á skv. 1. mgr. 109. 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 málið verði, að tilteknum tíma liðnum, sent til meðferðar fógetaréttar eða uppboðsréttar, 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 eigi greitt innan frests skv. 2. mgr., og engar mótbáru eða varnir hafa verið hafðar uppi, má krefjast nauðungarsölu lögveðsins án undangengins lögtaks til lúknings gjaldinu, eftir reglum laga nr. 49 1951, en þó þarf ekki að gefa út almenna greiðsluáskorun eða senda uppboðspóla frekari tilkynningu. Einnig má krefjast lögtaks hjá þeim, sem ábyrgð ber á greiðslu gjaldsins skv. 1. mgr.

Ef fram koma mótbáru eða varnir, sem ekki eru teknar til greina, skal, innan mánaðar frá móttöku, beiðast lögtaks hjá þeim, sem ber ábyrgð á greiðslu gjaldsins, þannig að færa megi fram varnir í fógetarétti. Mótbárum eða vörnum, sem berast eftir að liðinn er frestur skv. 2. mgr., skal fógeti vísa frá, nema dráttur sé eigi eiganda eða notanda að kenna og varnir eru bornar fram eins fljótt og unnt er.

Brotflutningur ökutækja.

111. gr.

Heimilt er lögreglu að flytja eða láta flytja brott ökutæki, sem stendur þannig að brjótí 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 skráningarskylt 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 fjarlæggt.

Að loknum fresti skv. 3. mgr. skal selja ökutækið á opinberu uppboði 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 eða bifreiðaeftirlits.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um framkvæmd ákvæða í grein þessari, þar á meðal um greiðslu geymslukostnaðar.

XV. UMFERÐARRÁÐ, UMFERÐARFRÆÐSLA O.FL.

112. gr.

Almenningi skal veitt fræðsla í umferðarlöggjöf og öðru því, sem stuðlað getur að umferðaröryggi og umferðarmenningu.

113. gr.

Dómsmálaráðherra skipar Umferðarráð til þriggja ára í senn, og skal hlutverk þess vera:

- a. að beita sér fyrir bættum umferðarháttum,
- b. að beita sér fyrir því að haldið sé uppi umferðarfræðslu,
- c. að vera fræðsluyfirvöldum, umferðarnefndum sveitarfélaga og samtökum, er vinna að bættri umferðarmenningu, til hjálpar og ráðuneytis, eftir því sem óskað er og aðstæður leyfa,
- d. að standa fyrir útgáfu fræðslurita og bæklinga um umferðarmál og hafa milligöngu um útvegum kennslutækja og annarra gagna til nota við fræðslustarfsemi,
- e. að hafa milligöngu um umferðarfræðslu í ríkisútvarpi (hljóðvarpi og sjónvarpi) og öðrum fjölmiðlum,
- f. að sjá um, að á hverjum tíma sé til vitneskja um fjölda, tegund og orsakir umferðarslysa í landinu,
- g. að beita sér fyrir könnunum á umferðarháttum og öðru, er umferð varðar,
- h. að vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál,
- i. að fylgjast með þróun umferðarmála erlendis og hagnýta reynslu og þekkingu annarra þjóða á því sviði, og
- j. að leitast við að sameina sem flesta aðila til samstilltra og samræmdra átaka í umferðarslysavörnum og bættri umferðarmenningu.

Umferðarráði ber að hafa samvinnu við þá aðila, félög, samtök og stofnanir, sem fjalla um umferðarmál í landinu og láta sig umferðaröryggi varða.

Umferðarráði ber árlega að efna til opinnar ráðstefnu um umferðaröryggismál.

114. gr.

Dómsmálaráðherra skipar tvo fulltrúa í Umferðarráð án tilnefningar. Skal annar þeirra vera formaður ráðsins en hinn varaformaður.

Aðra fulltrúa í Umferðarráð skipar ráðherra eftir tilnefningu og eiga eftirtaldir aðilar rétt á að tilnefna einn fulltrúa hver og annan til vara: Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra,

Bifreiðaeftirlit ríkisins, Bilgreinasambandið, Bindindisfélag ökumanna, dóms- og kirkjumálaráðuneyti, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneyti, Landsamband vörubifreiðastjóra, Landssamtök klúbbanna „Öruggur akstur“, lögreglustjórinn í Reykjavík, menntamálaráðuneyti, Reykjavíkurborg, Samband íslenskra sveitarfélaga, Samband íslenskra tryggingafélaga, Slysavarnafélag Íslands, Vegagerð ríkisins, Ökukennarafélag Íslands og Öryrkjabandalag Íslands.

115. gr.

Innan Umferðarráðs skal starfa fimm manna framkvæmdanefnd, skipuð formanni ráðsins og varaformanni, svo og þremur ráðsmönnum, sem Umferðarráð velur til eins árs í senn.

Framkvæmdanefnd fer með yfirstjórn á starfsemi Umferðarráðs milli funda ráðsins og í samræmi við ákvarðanir þess.

Dómsmálaráðherra skipar framkvæmdastjóra Umferðarráðs, að fengnum tillögum framkvæmdanefndar. Skipunin má vera tímabundin. Framkvæmdastjóri annast daglega stjórn á starfsemi ráðsins og ræður starfsfólk í samráði við framkvæmdanefnd.

Framkvæmdanefnd og framkvæmdastjóri skulu vinna að gagnasöfnun, tillögugerð og öðrum undirbúningi mála, sem Umferðarráð fjallar um, og gefa ráðinu skýrslu um starfsemi þess á milli funda.

116. gr.

Dómsmálaráðherra ákveður þóknun framkvæmdanefndar Umferðarráðs, en að öðru leyti eru störf fulltrúa í Umferðarráði ólaunuð.

Kostnaður við starfsemi Umferðarráðs greiðist úr ríkissjóði, eftir því sem fé er veitt á fjárlögum.

Dómsmálaráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um störf Umferðarráðs.

117. gr.

Sveitarstjórnnum ber að fræða almenning um umferðarmál, eftir því sem staðhættir gefa efni til, svo og þær sérreglur, er gilda á hverjum stað.

Sveitarstjórn getur skipað umferðarnefnd til þess að stuðla að umferðarfræðslu og vinna að bættu skipulagi umferðarmála í sveitarfélaginu. Slíka nefnd skal skipa í kaupstöðum og kauptúnahreppum. Sveitarstjórnnum er heimilt að stofna sameiginlega umferðarnefnd, er hafi með höndum framangreind verkefni.

Sveitarstjórn eða sveitarstjórnir setja nánari reglur um skipun og starfssvið umferðarnefnda.

118. gr.

Kennsla í umferðarreglum skal fara fram í grunnskólum. Menntamálaráðherra setur, að fenginni umsögn Umferðarráðs, reglugerð um tilhögun kennslunnar og prófkröfur. Ráðherra getur og með sama hætti sett reglur um slíka kennslu í öðrum skólum.

XVI. ÝMIS ÁKVÆÐI

Gildistaka.

119. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júní 1987.

Jafnframt falla úr gildi umferðarlög nr. 40 23. apríl 1968, með áorðnum breytingum.

120. gr.

Fullnaðarskírteini, sem gefin hafa verið út fyrir gildistöku laga þessara án sérstakrar tímatakmörkunar, skulu gilda áfram án áritunar þar til hlutaðeigandi er fullra 70 ára.

Ákvæði þetta gildir ekki um ökuskráirteini til að mega stjórna ökutækjum skv. 3. mgr. 27. gr. umferðarlaga nr. 40 23. apríl 1968.

Þeir, sem fyrir gildistöku laga þessara hafa öðlast rétt til að mega stjórna léttu bifhjóli eða vélsleða, halda þeim rétti sínum, þótt þeir fullnægi ekki skilyrðum 3. og 4. mgr. 55. gr. um aldur.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp til umferðarlaga, samið af umferðarlaganefnd, hefur legið fyrir Alþingi á síðustu tveimur þingum, en hefur eigi hlotið afgreiðslu. Er frumvarpið var til meðferðar á síðasta Alþingi lágu fyrir margvíslegar umsagnir allmargra aðila. Við þinglok hafði allsherjarnefnd efri deildar, sem hafði frumvarpið til athugunar, eigi lokið yfirferð sinni yfir frumvarpið og umsögnum þeim sem borist höfðu.

Til að undirbúa frumvarpið fyrir næsta þing skipaði dómsmálaráðuneytið með bréfi, dags. 12. maí 1986, alþingismennina Eið Guðnason, Helga Seljan, Salome Þorkelsdóttur og Jón Kristjánsson sem formann í nefnd til þess að endurskoða frumvarpið, m.a. með hliðsjón af athugasemdum og umsögnum sem fram höfðu komið. Jafnframt var ákveðið að Ólafur W. Stefánsson skrifstofustjóri skyldi starfa með nefndinni af hálfu ráðuneytisins.

Nefndin skilaði niðurstöðu sinni til ráðuneytisins með bréfi, dags. 6. október 1986.

Skriflegar athugasemdir, umsagnir og ábendingar höfðu borist frá eftirtöldum samtökum, stofnunum og embættum: Bifreiðaeftirliti ríkisins, Bifreiðastjórafélaginu Sleipni, Bílgreinasambandinu, borgardómaraembættinu í Reykjavík, Búnaðarfélagi Íslands, Félagi íslenskra bifreiðaeftirlitsmanna, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, framkvæmdastjóra Umferðarráðs, landlækni, landsnefnd um slysavarnir, Landssambandi íslenskra akstursíþróttafélaga, Landssambandi lögreglumanna, Landssambandi vörubifreiðastjóra, lögreglustjóranum í Reykjavík, námsstjóra umferðarfræðslu, Neytendasamtökunum, Rauða krossi Íslands, Sambandi íslenskra tryggingafélaga, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Skipulagi ríkisins, Slysavarnarfélagi Íslands, sýslumanninum í Húnavatnssýslu, sýslumanninum í Suður-Múla-sýslu og bæjarfógetanum á Eskifirði, Tryggingaeftirlitinu, Tryggingastofnun ríkisins, Umferðarráði, Vegagerð ríkisins, Verkfræðistofnun Háskóla Íslands, Vinnueftirliti ríkisins og Ökukennarafélagi Íslands. Enn fremur bárust athugasemdir frá nokkrum einstaklingum.

Nefndin varð sammála um að leggja til að gerðar yrðu á frumvarpinu allmargar breytingar áður en það yrði á ný lagt fyrir Alþingi. Varða þær flestar greinar frumvarpsins, ýmist málfar eða efnis. Helstu efnisbreytingar, sem nefndin lagði til að gerðar yrðu á frumvarpinu, eru þessar:

Ljósatími allan sólarhringinn lengist um tvo mánuði, þannig að hann verði frá 1. september til 30. apríl.

Nýmæli um vinstri beygju hjólreiðamanns verði valkvætt.

Aldur barns til að mega hjóla verði 9 ár og aldur hjólreiðamanns til að reida farþega verði 17 ár.

Gildistími fullnaðarskráirteinis til aksturs venjulegrar bifreiðar og bifhjóls verði til 70 ára aldurs.

Ákvæði komi um heimild til að setja reglur um æfingaakstur á lokuðum svæðum.

Felldar verði niður undanþágur frá notkun hlífðarhjálms á bifhjóli.

Bótaábyrgð verði rýmkuð til samræmis við þróun erlendis.

Lögboðin váttryggingarfjárhæð verði hækkuð verulega.

Ákvæði komi um árlega ráðstefnu um umferðaröryggismál á vegum Umferðarráðs.

Nokkur atriði taldi nefndin af ýmsum ástæðum rétt að bíði meðferðar Alþingis. Á það m.a. við um ákvæði er varða ökuhraða, ákvæði um aldur til að stjórna dráttarvél, léttu bifhjóli og vélsleða, ákvæði um skipan Umferðarráðs o.fl.

Breytingartillögur endurskoðunarnefndarinnar hafa í öllum meginatriðum verið felldar inn í frumvarp umferðarlaganefndar ásamt nokkrum atriðum til viðbótar, fyrst og fremst til lagfæringar á orðalagi. Breytingarnar varða ekki uppsetningu frumvarpsins. Hins vegar verður nokkur breyting á greinatölu þar sem inn í frumvarpið bætast tvær nýjar greinar, á eftir 2. og 88. gr. miðað við fyrra frumvarp, og fjórar greinar fyrra frumvarps eru felldar niður, þ.e. 12., 43., 67. og 95. gr. Þegar frumvarp þetta er borið saman við fyrra frumvarp er þessa þá að geta: 1. og 2. gr. frumvarpsins ásamt 13.–42. gr. svara til sömu greina í fyrra frumvarpi, 3. gr. er ný, 4.–12. gr. svara til 3.–11. gr., 43.–65. gr. til 44.–66. gr., 66.–88. gr. til 68.–90. gr., 90.–93. gr. til 91.–94. gr. og 94.–120. gr. frumvarpsins svara til 96.–122. gr. fyrra frumvarps.

Í hinum almennu athugasemdum og í athugasemdum við einstakar greinar frumvarpsins er byggt á athugasemdum við hið upphaflega frumvarp, en þær endurskoðaðar miðað við þær breytingar sem á frumvarpinu hafa verið gerðar.

Núgildandi umferðarlög nr. 40 23. apríl 1968 eru að stofni til frá árinu 1958, en þá voru sett heildarlög um umferð, umferðarlög nr. 26 2. maí 1958. Frá þeim tíma hafa verið gerðar ýmsar breytingar á umferðarlögunum, og var veigamesta breytingin gerð þegar hægrí umferð var lögleidd hér á landi árið 1968.

Tilgangur endurskoðunar umferðarlaga að þessu sinni er einkum tvíþættur. Annars vegar er ljóst, að umferðarlögin eru á ýmsum sviðum orðin ófullkomin og sums staðar beinlínis úrelt. Hins vegar er nauðsynlegt, m.a. vegna aukinna samskipta þjóða í milli, að samræma umferðarlög hér á landi eftir því sem kostur er umferðarlöggjöf annarra þjóða og alþjóðasamningum um umferð. Hafa þessi tvö atriði ráðið mestu um breytingar þær sem felast í frumvarpinu. Gerir frumvarpið, ef samþykkt verður, það kleift að Ísland gerist aðili að alþjóðasamningi um umferð sem gerður var í Vínarborg 8. desember 1968. Við samningu lagafrumvarpsins hefur verið höfð hliðsjón af breytingum sem á undanförunum árum hafa verið gerðar á umferðarlögum og reglum annars staðar á Norðurlöndum, en sú endurskoðun byggði á tillögum norrænnar nefndar, Nordisk Vejtrafik Komite (NVK), sem gert hafði tillögur um samnorrænar umferðarreglur er byggðu m.a. á alþjóðlegri samvinnu um umferðarmál.

Við samningu frumvarpsins hefur einnig verið 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.

Í frumvarpi þessu er uppsetningu breytt verulega frá því sem nú er í umferðarlögum. Skiptist frumvarpið í fleiri kafla og er hverjum kafla skipt með millifyrirsögnum. Ætti fyrirkomulag þetta að auðvelda mjög uppfléttingu og lestur. Þá er röð einstakra kafla breytt. Er það einkum gert með tilliti til áhersluatriða. Þannig eru umferðarreglur fyrst teknar fyrir, þá reglur um öikumenn, síðan ákvæði um ökutæki o.s.frv.

Helstu breytingar frá gildandi umferðarlögum samkvæmt frumvarpinu eru:

Skilgreiningu á hugtakinu bifreið er breytt þannig að vélknúin ökutæki til fólks- eða vöruflutninga sem aka hægar en 30 km á klst. teljast ekki bifreið. Sama er um vélknúin ökutæki sem ekki eru ætluð til slíkra flutninga og aka má hraðar en 30 km á klst., sbr. 2. gr.

Skilgreining á hugtökunum dráttarvél og vinnuvél er gerð skýrari, og 30 km hraðaviðmiðun felld niður, sbr. 2. gr.

Lagning ökutækja er skilgreind, sbr. 2. gr.

Vernd barna og fatlaðra er aukin, sbr. 2. og 3. mgr. 4. gr. og 2. mgr. 18. gr.

Ákvæði um vistgötur, sbr. 7. gr.

Reglum um skyldur við umferðaróhöpp er breytt, sbr. 10. gr.

Kveðið er skýrar á um að ökutæki skuli vera vel til hægri á akbraut, sbr. 1. mgr. 14. gr.

Ákvæði um akstur af aðrein og um notkun afreinar, sbr. 3. og 4. mgr. 17. gr.

Ákvæði um sérstaka skyldu ökumanns gagnvart skólabifreið sem numið hefur staðar, sbr. 2. mgr. 18. gr.

Nánari ákvæði um framúrakstur, þar á meðal um akstur á akreinum í þéttri umferð, sbr. 20.–24. gr.

Reglur um skyldur ökumanna gagnvart gangandi vegfarendum eru ítarlegri, sbr. 26. gr.

Ákvæði um bann við lagningu ökutækja á gangstéttum, sbr. 3. mgr. 27. gr.

Ákvæði um skyldu til að gera ráðstafanir, ef þörf krefur, til að vara aðra vegfarendur við ef ökutæki er bilað á akbraut, sbr. 30. gr.

Ákvæði um merkjagjöf við breytta akstursstefnu eru gerð nokkru ákveðnari, sbr. 2. mgr. 31. gr.

Nánari reglur um ljósanotkun, þar á meðal um notkun ljósa allan sólarhringinn frá 1. september til 30. apríl, sbr. 32. gr.

Sérákvæði um að nægilegt sé að nota ljós sem eru nær miðju vegar á tilteknum ökutækjum sem lagt er í þéttbýli, sbr. 3. mgr. 33. gr.

Heimild til að setja reglur um greiðslu kostnaðar vegna lögregluaðstoðar, sbr. 34. gr., 3. mgr. 75. gr. og 3. mgr. 76. gr.

Heimild til að víkja frá ákvæðum um fébótaábyrgð og váttryggingu í reglum um aksturskeppnir, sbr. 34. gr.

Ákvæði um að ekki megi valda ónæði með ónauðsynlegum akstri í námunda við íbúðarhús, sbr. 2. mgr. 35. gr.

Ákvæði sem beinist gegn þeim sem með hægum akstri tefja akstur annarra, sbr. 3. mgr. 36. gr. og 2. mgr. 21. gr.

Heimild til að aka á allt að 80 km hraða á klst. á vegum með bundnu slitlagi utan þéttbýlis, sbr. 2. mgr. 37. gr.

Reglur um ökuhraða stórra fólksbifreiða, vörubifreiða og dráttarbifreiða eru rýmkaðar, sbr. 1.–3. mgr. 38. gr.

Ökuhraði vélsleða á opinberum vegi er takmarkaður við 30 km á klst., sbr. 6. mgr. 38. gr.

Nýjar reglur um vinstri beygju hjólreiðamanna, sbr. 3. mgr. 39. gr.

Ákvæði um 9 ára lágmarksaldur barns til að hjóla á akbraut og 17 ára lágmarksaldur til að reiða barn, sbr. 1. og 2. mgr. 40. gr.

Reglur um bifhjól gildi í aðalatriðum um létt bifhjól, sbr. 4. mgr. 42. gr.

Ákvæði um áfengisneyslu eftir umferðaróhapp o.þ.h., sbr. 45. gr.

Ákvæði um skyldu bensínafgreiðslumanna að hindra ölvunarakstur, sbr. 2. mgr. 46. gr.

Ákvæði um töku öndunarsýna, sbr. 1. mgr. 47. gr.

Ákvæðum um ökuréttindaflokka er breytt, sbr. 50. gr.

Bráðabirgðaökuskírteini gildi í 2 ár, sbr. 2. mgr. 51. gr.

Fullnaðarskírteini til aksturs venjulegrar bifreiðar og bifhjóls gildi til 70 ára aldurs, sbr. 3. mgr. 51. gr.

Heimild til að ákveða að norræn ökuskírteini gildi hér á landi, sbr. 2. mgr. 54. gr.

Ákvæði um 14 ára aldursmark við akstur dráttarvéla við landbúnaðarstörf, sbr. 1. mgr. 55. gr.

Ákvæði um 16 ára aldursmark til útgáfu ökuskírteina til aksturs létttra bifhjóla og vélsleða, sbr. 3. og 4. mgr. 55. gr.

Heimild til að setja reglur um endurmenntun ökukennara, sbr. 4. mgr. 56. gr.

Ákvæði um heimild til að setja reglur um æfingaakstur á lokuðum svæðum, sbr. 5. mgr. 57. gr.

Heimild til að ákveða skráningu tengitækja og vinnuvéla, sbr. 1. mgr. 63. gr.
 Heimild til að ákveða að eigi þurfi að skrá ökutæki sem nær eingöngu eru notuð utan vega, sbr. 2. mgr. 63. gr.
 Skráning ökutækja verði í höndum Bifreiðaeftirlits ríkisins, sbr. 65. gr.
 Heimild til að fela verkstæðum almenna skoðun eða tiltekna þætti skoðunar, sbr. 3. mgr. 67. gr.
 Felldar eru niður undanþágur frá notkun hlífðarhjálms á bifhjóli, sbr. 72. gr.
 Heimild til að setja reglur um flutning hættulegra efna og tækja, sbr. 5. mgr. 73. g .
 Reglur verði settar um breidd, lengd og hæð ökutækja og um áspunga og þyngd, sbr. 75. og 76. gr.
 Ákvæði um að setja megi reglur um heimild annarra en lögreglu til að stjórna umferð, sbr. 2. mgr. 79. gr.
 Heimild til að setja reglur um notkun stöðukorta, sbr. 1. mgr. 83. gr.
 Ákvæði um rýmkun bótaábyrgðar, sbr. 80.–91. gr.
 Ákvæði um hækkun váttryggingarfjárhæða, sbr. 92. gr.
 Ákvæði um lögboðna eigin áhættu felld niður, sbr. 95. gr.
 Skipuð verði nefnd til að láta uppi álit um skiptingu bótaábyrgðar, sbr. 99. gr.
 Breytt ákvæði um ökuleyfissviptingu og endurveitingu, sbr. 102., 103. og 107. gr.
 Ákvæði um haldsrétt í erlendum ökutækjum, sbr. 108. gr.
 Ákvæði um gjald vegna stöðvunarbrota, sem ekki verða refsiverð, sbr. 109. og 110. gr. og 2. mgr. 101. gr.
 Ákvæði um brottflutning ökutækja, sbr. 111. gr.
 Ákvæði um árlega ráðstefnu um umferðaröryggismál, sbr. 3. mgr. 113. gr.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Í 1. kafla er fjallað um gildissvið laganna og skilgreiningu hugtaka.

Um 1. gr.

Ákvæði greinarinnar eru efnislega samhljóða 1. gr. umferðarlaga.

Um 2. gr.

Greinin svarar til 2. gr. umferðarlaga og fjallar um skilgreiningu hugtaka sem notuð eru í frumvarpinu. Er efni greinarinnar skipað með öðrum hætti en nú er og hugtökum raðað í stafrófsröð til hægðarauka. Ýmsum skilgreiningum er breytt og nokkrum hugtökum, sem nauðsynlegt þykir að skilgreina, bætt við. Nokkrar breytingar eru gerðar á skilgreiningum miðað við fyrra frumvarp.

Akbraut: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Akrein: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Áspungi: Kemur í stað öxulpunga, og er efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Bifhjól: Í meginatriðum í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga. Tekið er þó fram, að til bifhjóla teljast einnig bifhjól á tveimur hjólum með hliðarvagni. Létt bifhjól eru flokkur bifhjóla.

Bifreið: Gerðar eru veigamiklar breytingar á skilgreiningu þessa hugtaks og því skipt í þrennt til hægðarauka. Í fyrsta lagi falla undir hugtakið vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til fólks- eða vöruflytninga og eru á fjórum hjólum eða fleiri eða á þremur hjólum og 400 kg að eigin þyngd eða meira og hönnuð eru til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga. Í öðru lagi falla undir hugtakið vélknúin ökutæki sem

aðallega eru ætluð til að draga annað ökutæki og hönnuð eru til hraðari aksturs en 30 km á klst., og í þriðja lagi vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til fólks- eða vöruflutninga og/ eða til að draga annað ökutæki og eru búin beltum og eftir atvikum stýrimeidum/stýrihjólum og eru 400 kg að eigin þyngd eða meira. Meginbreytingin er sú að áskilinn er 30 km ökuhraði á klst. að því er varðar ökutæki til fólks- eða vöruflutninga. Þá lenda utan skilgreiningarinnar ýmis ökutæki sem ekki eru ætluð til fólks- eða vöruflutninga og aka má hraðar en 30 km á klst. og teljast þau þá til dráttarvéla eða vinnuvéla.

Dráttarvél: Skilgreiningin er gerð skýrari. Er gert ráð fyrir því að dráttarvélar skuli ekki einungis aðallega hannaðar til að draga annað ökutæki heldur jafnframt til að draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki. Felld er niður að dráttarvélar megi eigi vera gerðar til hraðari aksturs en 30 km á klst.

Eftirvagn: Samheiti fyrir festivagn og tengivagn, en þau hugtök eru skilgreind í umferðarlögum. Skilgreining á flokkum eftirvagna þarf hins vegar ekki að koma fram í umferðarlögum.

Eigin þyngd: Breytt frá skilgreiningu umferðarlaga til samræmis við Vínarsamninginn um umferð, þannig að til eigin þyngdar teljist eldsneyti, smurólía og kælivatn.

Gangbraut: Ekki skilgreint í umferðarlögum.

Gangstétt: Ekki skilgreint í umferðarlögum.

Heildarþyngd: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga þegar tillit er tekið til skilgreiningar á hugtakinu eigin þyngd.

Hliðarvagn: Samsvarandi skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Lagning ökutækis: Ekki skilgreint í umferðarlögum. Ekki skiptir máli í þessu sambandi hvort ökumaður er í ökutækinu.

Létt bifhjól: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Reiðhjól: Ekki skilgreint í umferðarlögum. Tekið er fram að hægfaða vélknúinir hjólastólar skuli teljast til reiðhjóla.

Stór fólksbifreið: Ekki skilgreint í umferðarlögum. Orðið samsvarar „bus“ í erlendri löggjöf og því er ætlað að koma í stað almenningsvagns sem notað er í umferðarlögum.

Tengitæki: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Tekið er fram að til tengitækja skuli teljast útileguvagnar (hjólhýsi og tjaldvagnar).

Vegamót: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Vegfarandi: Samhljóða skilgreiningu umferðarlaga.

Vegur: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga með þeirri breytingu að bifreiðastæðum er bætt í upptalninguna.

Vélknúin ökutæki: Samhljóða skilgreiningu umferðarlaga.

Vélsleði: Efnislega í samræmi við skilgreiningu á hugtakinu beltabifhjól í umferðarlögum.

Vinnuvél: Gerðar eru veigamiklar breytingar á skilgreiningu þessa hugtaks í samræmi við breytingar á skilgreiningu hugtaksins bifreið. Er hugtakinu til hægðarauka skipt í þrennt. Í fyrsta lagi falla undir hugtakið vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til sérstakra verka, eru búin áfestum tækjum eða vélum og eru á hjólum og/ eða beltum. Í öðru lagi vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til fólks- eða vöruflutninga eða til að draga annað ökutæki og eru á hjólum og eigi eru hönnuð til hraðari aksturs en 30 km á klst., þó eigi bifhjól. Og í þriðja lagi vélknúin ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni. Breytingin felur í sér nákvæmari skilgreiningu á hefðbundnum vinnuvélum, en jafnframt er hraðaviðmiðun felld niður að því er þau ökutæki varðar. Þá eru felld undir þennan flokk hægfaða ökutæki sem ekki falla undir a- og b-lið í skilgreiningu á bifreið.

Þéttbýli: Hugtakið er ekki skilgreint í umferðarlögum, en ýmsum ákvæðum frumvarpsins er ætlað að gilda um þéttbýli, þar á meðal ákvæðin um ökuhraða.

Ökutæki: Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Tekið er fram að eingöngu er átt við tæki, sem ætluð eru til aksturs á landi. Ekki er gert ráð fyrir að loftför teljist ökutæki samkvæmt skilgreiningunni.

Um 3. gr.

Greinin er ný miðað við fyrra frumvarp.

1. mgr. um reiðmenn kemur í stað 1.–3. mgr. 43. gr. fyrra frumvarps, er komu í stað ákvæða í 63. gr. umferðarlaga. Gilda þá um reiðmenn almenn ákvæði um umferð ökutækja eftir því sem við á.

2. og 3. mgr. fjalla um það hverjir teljist einnig til gangandi vegfarenda í skilningi umferðarlaga. Koma þær í stað 12. gr. fyrra frumvarps, með nokkrum breytingum á 1. mgr. hennar, og í stað 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Er tekið fram, að þeir sem eru á skíðum, hjólaskíðum eða skautum eða renna sér á sleða teljist til gangandi vegfarenda.

Í *II. kafla* er fjallað um reglur sem gilda fyrir alla umferð.

Um 4. gr.

1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 37. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

2. mgr. kemur í stað 2. mgr. 37. gr. umferðarlaga. Samkvæmt gildandi ákvæði skal sýna sérstaka varúð þar sem vænta má að börn séu að leik og gagnvart þeim sem bera merki fatlaðra. Lagt er til að fleiri vegfarendahópar verði taldir með þeim sem sýna skal sérstaka tillitssemi. Taki ákvæðið þá til barna án tillits til þess hvar þau eru og aldraðra, svo og þeirra sem eru sýnilega sjón- eða heyrnarskertir, fatlaðir eða sjúkir, þannig að háir þeim í umferðinni, jafnvel þótt þeir beri ekki auðkenni fatlaðra. Gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um auðkenni fatlaðra, þar á meðal um notkun hvíts stafs fyrir sjónskerta, svo sem raunar þegar hefur verið gert.

3. mgr. kemur í stað 90. gr. umferðarlaga með þeirri breytingu, að frumkvæði að því að gera ráðstafanir til að vernda börn gegn hættu á leið þeirra til og frá skóla flyst frá skólastjórum til viðkomandi lögreglustjóra og veghaldara. Þeir skulu þó hafa samráð við skólafirvöld á hverjum stað.

Um 5. gr.

Greinin svarar til 4. gr. fyrra frumvarps, en er með breyttu orðalagi og efnisskipan.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 38. gr. umferðarlaga. Ákvæði um umferðarmerki o.þ.h. eru í 84. gr. frumvarpsins.

2. mgr. er í samræmi við ríkjandi skilning.

3. mgr. samsvarar 3. mgr. 38. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að dómsmálaráðherra geti heimilað öðrum en lögreglumönnum að stjórna umferð, sbr. 2. mgr. 79. gr. frv. Ákvæði um merkjagjöf við umferðarstjórn eru í 3. mgr. 79. gr. frv.

Um 6. gr.

1. og 2. mgr. samsvara 1. mgr. 42. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi, og með þeirri viðbót, að einnig er bannað að draga með ökutæki á vegi þann, sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum eða svipuðum tækjum.

3. mgr. samsvarar 2. másl. 2. mgr. 42. gr. umferðarlaga.

Um 7. gr.

Ákvæði um vistgötur er nýmæli. Vistgötur eru svæði, t.d. götur, sem einkum eru ætluð til dvalar og leiks, en umferð ökutækja er þar engu að síður heimil með takmörkunum. Á þetta einkum við um íbúðahverfi þar sem atvinnustarfsemi er lítil eða engin og umferð annarra en þeirra sem þar búa og gesta þeirra lítil. Vistgötur eru auðkenndar með sérstöku umferðarmerki, sem gefur til kynna takmarkanir á umferð ökutækja. Meginreglan er sú að gangandi vegfarendur hafa þar forgang gagnvart umferð ökutækja og ber öikumönnum að sýna þeim sérstaka tillitssemi. Þó má gangandi vegfarandi eigi hindra för ökutækja um vistgötu að óþörfu. Sérstök ákvæði gilda um lagningu ökutækja á vistgötum. Ákvæði greinarinnar eru í samræmi við erlendar reglur og þarfnast eigi skýringa.

Um 8. gr.

Í greininni er fjallað um neyðarakstur tiltekinna ökutækja og svara ákvæðin til 2. mgr. 38. gr. og 1.–4. mgr. 40. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er lagt til að dómsmálaráðherra setji reglur um neyðarakstur, þ.e. hvenær grípa megi til neyðaraksturs og með hvaða hætti hann er undanþegin ákvæðum laganna.

2. mgr. er efnislega í samræmi við 1. og 2. mgr. 40. gr. umferðarlaga.

3. mgr. er efnislega í samræmi við 3. mgr. 40. gr. umferðarlaga.

4. mgr. er nýmæli til verndar slys- eða brunastað.

5. mgr. samsvarar 39. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Um 9. gr.

1. mgr. kemur í stað 4. mgr. 38. gr. umferðarlaga. Er lagt til að eigi megi nema á brott eða breyta umferðarmerki, nema með leyfi viðkomandi yfirvalds, svo sem í tengslum við vegavinnu.

2. mgr. kemur í stað 3. mgr. 41. gr. umferðarlaga. Er lagt til að áfram hvíli skylda á þeim sem skemmt hefur umferðarmerki til að lagfæra það ef þess er kostur, en annars skal hann tilkynna lögreglu um atburðinn og gera nauðsynlegar ráðstafanir til viðvörunar. Felld er hins vegar niður skylda vegfaranda sem verður þess var að umferðarmerki er laskað eða fært úr stað til að lagfæra það og tilkynna lögreglu. Þykir ákvæðið heldur viðurhlutamikið og erfitt í framkvæmd.

Um 10. gr.

Greinin svarar til 9. gr. fyrra frumvarps með nokkrum breytingum.

1. mgr. er í meginatriðum í samræmi við 1. mgr. og 1. másl. 2. mgr. 41. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

2. mgr. kemur í stað 2. og 3. másl. 2. mgr. 41. gr. umferðarlaga. Er gerður munur á tilkynningarskyldu þess sem hlut hefur átt að umferðarslysi eða öðru umferðaróhappi eftir því hvort meiðsl hafa orðið á mönnum eða ekki. Ef meiðsl hafa orðið á mönnum, skal tilkynna lögreglu um slysið svo fljótt sem auðið er. Ef einungis hefur orðið eignatjón verður því aðeins skylt að tilkynna lögreglunni um óhappið ef enginn er viðstaddur til að taka við upplýsingum sem um ræðir í 1. mgr. greinarinnar. Með þessu mun fækka þeim tilvikum er kveðja þarf til lögreglu þegar einungis er um eignatjón að ræða. Mun það draga úr umferðartöfum vegna óhappa. Er breyting þessi til samræmis við ákvæði í löggjöf annars staðar á Norðurlöndum.

3. mgr. er nýmæli. Er þar kveðið á um að eigi megi raska vettvangi eða fjarlægja ummerki sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn slyss, hafi maður látist eða slasast alvarlega í umferðarslysi. Þó er heimilt að færa úr stað ökutæki sem veldur verulegri hættu fyrir umferðina.

Í III. kafla eru umferðarreglur sem gilda fyrir gangandi vegfarendur.

Um 11. gr.

Greinin fjallar um notkun gangandi vegfarenda á vegi. Meginreglan er sú samkvæmt 1. mgr. sem kemur í stað 1. og 2. mgr. 61. gr. umferðarlaga að gangandi vegfarendur skuli nota þann hluta vegar sem liggur utan akbrautar, þ.e. gangstétt, gangstíg eða vegaröxl. Annars skal að jafnaði ganga á akbraut við vinstri vegarbrún í gönguátt, nema hinn gangandi vegfarandi leiði reiðhjól eða létt bifhjól, en þá skal hann ganga við hægri vegarbrún. Gangandi vegfarandi má þó nota gagnstæða vegarbrún, ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

Í 2. mgr. er lagt bann við því að leiða reiðhjól eða létt bifhjól eða flytja fyrirferðarmikla hluti á gangstétt, gangstíg eða vegaröxl, ef það er til verulegra óþæginda fyrir aðra. Ákvæðið samsvarar 2. mgr. 62. gr. umferðarlaga.

Um 12. gr.

Greinin sem fjallar um það hvernig gangandi vegfarandi skal fara yfir akbraut samsvarar 3. mgr. 61. gr. umferðarlaga, með nokkrum breytingum. Aðalreglan er sú að gangandi vegfarandi skal nota gangbraut, göng eða brú fyrir gangandi vegfarendur, ef fyrir hendi er. Að öðrum kosti skal hann leitast við að fara yfir akbrautina sem næst vegamótum.

Í 1. mgr. er þess krafist af gangandi vegfarendum að þeir gæti vel að ökutækjum sem nálgast er þeir ætla yfir akbraut, og tefji ekki að nauðsynjalausu á leið yfir hana.

2. mgr. fjallar um hvar gangandi vegfarandi má fara yfir akbraut. Ef ekki er farið eftir gangbraut skal ganga þvert yfir akbraut.

3. mgr. er nýmæli og fjallar um umferð gangandi vegfarenda þar sem umferð er stjórn- að af lögreglu eða með umferðarljósum.

Í IV. kafla eru umferðarreglur sem gilda fyrir ökumenn.

Um 13. gr.

Greinin fjallar um notkun vegar fyrir ökumenn. Er meginreglan sú að ökumaður skal nota akbraut, hvert sem ökutækið er. Hann má ekki aka eftir gangstétt eða gangstíg. Bannið ber að skilja í samhengi við önnur ákvæði frv., sbr. 2. mgr. 26. gr., 3. mgr. 27. gr. og 4. mgr. 39. gr.

2. mgr. svarar til 44. gr. umferðarlaga.

Um 14. gr.

Greinin fjallar um það hvar aka skuli á vegi og svarar til 45. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. kemur fram meginreglan um hægri umferð. Svarar ákvæðið til 1. mgr. 45. gr., en kveðið er skýrar en nú á um að ökutæki skuli vera vel til hægri á akbraut. Frávik frá reglunni koma fram um akstur á akreinum og í beygjum, sbr. 15. og 23. gr. frv. Sjá og um hjólreiðamenn ákvæði 2. mgr. 39. gr. frv.

2. mgr. er nýmæli, og fjallar um akstur á akbraut með þrjár akreinar. Má þar eigi aka á þeirri akrein sem er lengst til vinstri miðað við akstursstefnu. Framúrakstur er þannig bannaður á þessum akreinum. Að jafnaði mun hindrunarlína banna slíkan akstur, en ákvæðið gildir þótt engin hindrunarlína sé. Ákvæði greinarinnar gilda ekki þar sem einstefnuakstur er. Sérákvæði fyrra frumvarps um akstur á akbraut með fjórum akreinum er fellt niður.

3. mgr. fjallar um fjarlægð milli ökutækja á ferð og svarar til 5. mgr. 45. gr. með nokkrum orðalagsbreytingum. Ákvæði 2. másl. 5. mgr. um fjarlægð stórra bifreiða og

bifreiða með tengivagna frá ökutæki á undan er látið ná til þeirra ökutækja sem falla undir hraðareglur 1. og 2. mgr. 38. gr. frv., en sérákvæði 3. másl. 5. mgr. um þung ökutæki á ferð yfir brú er fellt niður þar sem þess er eigi talin þörf lengur.

4. mgr. svarar til 3. mgr. 45. gr. með nokkrum orðalagsbreytingum.

5. mgr. svarar til 6. mgr. 45. gr. með nokkrum orðalagsbreytingum.

Um 15. gr.

Greinin fjallar um akstur á vegamótum og í beygjum og svarar til 46. gr. umferðarlaga.

1. mgr. kemur í stað 3. másl. 2. mgr. 46. gr., en er ítarlegri.

2. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 46. gr. en með breyttu orðalagi. Skal ökumaður ganga úr skugga um að unnt sé að beygja án hættu og óþæginda fyrir aðra umferð í sömu átt, en ekki einungis án hættu fyrir þá sem á eftir koma. Nær ákvæðið því einnig til þeirra sem aka samhliða, t.d. reiðhjóla.

3. mgr. er í samræmi við 1. og 2. másl. 2. mgr. og 1. og 2. másl. 3. mgr. 46. gr. en með breyttu orðalagi.

4. mgr. um akstur þegar beygt er inn á akbraut með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu er nýmæli.

5. mgr. er einnig nýmæli og í samræmi við akstursvenju.

Um 16. gr.

Greinin er nýmæli. Eðlilegt er að láta reglur um beygju á vegamótum einnig gilda um akstur yfir akbraut eða af henni.

Um 17. gr.

1. mgr. er í samræmi við 4. mgr. 46. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

1. másl. 2. mgr. er í samræmi við 4. mgr. 45. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. 2. másl. 2. mgr. er nýmæli.

3. mgr. er nýmæli. Aðreinar eru sérstakar akreinar fyrir aðkomandi umferð meðfram aðalumferðaræðum. Er ákvæðinu ætlað að auðvelda ökumanni akstur af aðrein inn á akrein þá sem hann ætlar inn á. Ákvæðið leggur skyldur á ökumenn á báðum akreinum.

4. mgr. er nýmæli. Afreinar eru sérstakar akreinar meðfram aðalumferðaræðum þar sem útakstur fer fram. Samkvæmt 1. mgr. 16. gr., sbr. 1. mgr. 15. gr. frv. skal ökumaður í tæka tíð fara á þá akrein sem er hentugust. Með ákvæðinu er lagt til að afrein skuli nota strax og hún byrjar.

Um 18. gr.

1. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 40. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Ákvæðinu er ætlað að ná til allra stórra fólksbifreiða (þ.e. bifreiða fyrir fleiri en 8 farþega) á biðstöð í þéttbýli, en það tekur nú einungis til bifreiða sem eru sérstaklega auðkenndar.

2. mgr. er nýmæli. Leggur ákvæðið sérstaka skyldu á herðar ökumönnum sem nálgast merktu skólabifreið sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út. Ákvæðinu er ætlað að stuðla að auknu öryggi barna á leið til og frá skóla. Gengið er út frá því að reglur verði settar um auðkenni skólabifreiða. Yrðu þær settar samkvæmt 1. mgr. 60. gr. frv.

Um 19. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. og 2. mgr. 47. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Tekið er sérstaklega fram að nægilegt hliðarbil skuli vera milli ökutækjanna.

2. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Um 20. gr.

1. másl. 1. mgr. er samhljóða 1. másl. 4. mgr. 47. gr. umferðarlaga. 2. másl. svarar til 5. mgr. 47. gr., en samkvæmt ákvæðinu verður skylt að aka hægra megin fram úr ökutæki

sem beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. 3. másl. um hjólreiðamenn er nýmæli. Verður hjólreiðamanni heimilt, en ekki skylt, að fara hægra megin fram úr öðrum ökutækjum en reiðhjólum. Ákvæðinu er ætlað að stuðla að auknu öryggi hjólreiðamanna.

Í 2. mgr. er kveðið á um atriði sem ökumaður sem ætlar að aka fram úr ökutæki þarf að gæta. Svarar ákvæðið til 2. másl. 3. mgr. 47. gr. umferðarlaga en er mun ítarlegra.

Ákvæðin í 3. mgr. eru nýmæli. Í 1. másl. er kveðið á um skyldu þess sem ekur fram úr að hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr. Í 2. másl., sem kemur í stað 3. másl. 4. mgr. 47. gr. umferðarlaga, er ákvæði um skyldu til að aka til hægri eins fljótt og það er unnt án hættu eða óþæginda. Frá þeirri reglu er gerð undantekning í 3. másl. ef ætlunin er að aka þá þegar fram úr enn öðru ökutæki og skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi.

4. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Um 21. gr.

Ákvæði greinarinnar um skyldur þess sem ekið er fram úr koma í stað 3. másl. 4. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Samkvæmt meginreglu 1. mgr. verður þeim sem á undan fer eigi, svo sem nú er, skylt að draga úr hraða eða nema staðar. Honum ber hins vegar að vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er og má hann ekki auka hraðann eða torvelda framúraksturinn á annan hátt. Er ákvæðinu ætlað að tryggja að framúrakstur hafi eigi truflandi áhrif á umferðina, svo sem nógildandi regla getur leitt til.

Samkvæmt 2. mgr. gildir meginreglan í 1. mgr. ekki þegar um er að ræða ökutæki sem fylgja ekki almennum ökuhraða eða hættulegt getur verið að aka fram úr vegna þess að þau eru fyrirferðarmikil. Þegar slíku ökutæki er ekið á mjóum vegi eða bugðóttum eða þar sem umferð kemur á móti ber ökumanni þess að gæta sérstaklega að umferð sem kemur á eftir og aka til hliðar, draga úr hraða og nema staðar ef þess er þörf til að auðvelda framúrakstur. Ákvæði þetta mundi m.a. taka til dráttarvéla, vinnuvéla, stórra vörubifreiða og bifreiða sem draga annað ökutæki en einnig til annarra ökutækja sem ekki fylgja almennum ökuhraða.

Um 22. gr.

Ákvæði greinarinnar koma í stað 2. og 3. másl. 3. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er óbreytt sú meginregla að eigi megi aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim, en frá þeirri reglu eru gerðar undantekningar. Við framúrakstur getur ökutækið sem ekið er fram úr byrgt útsýn þess, sem fram úr ekur, til hægri. Þau sjónarmið eiga ekki við að því er varðar þau tilvik sem um ræðir í b-d liðum og er því eigi varhugavert að víkja frá meginreglunni í þeim tilvikum. Undantekning samkvæmt a-lið er nauðsynleg til að tryggja flæði umferðar þar sem tvær eða fleiri akreinar eru fyrir umferð í sömu akstursstefnu.

2. mgr. fjallar um bann við framúrakstri þar sem vegsýn er skert vegna hæðar eða beygju á vegi.

3. mgr. er nýmæli. Er heimilt að aka fram úr reiðhjóli eða léttu bifhjóli þótt ákvæði greinarinnar að öðru leyti banni framúrakstur, enda sé þá gætt meginreglu 2. mgr. 20. gr. frv.

Um 23. gr.

Greinin kemur í stað 6. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er heimilað að aka hægra megin fram úr ökutæki þar sem umferð fer fram á fleiri en einni akrein í sömu akstursstefnu, og er það í samræmi við gildandi reglu. Reglan er hins vegar þrengd, þar sem það skilyrði er sett að umferð sé þétt og að hraðinn ráðist af þeim sem á undan fara. Eigi er unnt að kveða á um þéttleika umferðar. Ákvæðið mundi taka til

Þess þegar eigi er unnt án hættu eða óþæginda að aka inn á akreinina til hliðar en einnig þegar ökuhraði er breytilegur og fjarlægð milli ökutækja mismunandi. Ekki er gert að skilyrði að akreinar séu merktar sérstaklega. Ákvæði 2. másl. er nýmæli, sem ætlað er að koma í veg fyrir tíð akreinaskipti.

2. mgr. er nýmæli þar sem heimilaður er framúrakstur ef öðru ökutækjanna er ekið á akrein fyrir sérstaka tegund umferðar, t.d. fyrir strætisvagna.

Um 24. gr.

Greinin svarar til niðurlags 3. másl. 3. mgr. 47. gr. umferðarlaga, þó svo að heimilað er að aka fram úr við eða á gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum enda hindri ökutækið sem ekið er fram úr eigi útsýn yfir gangbrautina.

Um 25. gr.

Greinin kemur í stað 48. gr. umferðarlaga. Er efnisröðun breytt og ákvæðin gerð ítarlegri. Greinin hefur verið orðuð um miðað við fyrra frumvarp. Í stað þess að ökutæki skuli víkja fyrir annarri umferð er kveðið á um að ökutæki skuli veita annarri umferð forgang.

Í 1. mgr. er almennt ákvæði um skyldu ökumanna til að hafa sérstaka aðgát við vegamót.

2. mgr. svarar til 2. mgr. 48. gr. Ekki skiptir máli hvort vegur í heild er aðalbraut eða ekki, heldur nægir að vegamót séu merkt biðskyldu- eða stöðvunarmerki.

3. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 48. gr. með breyttu orðalagi. Samkvæmt gildandi ákvæði ber umferð af einkavegi að víkja fyrir umferð á vegi sem ekið er inn á. Er lagt til að upptalning minni háttar vega verði nokkru ítarlegri, þannig að ákvæðið taki einnig til umferðar af götuslóða, stíg, göngugötu, vistgötu, heimreið eða svipuðum vegi.

4. mgr. hefur að geyma meginregluna um að umferð frá hægri skuli hafa forgang og er í samræmi við 1. mgr. 48. gr. með breyttu orðalagi.

5. mgr. kveður á um með hvaða hætti sá sem á að veita öðrum forgang uppfyllir skyldur sínar. Er ákvæðið ítarlegra en í 3. mgr. 48. gr., sem einungis tekur til aksturs inn á veg sem nýtur aðalbrautarréttar.

6. mgr. svarar til 4. másl. 3. mgr. 46. gr. umferðarlaga. Er ákvæðið ítarlegra. Ber ökumanni einnig að veita forgang gangandi vegfarendum, hjólreiðamönnum og öku- mönnum léttra bifhjóla sem fara þvert yfir akbraut þá sem hann ætlar inn á.

7. mgr. er nýmæli. Er ákvæðinu ætlað að koma í veg fyrir að ökumaður tefji umferð á vegamótum, ef hann getur eigi óhindrað ekið um þau.

Um 26. gr.

Í greinina er safnað ákvæðum um sérstakar skyldur ökumanna gagnvart gangandi vegfarendum. Rétt er að vekja athygli á því að í 2. mgr. 4. gr. frv. er sérstakt ákvæði um tillitssemi gagnvart börnum, öldruðum, fötluðum o.fl., sem að jafnaði eru gangandi vegfarendur.

Í 1. mgr. kemur fram meginreglan, að ökumaður skal gefa gangandi vegfaranda tíma til að víkja til hliðar og veita honum nægilegt rými. Samsvarandi ákvæði er eigi í umferðarlögum.

Regla 2. mgr. um skyldu ökumanns, sem ekur yfir gangstétt eða gangstíg eða út á akbraut frá lóð eða svæði við veginn, felst í 5. mgr. 48. gr. umferðarlaga.

3. mgr. um akstur á göngugötu er nýmæli, sem þarfnast ekki skýringa. Sbr. og 7. gr. frv. um akstur á vistgötu.

Í 4. mgr. er ákvæði um að ökumaður sem beygir á vegamótum, eða ekur yfir akbraut eða af henni, þar sem ekki eru vegamót, megi ekki valda gangandi vegfaranda sem fer yfir akbrautina sem beygt er inn á hættu eða óþægindum. Ákvæði þetta tengist 2. mgr. 12. gr. frv. um að gangandi vegfarandi skuli að jafnaði fara yfir akbraut sem næst vegamótum.

5. og 6. mgr. fjalla um skyldu ökumanns gagnvart gangandi vegfarendum á gangbraut, hvort heldur umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum eða ekki. Koma ákvæðin í stað 6. mgr. 48. gr. umferðarlaga.

1. másl. 5. mgr. miðar að því að vernda gangandi vegfaranda á gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, eftir að merki lögreglumanns eða grænt ljós hefur heimilað ökumanni akstur í akstursstefnu hans. 2. másl. 5. mgr. er ætlað að vernda gangandi vegfaranda sem er á slíkri gangbraut eða á leið út á hana þegar ökumaður kemur að henni úr beygju á vegamótum.

6. mgr. fjallar um gangbrautir þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum. Er ákvæðinu ætlað að vernda gangandi vegfaranda þar, en réttur hans er þó eigi jafnskilyrðislaus og þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum.

Ákvæði 7. mgr. miðar að því að hindra að ökumaður hefti för eftir gangbraut.

Um 27. gr.

1. mgr. samsvarar 1. mgr. 51. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Hugtakið „lagning ökutækis“ er skilgreint þannig í 2. gr. frv. að það sé staða ökutækis með eða án ökumanns lengur en þarf til að hleypa farþegum inn eða út, lesta það eða losa.

2. mgr. kemur í stað 2. og 3. mgr. 51. gr. umferðarlaga. Meginreglan um að einungis megi stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin á vegi er látin gilda jafnt í þéttbýli og utan þess. Heimilt verður þó að stöðva ökutæki eða leggja því vinstra megin þar sem einstefnuakstur er ef það er ákveðið samkvæmt heimild í 2. mgr. 81. gr. frv. Einnig verður heimilt að stöðva ökutæki eða leggja því vinstra megin utan þéttbýlis ef nauðsyn krefur.

Í 3. mgr. er lagt til að tekið verði beinlínis fram að óheimilt sé að stöðva ökutæki eða leggja því á gangstétt eða gangstíg, en slíkt bann felst nú í 44. gr. umferðarlaga. Setja má þó aðrar reglur um þetta efni samkvæmt heimild í 2. mgr. 81. gr. frv.

4. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 51. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

5. mgr. er í samræmi við 8. mgr. 51. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

Um 28. gr.

1. mgr. fjallar um þá staði þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því, en 2. mgr. um þá staði þar sem stöðva má en bannað er að leggja. Er greinin að verulegu leyti í samræmi við 5. og 6. mgr. 51. gr. umferðarlaga en með nokkrum breytingum.

Í a-lið 1. mgr. er lagt til að auk þess sem bannað verði að stöðva eða leggja ökutæki á gangbraut svo sem nú er samkvæmt d-lið 5. mgr. taki bannið einnig til svæðis í minna en 5 metra fjarlægð áður en að henni er komið. Er það gert til að auka líkur á að sjáist til gangandi vegfarenda sem ætla eftir gangbraut.

Í b-lið er þrengt það svæði við vegamót sem bann við stöðvun eða lagningu ökutækis nær til borið saman við meginreglu b-liðar 5. mgr. og miðast svæðið við 5 metra frá næstu brún akbrautar á þvervegi. Slík ákvæði eru víða í lögreglusamþykktum, og þykir rétt að lögfesta regluna.

Ákvæði d-liðar um bann við stöðvun eða lagningu í göngum eða undir brú er nýmæli, er þarfnast ekki skýringa.

Samkvæmt f-lið takmarkast bann við stöðvun og lagningu ökutækja á akreinaskiptum vegi við það að akbraut sé skipt með hindrunarlínu. Samkvæmt e-lið 5. mgr. er ákvæðið nú miðað við allar merktar akreinar, en ekki er þörf á banni alls staðar þar sem akreinar eru merktar með varúðarlínu.

Að öðru leyti felur 1. mgr. í sér minni háttar breytingar frá ákvæðum 5. mgr. 51. gr. laganna.

Ákvæði c-liðar 2. mgr. um bann við því að leggja ökutæki við hlið annars ökutækis sem stendur við brún akbrautar er nýmæli. Slík lagning gæti fallið undir ákvæði 1. mgr. 51. gr. umferðarlaga, sbr. 1. mgr. 27. gr. frv., ef hún veldur hættu eða óþægindum.

Ákvæði d-liðar 2. mgr. er einnig nýmæli, sem ætlað er að hindra að ökutæki lokist inni vegna ökutækja sem síðar koma.

Að öðru leyti felur 2. mgr. í sér minni háttar breytingar frá ákvæðum 6. mgr. 51. gr. laganna.

Um 29. gr.

Ákvæði greinarinnar er nýmæli. Oft er nauðsynlegt að stöðva eða leggja ökutækjum þeirra aðila sem um ræðir í greininni, þótt það sé annars bannað.

Um 30. gr.

Ákvæði 1. og 2. másl. 1. mgr. kemur í stað 4. mgr. 51. gr. umferðarlaga, en tekur til stöðvunar vegna umferðaróhappa, vélarbilunar og annarra orsaka, í stað bilunar almennt nú. Ákvæðið tekur þó eigi til ökutækis sem aðild hefur átt að umferðarslysi ef maður hefur látist eða slasast alvarlega, sbr. 3. mgr. 10. gr. frv.

Í 3. másl. 1. mgr. er lögð skylda á ökumann til að vara aðra vegfarendur við, ef ökutæki hefur stöðvast þannig að hætta eða óþægindi stafi af. Hvernig viðvörðun skuli háttáð fer eftir aðstæðum hverju sinni, en sem dæmi má nefna notkun varúðarþríhyrnings á akbraut, notkun sérstaks ljósabúnaðar á ljósatíma eða viðvörðunarljósá ef stefnuljós eru þannig gerð.

Að öðru leyti er vísað til 1. mgr. 10. gr. frv. þar sem vegfaranda sem átt hefur hlut að umferðaróhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, er skylt að gera nauðsynlegar ráðstafanir til öryggis umferð.

Í 2. mgr. er gert ráð fyrir því að settar verði reglur um viðvörðunarbúnað, t.d. varúðarþríhyrninga, og hvernig hann skuli nota.

Um 31. gr.

Ákvæði 1. mgr. um hljóð- og ljósmerki koma í stað 1. mgr. 52. gr. umferðarlaga. Lagt er til að notkun hljóðmerkis verði verulega takmörkuð. Hljóðmerki í tengslum við framúrakstur megi einungis nota utan þéttbýlis. Hljóðmerki megi ekki gefa lengur en nauðsyn ber til. Þegar myrkur er skal nota ljósmerki í stað hljóðmerkis nema hætta sé yfirvofandi.

2. mgr. svarar til 2. mgr. 52. gr. umferðarlaga. Ákvæðið er nokkru ákveðnara, þannig að merki skal ávallt gefa í leiðbeiningarskyni þegar ekið er frá brún vegar, beygt, snúið eða skipt um akrein.

3. mgr. samsvarar 3. mgr. 52. gr. laganna, en með breyttu orðalagi.

4. mgr. kveður nánar á um það hvenær og hvernig merki skuli gefa, sbr. nú 4. og 5. másl. 2. mgr. 52. gr. umferðarlaga.

5. mgr. er samhljóða 2. másl. 4. mgr. 52. gr. umferðarlaga.

Um 32. gr.

Skilgreining á ljósatíma hefur verið felld úr 2. gr. frv. og koma ákvæði í þess stað í 1. og 2. mgr.

Í 1. mgr. er kveðið á um að við akstur bifreiðar skuli nota lögboðin ljós allan sólarhringinn frá 1. september til 30. apríl. Um bifhjól eru sérákvæði í 3. mgr. 41. gr. frv.

Í 2. mgr. felast eldri ákvæði um ljósatíma, en nánar er kveðið á um það hvenær ljós skuli nota þegar birta er ófullnægjandi. Kemur ákvæðið í stað 1. másl. 1. mgr. "3. gr.

umferðarlaga. Ákvæði 2. másl. 1. mgr. er fellt niður, svo og ákvæði 3. másl. 1. mgr. 53. gr., en gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um ljósabúnað samkvæmt 1. mgr. 60. gr. frv. Þá er gert ráð fyrir því að settar verði reglur um merki á ökutæki sem ekki skulu hafa ljósabúnað t.d. reiðhjól.

3.-5. mgr. koma í stað 2. mgr. 53. gr. umferðarlaga og hafa að geyma ítarlegri ákvæði um notkun ljósa.

Í 3. mgr. eru ákvæði um það hvenær nota skuli háan ljósgeisla, en í lögum eru nú engin ákvæði um það efni.

Í 4. mgr. eru ákvæði um það hvenær ekki má nota háan ljósgeisla. Eru þau í samræmi við 1. og 2. másl. 2. mgr. 53. gr. Að auki er ákvæði um að ekki megi nota háan ljósgeisla þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki að valdið geti ökumanni þess óþægindum.

Í 5. mgr. eru ákvæði um það hvenær nota skuli lágan ljósgeisla. Skal nota lágan ljósgeisla þegar hvorki er skylt né heimilt að nota háan ljósgeisla. Er því ekki heimilt að nota stöðuljós við akstur, og er gert ráð fyrir því að heimildarákvæði 6. mgr. 53. gr. umferðarlaga falli niður.

Ákvæði 6. mgr. um notkun þokuljósa og hjálparljósa er í samræmi við ákvæði reglugerðar um gerð og búnað ökutækja.

7. mgr. er einnig í samræmi við gildandi reglur.

8. mgr. er í samræmi við 4. mgr. 53. gr. umferðarlaga.

9. mgr. er nýmæli. Er lagt til að setja megi reglur um varúðarmerki fyrir reiðmenn og hesta, t.d. glitmerki.

Um 33. gr.

1. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 53. gr. umferðarlaga, en nokkru fyllri og með breyttu orðalagi. Eigi er þörf að nota stöðuljós ef ökutæki er stöðvað eða því lagt á vel upplýstum vegi eða utan akbrautar.

2. mgr. svarar til 4. mgr. 53. gr. umferðarlaga.

3. mgr. er nýmæli, sem felur í sér að á fólksbifreiðum af tiltekinni stærð, sem lagt er samhliða brún vegar í þéttbýli, nægi að hafa stöðuljós það og afturljós sem er nær miðju vegar tendruð og að heimila megi notkun sérstakra hliðarljósa í staðinn. Tíðkast slíkur ljósabúnaður á ýmsum tegundum bifreiða.

4. mgr. þarfnast ekki skýringa.

Um 34. gr.

Ákvæði greinarinnar eru í meginatriðum í samræmi við 50. gr. a í umferðarlögum. Gert er ráð fyrir því að setja megi reglur þar sem keppnisakstur verði undanþeginn ákvæðum umferðarlaganna um fébótaábyrgð og vátryggingu, enda óeðlilegt að bætur vegna slíks aksturs falli á hina lögboðnu ábyrgðartryggingu. Í reglunum verði hins vegar kveðið á um ábyrgð og vátryggingu við keppnisakstur þannig að tryggi rétt þeirra sem ekki eru þátttakendur í keppni. Verði þessar reglur svo og reglur um heimild til að víkja frá reglum um hámarkshraða bundnar við vegi sem lokaðir eru annarri umferð eða að keppni fari fram á afmörkuðu svæði utan vega.

Um 35. gr.

1. mgr. er í samræmi við 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

2. mgr. er nýmæli sem m.a. er ætlað til að koma í veg fyrir óþarfan og hávaðasaman akstur sem að öðru leyti fer fram í samræmi við umferðarreglur, svo sem akstur léttra bifhjóla.

Í V. kafla eru reglur um ökuhraða.

Um 36. gr.

1. mgr. kemur í stað 1. og 2. mgr. 49. gr. umferðarlaga, en með nokkuð breyttu orðalagi. Felld er niður regla 2. mgr. 49. gr. um að ökumaður skuli geta stöðvað ökutæki á þriðjungi þeirrar vegalengdar, sem auð er og hindrunarlaus fram undan og hann hefur útsýn yfir. Þykir sú regla of ströng og hefur víðast hvar verið felld úr gildi. Í þess stað kemur ákvæði um að ökumaður skuli geta stöðvað ökutæki á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sér yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera má ráð fyrir. Þá er bætt inn ákvæði um að ökumaður skuli aðlaga ökuhraða breyttu sjónsviði, þegar skipt er frá háum ljósgeisla í lágan.

2. mgr. er efnislega í samræmi við 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga, en með orðalagsbreytingum. Nýmæli eru ákvæði i-liðar um skólabifreið, sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út, sbr. og 2. mgr. 18. gr. frv., k-liðar um aldraða, fatlaða og þá sem bera merki sjónskertra og n-liðar um akstur þar sem umferðaróhapp hefur orðið.

3. mgr. er nýmæli, ætlað til að greiða fyrir umferð, og beinist gegn öikumönnum sem með sérstaklega hægum akstri tefja umferð.

4. mgr. kemur í stað 4. mgr. 49. gr. umferðarlaga.

Um 37. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 50. gr. umferðarlaga.

2. mgr. kemur í stað 2. mgr. 50. gr. umferðarlaga. Er miðað við óbreyttan almennan hámarkshraða, 70 km á klst., utan þéttbýlis. Þó er lagt til að hámarkshraði á vegum með bundnu slitlagi utan þéttbýlis verði 80 km á klst., enda eru akstursskilyrði á þeim vegum að jafnaði betri en á malarvegum. Að því er varðar skilgreiningu á hugtakinu þéttbýli vísast til 2. gr. frv.

Í 3. mgr. er lagt til að heimila megi allt að 90 km hámarkshraða á klst. á tilteknum vegum að uppfylltum vissum skilyrðum, og í 4. mgr. er lagt til að lækka megi hámarkshraða, þar sem nauðsynlegt þykir. Koma ákvæði þessi í stað 4. mgr. 50. gr. umferðarlaga. Um ákvörðun hámarkshraða samkvæmt 3. og 4. mgr. fer samkvæmt 3. mgr. 81. gr. frv.

Um 38. gr.

Greinin kemur í stað 3. mgr. 50. gr. umferðarlaga, og felur í sér nokkra rýmkun á reglum um ökuhraða.

Í 1.–4. mgr. eru ákvæði um mesta leyfðan ökuhraða nokkurra flokka ökutækja. Gilda þau framfar ákvæðum 37. gr. Ökuhraði folksbifreiða, sem að leyfðri heildarþyngd eru meira en 3500 kg, má aldrei vera meiri en 80 km á klst., og ökuhraði annarra bifreiða, sem eru meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd og bifreiða með eftirvagn eða skráð tengitæki, svo sem útileguvegna (hjólhýsi og tjaldvagna), má aldrei vera meiri en 70 km á klst. Hámarkshraði bifreiða með önnur tengitæki verður 30 km á klst.

Ákvæði 5. mgr. er nýmæli. Er þar lagt til að ákveða megi lægri hámarkshraða vélknúinna ökutækja en greinir í 1.–4. mgr. eða 37. gr. frv. ef þess er þörf vegna hönnunar ökutækis.

6. mgr. er einnig nýmæli, en þar er lagt til að eigi megi aka vélsleða á opinberum vegi hraðar en 30 km á klst., nema um akstur í þágu öryggis- eða heilsugæslu sé að ræða.

Í VI. kafli eru sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól, þar á meðal létt bifhjól.

Um 39. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að meginreglan verði sú að hjólreiðamenn hjóli í einfaldri röð og er það í samræmi við 3. másl. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Þó mega tveir hjólreiðamenn hjóla samhliða þar sem nægilegt rými er og það er unnt án hættu eða óþæginda. Ef merki hefur verið gefið um framúrakstur mega þeir ekki hjóla samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefji, svo sem vera mundi um leiðsögn eða eftirlit samkvæmt 1. mgr. 40. gr. frv.

2. mgr. kveður á um hvar á vegi hjóla megi og er nýmæli. Skal að jafnaði hjóla hægra megin á akrein sem er lengst til hægri.

3. mgr. um hjólreiðar á vegamótum er einnig nýmæli. Er hjólreiðamanni, sem ætlar að fara beint áfram eða beygja til vinstri, heimilt að vera áfram hægra megin á vegi. Ætli hann til vinstri skal hann fara beint áfram yfir vegamótin og beygja þá fyrst þegar það er unnt án óþæginda.

4. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Um þá sem leiða reiðhjól er nú fjallað í 2. mgr. 3. gr. og 2. mgr. 11. gr. frv.

5. mgr. svarar til 1. másl. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Er ákvæði um báða fætur á fótstigum eigi gert fortakslaust.

6. mgr. svarar til 2. másl. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga, en bann við því að leiða annað reiðhjól er fellt niður.

7. mgr. kemur í stað 3. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Eigi er talin þörf á að mæla fyrir um að læsa skuli reiðhjóli sem lagt er stutta stund.

Um 40. gr.

1. mgr. kemur í stað 4. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Í stað þess að barn yngra en 7 ára má nú eigi hjóla á almannafæri verður börnum yngri en 9 ára eigi heimilt að hjóla á akbraut nema undir leiðsögn og eftirliti manns, sem náð hefur 17 ára aldri.

2. mgr. er efnislega samhljóða 5. mgr. 60. gr. umferðarlaga.

3. mgr. er efnislega samhljóða 6. mgr. 60. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

Um 41. gr.

Ákvæði greinarinnar fjalla um akstur allra bifhjóla, einnig léttra bifhjóla, sbr. 4. mgr. 42. gr. frv., og koma í stað 59. gr. umferðarlaga. Er létt bifhjól edli sínu samkvæmt líkari öðrum bifhjólum en reiðhjólum.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 59. gr. en felur í sér bann við akstri bifhjóls samhliða öðru ökutæki, þannig að bannið takmarkast ekki lengur við akstur við hlið annars bifhjóls.

2. mgr. svarar til 2. mgr. 59. gr., en felur í sér heimild til að aka yfir gangstétt og gangstíg, sbr. 2. mgr. 26. gr. frv.

3. mgr. um notkun ökuljósa er nýmæli, ætlað til að auka öryggi ökumanna bifhjóla, þannig að hjólið sjáist betur í umferðinni.

4. mgr. er nýmæli er þarfnast eigi skýringa.

Um 42. gr.

Ákvæði 1. og 2. mgr. eru í samræmi við 5. og 6. mgr. 39. gr. frv. um hjólreiðamenn. Þó er kveðið á um að ökumaður léttis bifhjóls skuli að jafnaði hafa báðar hendur á stýri.

3. mgr. er í samræmi við gildandi lög, sbr. 8. mgr. 60. gr. umferðarlaga.

Í 4. mgr. er tekið fram, að ákvæði 41. gr. frv. um bifhjól gildi um létt bifhjól, en samkvæmt 8. mgr. 60. gr. umferðarlaga gilda ákvæði um reiðhjól nú einnig um létt bifhjól.

Í VII. kafla eru ákvæði um öikumenn.

Um 43. gr.

Greinin svarar í meginatriðum til 24. gr. umferðarlaga.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 24. gr.
2. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 24. gr. með breyttu orðalagi.
3. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 24. gr.
4. mgr. er í samræmi við 3. mgr. 24. gr. og 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga.
5. mgr. er í samræmi við 4. mgr. 24. gr. með breyttu orðalagi.
6. mgr. er í samræmi við 6. mgr. 24. gr. með breyttu orðalagi.

Um 44. gr.

Greinin svarar í meginatriðum til 25. gr. umferðarlaga.

1. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 25. gr. með breyttu orðalagi.
2. og 3. mgr. eru í samræmi við 3. og 4. mgr. 25. gr. með breyttu orðalagi.
4. mgr. er samhljóða 9. mgr. 25. gr.
5. mgr. er í samræmi við 8. mgr. 25. gr. með breyttu orðalagi.
6. mgr. svarar til 5. mgr. 25. gr. Tekur ákvæðið einnig til reiðmanna en ekki til stjórnanda hestvagns, svo og til áhrifa af völdum annarra örvandi eða deyfandi efna en áfengis.
7. mgr. svarar til 6. mgr. 25. gr.

Um 45. gr.

Greinin er nýmæli. Ákvæðinu sem varðar neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eftir að akstri lauk ef ökumaður hefur ástæðu til að ætla að opinber rannsókn verði hafin vegna akstursins er ætlað að koma í veg fyrir að ökumaður sem brotið hefur af sér spilli sönnunargögnum. Ákvæðið er eftir norskri fyrirmynd. Hliðstætt ákvæði er í 3. mgr. 52. gr. loftferðalaga nr. 34/1964.

Um 46. gr.

1. mgr. er í samræmi við 10. mgr. 25. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.
2. mgr. er í samræmi við 11. mgr. 25. gr. umferðarlaga með þeirri viðbót að á bensínafgreiðslumenn er lögð sama skylda og á veitingamenn og þjóna í 1. mgr. um að reyna að koma í veg fyrir brot.

Um 47. gr.

1. mgr. er nýmæli og felur í sér heimild fyrir lögreglumenn til að taka öndunarsýni af öikumönnum. Hafa ákvæði þessa efnis verið sett í lög víða erlendis í þeim tilgangi m.a. að heimila töku öndunarsýna þótt ökumaður beri þess ekki merki að vera undir áhrifum áfengis. Ákvæðið telur í sér takmörkun á heimild til töku öndunarsýna við ákveðin tilvik, sbr. a- og c-liði og tilvik sem ráðherra tilgreinir nánar, sbr. b-lið. Ákvæði d-liðar er til að tryggja að ekki gæti mismununar við framkvæmd á töku öndunarsýna.

2. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 25. gr. umferðarlaga með nokkrum breytingum þannig að heimild til að færa öikumann til rannsóknar nái m.a. einnig ótvírætt til þeirra sem aka undir áhrifum lyfja eða ávana- og fíkniefna. Þá er samkvæmt ákvæðinu gert ráð fyrir því að blóðtaka geti farið fram án atbeina læknis, en setja skal nánari reglur um töku sýna og rannsókn, sbr. 3. mgr.

Um 48. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 27. gr. umferðarlaga.
2. og 3. mgr. svara til 2. mgr. 27. gr. umferðarlaga með nokkrum breytingum. Eru skilyrði til útgáfu ökuskírteinis í meginatriðum þau sömu og nú. Í 2. mgr. er tekið fram að

umsækjandi skuli hafa nægilega sjón í stað góðrar sjónar og tekið er inn ákvæði um heyrn. Þá er felld niður tilvísun til meðvitundarleysis vegna flogaveiki eða annars sjúkdóms, en slíkt ástand mundi falla undir andlega og líkamlega hæfni samkvæmt b-lið 2. mgr. Nánari skýring á þessum skilyrðum mundi koma í reglugerð, sbr. 52. gr. frv.

3. mgr. er nýmæli að því er varðar heimild til að bera undir dómstóla synjun á útgáfu ökuskírteinis vegna neyslu ávana- og fíkniefna eða annarra sljógvandi efna eða skorts á reglusemi.

Um 49. gr.

Greinin svarar til 2. másl. 29. gr. umferðarlaga. Er aldursmark fært úr 16 árum í 15.ár.

Um 50. gr.

Greinin kemur í stað 3. og 4. mgr. 27. gr. umferðarlaga. Flokkun ökutækja þar sem krafist er aukinna réttinda er breytt til samræmis við alþjóðasamning um umferð. Þarf þá aukin réttindi til að stjórna vörubifreið sem er meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd (í stað þess að vera skráð fyrir fimm smálesta farm eða meira) og til að stjórna bifreið til flutnings fleiri en átta farþega (í stað 16 farþega). Jafnframt er tekin upp heimild til að áskilja aukin réttindi til að stjórna bifreið sem dregur eftirvagn eða tengitæki sem er meira en 750 kg að leyfðri heildarþyngd og til að stjórna bifreið sem flytur hættuleg efni eða tæki, svo sem eldfima vökva eða lofttegundir, eitur eða sprengiefni. Gert er ráð fyrir því að í reglugerð verði sett nánari ákvæði um skilyrði til að mega stjórna þessum ökutækjum, þar á meðal um kennslu og próf.

2. mgr. er í samræmi við gildandi ákvæði, sbr. 3. mgr. 27. gr.

3. mgr. samsvarar 4. mgr. 27. gr.

Um 51. gr.

Greinin svarar til 6. mgr. 27. gr. umferðarlaga. Lagt er til að bráðabirgðaskírteini til byrjanda gildi í 2 ár í stað 1 árs. Þykir rétt að lengja reynslutíma byrjenda þannig að fylgst verði sérstaklega með ferli þeirra lengur en nú er gert. Um nánari skilyrði fyrir útgáfu fullnaðarskírteinis yrði kveðið í reglugerð, sbr. 52. gr. frv.

2. mgr. felur í sér nýmæli, þar sem gert er ráð fyrir því að fullnaðarskírteini verði að jafnaði gefið út til 70 ára aldurs hlutadeigandi. Er talið forsvaranlegt umferðaröryggis vegna að draga þannig úr skriffinnsku. Á móti mundi mega auka aðhald gagnvart öikumönnum með notkun ökuferilsskrár, sbr. 2. mgr. 52. gr. frv. Gert er ráð fyrir því að dómsmálaráðherra geti ákveðið að ökuskírteini til að stjórna ökutækjum samkvæmt 50. gr. frv. gildi skemur. Einnig er gert ráð fyrir því að ráðherra setji reglur um gildistíma ökuskírteinis þeirra sem eru fullra 70 ára og að hann geti ákveðið að ökuskírteini skuli, ef aðstæður mæla með því, gilda skemur en ákveðið er í 3. mgr.

Um 52. gr.

1. mgr. kemur í stað 1. mgr. 33. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að í reglugerð verði fjallað um atriði sem að er vikið í athugasemdum við 2. mgr. 48. gr. og 1. mgr. 50. gr. Þar mundi og fjallað um atriði sem nú eru í umferðarlögum, svo sem 5. másl. 2. mgr. og 6.–9. másl. 6. mgr. 27. gr. og 1. másl. 29. gr.

2. mgr. kemur í stað 30. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um að allir lögreglustjórar skuli halda skrá um ökuferil öikumanna. Slíkar skrár eru haldnar við nokkur stærri lögregluumdæmi, og eru grundvöllur að því að beita megi aðhaldi gagnvart öikumönnum, m.a. afturköllun ökuréttinda samkvæmt 53. gr. frv. Jafnhliða lengingu á gildistíma ökuskírteina til 70 ára aldurs þarf að auka aðhald með öikumönnum með aðstoð ökuferilsskrár.

Um 53. gr.

1. mgr. svarar til 7. mgr. 27. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Ákvæði 3. másl. svarar til 3. mgr. 48. gr. frv.

2. mgr. er nýmæli. Lögreglustjórar hafa þó í samræmi við ákvæði í reglugerð um ökukennslu, próf ökumanna o.fl. að jafnaði gert kröfu um próf áður en ökuskírteini er afhent að loknum sviptingartíma sem staðið hefur lengur en eitt ár.

3. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 81. gr. umferðarlaga.

Um 54. gr.

1. mgr. er efnislega í samræmi við 34. gr. umferðarlaga, með nokkrum breytingum þó. Er gert ráð fyrir því að í reglugerð verði kveðið á um heimild þeirra, sem eigi hafa íslenskt ökuskírteini til aksturs hér á landi og til að fá íslenskt ökuskírteini. Vísun til alþjóðasamninga er felld niður, en að sjálfsgöðu mundu reglugerðarákvæði verða í samræmi við samninga sem Ísland er aðili að.

2. mgr. felur í sér heimild til að ákveða að ökuskírteini útgefin annars staðar á Norðurlöndum skuli gilda hér á landi, einnig eftir að skírteinishafi hefur sest hér að. Hefur Norðurlandaráð mælt til þess að slíkar reglur verði settar.

Um 55. gr.

1. mgr. er efnislega í samræmi við 1. mgr. 28. gr. umferðarlaga, með þeirri breytingu að lagt er til að lágmarksaldur við stjórn dráttarvéla við landbúnaðarstörf utan alfaravegar verði 14 ár, en nú er ekkert slíkt ákvæði í lögum. Dráttarvélar eru stór og öflug tæki, sem bæði þarf kunnáttu og þroska til að stjórna. Er því lagt til að ofangreint aldersmark verði sett.

2. mgr. er efnislega í samræmi við 2. mgr. 28. gr. umferðarlaga.

3. mgr. svarar til 3. mgr. 28. gr. umferðarlaga. Lagt er til að ekki megi veita þeim sem er yngri en 16 ára ökuskírteini til að stjórna léttu bifhjóli, en nú er lágmarksaldur 15 ár. Slys á léttum hjólum hafa verið tíð og oft alvarleg. Létt bifhjól eru nú orðið að jafnaði aflmeiri en áður, þótt þau séu innan löglegra marka. Er því talið rétt að hækka lágmarksaldur ökumanna léttra bifhjóla. Sá sem aka má bifhjóli má og aka léttu bifhjóli.

4. mgr. svarar til 4. mgr. 28. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að taka megi sérstakt ökuþróf á vélsleða, og verði miðað við 16 ára aldersmark.

5. mgr. kemur m.a. í stað 5. og 6. mgr. 28. gr. umferðarlaga.

Um 56. gr.

Greinin svarar til 31. gr. umferðarlaga.

1. mgr. er í samræmi við gildandi ákvæði.

Í 2. mgr. er lagt til að heimilt verði að veita þeim sem náð hefur 21 árs aldri löggildingu til ökukennslu, í stað 25 ára nú. Eru eigi efni til að áskilja svo hátt aldersmark til að mega stunda ökukennslu. Þá er lagt til að ákveðið verði að viðkomandi skuli hafa ekið bifreið. eftir atvikum bifhjóli, að jafnaði síðustu 3 árin, en áskilnaður um leigubifreiðastjóraréttindi er felldur niður. Er gert ráð fyrir því að ökukennaranám og próf taki mið af þeim kröfunum sem gerðar eru til leigubifreiðastjóra auk efnis sem varðar ökukennslu beint.

3. mgr. svarar til 3. mgr. 51. gr. frv.

Í 4. mgr. er tekið fram, að löggilding skuli gilda í 5 ár, þó eigi lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi, en þetta er nú ákveðið í reglugerð. Lagt er til að við endurnýjun löggildingar þurfi ökukennari að fullnægja skilyrðum til að fá löggildingu, þar á meðal b-lið 2. mgr. um ökuréttindi í 3 ár. Enn fremur skal ökukennari hafa stundað ökukennslu að jafnaði á liðnu löggildingartímabili, þ.e. ökukennari þarf að leggja fram gögn um að hann

hafi kennt nemendum og skilað til prófs. Að öðrum kosti ber að vísa ökukennara í ökukennarapróf að nýju. Þá er lagt til að heimilt verði að kveða á um endurmenntun ökukennara sem skilyrði fyrir endurnýjun löggildingar. Nauðsynlegt þykir að ökukennarar fylgist náði með þróun á sviði umferðarmála og breytingum á umferðarlöggjöf.

5. mgr. er að meginstofni í samræmi við gildandi ákvæði. Gert er ráð fyrir því m.a. að settar verði reglur um tilhögun ökukennaranáms og um starfsemi ökukennara.

6. mgr. er samhljóða 4. másl. 31. gr. umferðarlaga. Æskilegt er að ökukennurum sé veitt aðhald. Geta ýmsar ástæður legið til að rétt sé að beita sviptingu ökukennararéttinda, svo sem ef ökukennari brýtur ákvæði umferðarlaga eða önnur lagaákvæði, þannig að varhugavert þyki að hann kenni áfram ungmennum eða að ökukennari skilar ítrekað illa undirbúnum nemendum til prófs.

Um 57. gr.

Greinin er í samræmi við 32. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Nýmæli er að gert er ráð fyrir því að setja megi reglur um æfingaakstur á sérstökum lokuðum æfingasvæðum.

Um 58. gr.

Greinin er í samræmi við 35. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Í VIII. kafla eru ákvæði um ökutæki.

Um 59. gr.

1. og 2. mgr. svara til 4. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

3. mgr. svarar til 2. másl. 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Um 60. gr.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 10. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Ekki þykir ástæða til að hafa í lögum ákvæði er varða gerð ökutækja og búnað þeirra, svo sem nú er í 5.–9. gr. umferðarlaga, umfram það sem leiðir af 3. mgr. 60. gr. frv., og er gert ráð fyrir því að ákvæði um það efni og um öryggis- og verndarbúnað fyrir ökumann og farþega verði sett í reglugerð.

2. mgr. svarar til 2. másl. 2. mgr. 10. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Eigi þykir þörf á ákvæði er svarar til 1. másl. þeirrar mgr., enda mundi bann sem þar greinir felast í reglum sem settar verða samkvæmt 1. mgr.

3. mgr. er nýmæli. Hentugt er talið að hafa heimild til að banna notkun ökutækis, þótt það uppfylli skilyrði reglna um gerð og búnað ökutækja, ef það er nauðsynlegt út frá umferðaröryggissjónarmiðum.

Um 61. gr.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

2. mgr. er nýmæli. Felur ákvæðið í sér heimild til að fella ökutæki af tiltekinni gerð undir annan flokk ökutækja en leiðir af skilgreiningu í 2. gr. frv. Slík ákvörðun felur óbeint í sér breytingu á skilgreiningunum. Er talið hentugt að hafa slíka heimild vegna tækniþróunar.

Um 62. gr.

Ákvæði greinarinnar koma í stað 57. og 58. gr. umferðarlaga.

Að því er tengingu ökutækja varðar er lagt til að í umferðarlögum verði eingöngu ákvæði er kveði á um það hvaða flokka ökutækja megi tengja saman, sbr. 1.–4. mgr. Hins vegar verði nánari ákvæði um tenginguna sjálfa sett í reglugerð, sbr. 5. mgr.

6. mgr. um drátt kemur í stað 6. mgr. 58. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir að settar verði reglur um það efni.

Um 63. gr.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 11. gr. umferðarlaga. Er í meginatriðum gert ráð fyrir skráningu sömu flokka ökutækja. Þó er lagt til að kveðið verði á um skráningu útileguvagna (hjólhýsa og tjaldvagna), sem flokkast sem tengitæki samkvæmt skilgreiningu 2. gr. frv. Þá er lagt til að fyrirskipa megi skráningu annarra tengitækja og vinnuvéla. Ekki er gert ráð fyrir því að ákveðin verði skráning allra tengitækja heldur verði öryggissjónarmið látin ráða um skráningu. Sama á við um skráningu vinnuvéla. Samkvæmt 2. gr. frv. er gert ráð fyrir nýrri skilgreiningu á hugtakinu vinnuvél. Munu þannig falla undir það hugtak ökutæki sem aka má hraðar en 30 km á klst. og teljast nú til bifreiða, en eru í eðli sínu vinnuvélar. Einnig munu hægfare ökutæki til fólks- eða vöruflutninga teljast til þeirra.

2. mgr. er nýmæli. Er lagt til að heimilt verði að ákveða að eigi þurfi að skrá ökutæki sem nær eingöngu eru notuð utan opinberra vega. Er þá einkum haft í huga að eigi þurfi að skrá ökutæki sem notuð eru á afmörkuðu vinnusvæði. Við beitingu ákvæðisins mundu jafnframt koma til álita sjónarmið fjármálaráðuneytisins vegna álagningar gjalda.

Um 64. gr.

Eðlilegt þykir að ákvæði um framkvæmdaatriði í sambandi við skráningu ökutækja verði sett í reglugerð en eigi bundin í lögum. Kemur greinin í stað 2.–4. mgr. 11. gr., 12.–14. gr., 16. gr., 1. mgr. 17. gr., 2. og 3. mgr. 20. gr. og 21. gr. umferðarlaga.

Tekið skal fram, að gert er ráð fyrir því að umdæmaskráning ökutækja verði lögð niður, og að landið verði eitt skráningarumdæmi.

Um 65. gr.

Ákvæði greinarinnar svara til 15. gr. umferðarlaga með minni háttar breytingum. Nýmæli er að lagt er til að Bifreiðaeftirlit ríkisins annast skráningu ökutækja í stað lögreglustjóra sem nú gegna því hlutverki samkvæmt 1. mgr. 11. gr. umferðarlaga.

Um 66. gr.

Ákvæði greinarinnar um erlend ökutæki kemur í stað 23. gr. umferðarlaga. Er gert ráð fyrir því að í reglugerð verði kveðið á um heimild til notkunar erlendra ökutækja hér á landi, og verði þá fylgt ákvæðum samninga sem Ísland er aðili að. Jafnframt er gert ráð fyrir því að í reglugerð verði sett ákvæði um það hvenær skrá skuli slík ökutæki hér. Rétt er að samræmis gæti milli skráningarreglna og reglna um greiðslu aðflutningsgjalda.

Um 67. gr.

Ákvæði greinarinnar um skoðun ökutækja koma í stað 18. og 22. gr. umferðarlaga.

1. mgr. kemur í stað 2. og 3. másl. 18. gr.

2. mgr. kemur í stað 1. og 4. másl. 18. gr. Er gert ráð fyrir því að bifreiðaeftirlitið ákveði hvar og hvenær almenn skoðun ökutækja fer fram en eigi lögreglustjóri svo sem nú er.

3. mgr. er nýmæli. Er þar gert ráð fyrir því að dómsmálaráðherra geti veitt einstökum verkstæðum löggildingu til að annast almenna skoðun ökutækja undir eftirliti, svo og að bifreiðaeftirlitið geti veitt verkstæðum heimild til að annast tiltekna þætti skoðunar.

4. mgr. svarar til 5. másl. 18. gr.

5. mgr. svarar til 22. gr.

Um 68. gr.

Ákvæði greinarinnar um eftirlit með ökutækjum er efnislega í samræmi við 19. gr. umferðarlaga, en heimildin lögð í hendur löggæslumönnum almennt. Þó er ekki gert ráð fyrir skoðun ökutækja við umskráningu, svo sem nú er samkvæmt 3. mgr. 19. gr.

Um 69. gr.

Ákvæði greinarinnar um bann við notkun ökutækja kemur í stað 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga. Lagt er til að heimildin verði lögð í hendur löggæslumönnum almennt. Hins vegar er heimildin þrengd þannig að því einungis megi taka skráningarmerki af ökutæki að það sé til hættu fyrir umferðaröryggi eða það er eigi fært til skoðunar þegar krafist er.

Um 70. gr.

Ákvæði greinarinnar um leigu ökutækja koma í stað 91. gr. umferðarlaga. Er lagt til að öll leiga skráningarskyldra ökutækja án ökumanns í atvinnuskyni skuli háð leyfi lögreglustjóra, en nú þarf eingöngu leyfi vegna ökutækja til mannflutninga, þó svo að ákveða megi að eigi þurfi leyfi til leigu á tilteknum flokkum ökutækja eða fyrir tiltekinni leigustarfsemi.

Í IX. kafla eru ákvæði um skyldunotkun öryggis- og verndarbúnaðar.

Um 71. gr.

Ákvæði greinarinnar um skyldu til að nota öryggisbelti í framsæti bifreiðar eru efnislega í samræmi við 64. gr. a umferðarlaga með þeirri breytingu að felld er niður undanþága að því er varðar farþega í framsæti leigubifreiðar. Jafnframt er lagt til að ökumaður hennar verði einungis undanþeginn skyldu til að nota öryggisbelti þegar bifreiðin er í leiguakstri.

Um 72. gr.

Ákvæði greinarinnar um skyldu til að nota hlífðarhjálms við akstur bifhjólanna eru að mestu í samræmi við 4. mgr. 59. gr. og 3. másl. 8. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Felld er þó niður undanþága að því er varðar farþega undir 12 ára aldri, svo og ákvæði um heimild til að setja reglur um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms. Ákvæðin taka einnig til ökumanna léttra bifhjóla, sbr. skilgreiningu 2. gr. frv.

Í X. kafla eru ákvæði um flutning og um hleðslu, þyngd og stærð ökutækja.

Um 73. gr.

Ákvæði greinarinnar um hleðslu ökutækja koma í stað 54. gr. umferðarlaga.

1. og 3. mgr. svara til 1.–3. mgr. 54. gr. með nokkrum breytingum.

2. mgr. um farþega er nýmæli.

Í 4. mgr. er lagt til að settar verði reglur um hleðslu og frágang farms og um hvernig merkja skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm, sbr. nú 2. og 3. másl. 4. mgr. 54. gr.

5. mgr. er nýmæli. Lagt er til að heimilt verði að setja reglur um flutning hættulegra efna og tækja, svo sem sprengiefnis, eldfimra efna og eiturefna, þannig að kveða megi á um tilteknar varúðarráðstafanir við flutninginn. Enn fremur verði heimilt að kveða á um sérstaka váttryggingu vegna slíks flutnings, m.a. vegna ákvæðis 92. gr. frv. um takmörkun váttryggingarfjárhæðar og þess að óvissa kann að vera hvort hin lögboðna ábyrgðartrygging bæti allt tjón sem orðið gæti af mengunarslysi.

Um 74. gr.

Ákvæði greinarinnar um flutning á farþegum kemur í stað 2. og 3. mgr. 17. gr. umferðarlaga.

Um 75. gr.

Ákvæði greinarinnar um breidd, lengd og hæð ökutækja koma í stað 55. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er lagt til að reglur um þetta efni verði settar í reglugerð en eigi bundnar í lögum. Ljóst er að slíkar reglur þurfa að vera ítarlegri en nú er. Þær geta þó aldrei orðið

tæmandi og ekki verður komist hjá því að heimila margs konar undanþágur vegna þróunar í gerð ökutækja og breytilegra þarfa við flutninga. Gert er ráð fyrir því að í reglum þessum verði heimild til lögreglustjóra til að veita undanþágu vegna sérstakra flutninga, sbr. nú 8. mgr. 55. gr.

2. mgr. svarar til 2. másl. 6. mgr. 55. gr.

3. mgr. felur í sér heimild til að setja reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð við flutning sem fram fer með leyfi lögreglustjóra, en slík aðstoð er oft tímafrek.

Um 76. gr.

Ákvæði greinarinnar um áspunga og heildarþyngd ökutækja koma í stað 56. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er lagt til að reglur um hámark áspunga og heildarþyngdar ökutækja verði settar í reglugerð en eigi bundnar í lögum svo sem nú er samkvæmt 1. og 2. mgr. 56. gr. Vísað er til athugasemda við 1. mgr. 75. gr. frv.

2. mgr. fjallar um heimild veghaldara til að ákveða meiri eða minni áspunga og heildarþyngd á einstökum vegarköflum og svarar til 3. mgr. 56. gr.

3. mgr. fjallar um heimild veghaldara til að veita undanþágu vegna sérstakra flutninga og svarar til 4. mgr. 56. gr. Þar er og heimild til að setja reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð hliðstæð 3. mgr. 75. gr. frv.

Í *XI. kafla* eru ákvæði um hindrun á vegi.

Um 77. gr.

Ákvæði greinarinnar um óhreinun vegar o.fl. koma í stað 43. gr. umferðarlaga, en eru nokkuð breytt.

1. mgr. svarar til 3. mgr. 43. gr.

2. mgr. er nýmæli, sem eigi þarfnast skýringa.

3. mgr. svarar til 1. og 2. mgr. 43. gr. Fellt er niður ákvæði um að vörður skuli gæta muna á vegi. Er gert ráð fyrir því að viðvörunarmerki nægi, enda verði settar reglur um það hvernig merkja skuli slíka staði.

Um 78. gr.

Ákvæði greinarinnar um rekstur búfjár eru í samræmi við 64. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Í *XII. kafla* eru ákvæði um umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl.

Um 79. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 65. gr. umferðarlaga. Ákvæði 4. mgr. 65. gr. laganna falla niður, enda felast heimildir þær sem þar um ræðir í 1. mgr.

2. mgr. er nýmæli og felur í sér heimild til að setja reglur um heimild annarra en lögreglunnar til að stjórna umferð. Frumvarpið gerir ráð fyrir því að bifreiðaeftirlitsmenn hafi lögregluvald á sínu starfssviði, og að settar verði reglur um það, sbr. 65. gr. Þá eru í frumvarpinu ákvæði um heimildir löggæslumanna að þessu leyti, sbr. 1. mgr. 48. gr., 1. mgr. 68. gr. og 69. gr.

3. mgr. er nýmæli. Gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um merkjagjöf við umferðarstjórn. Slíkar reglur hafa ekki verið settar formlega til þessa en lögreglan hefur mótað ákveðnar reglur, sem eftir er farið.

Um 80. gr.

1. mgr. ásamt 84. gr. frv. svarar til 5. mgr. 65. gr. umferðarlaga.
2. mgr. er nýmæli, en með setningu reglna er unnt að tryggja samræmda merkingu um allt land.

Um 81. gr.

1. mgr. svarar til 1. másl. 2. mgr. 65. gr. umferðarlaga. Er gert ráð fyrir því að dómsmálaráðherra ákveði, að fengnum tillögum vegamálastjóra, hvaða þjóðvegir utan kaupstaða og kauptúna (sbr. V. kafla vegalaga) skuli teljast aðalbrautir, en að um aðra vegi fari samkvæmt 2. mgr.

2. mgr. svarar til 2. og 3. másl. 2. mgr. 65. gr. umferðarlaga. Er gert ráð fyrir því að lögreglustjórar, að fengnum tillögum sveitarstjórnar, svo og vegamálastjóra, ef um þjóðveg eða sýsluveg er að ræða, kveði á um varanleg sérákvæði um notkun vega til umferðar, önnur en þau sem um ræðir í 1. mgr.

3. mgr. kemur í stað 4. mgr. 50. gr. umferðarlaga. Er lagt til að ákvörðun um hraðamörk samkvæmt 3. og 4. mgr. 37. gr. frv. verði í höndum dómsmálaráðherra að fengnum tillögum vegamálastjóra ef um er að ræða þjóðveg utan kaupstaða og kauptúna, en ella hjá lögreglustjóra að fengnum tillögum sveitarstjórnar. Meginbreyting málsgreinarinnar felst í því að reglur um sérstakan hámarkshraða í þéttbýli verða ekki settar í lögreglusamþykktum.

4. mgr. er nýmæli. Ákvarðanir sem fela í sér sérákvæði um umferð skal gefa til kynna með umferðarmerkjum, nema lögreglan stjórni umferð. Er ekki talin þörf á að mæla fyrir um að slíkar ákvarðanir skuli auglýstar. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafli, heldur t.d. bæjarhluta eða byggðarlag, er hins vegar talið nægilegt að birta með opinberri auglýsingu, og er þá ekki þörf umferðarmerkja.

Um 82. gr.

Grein þessi ásamt 1. mgr. 80. gr. frv. svarar til 5. mgr. 65. gr. umferðarlaga.

Um 83. gr.

1. mgr. um stöðukort er nýmæli. Stöðukort eru notuð víða erlendis þar sem tímatáknmerking er hvað varðar lagningu ökutækja. Er lagt til að heimilt verði að setja reglur um stöðukort og notkun þeirra.

2. mgr. um heimild til gjaldtöku fyrir notkun stöðureita er í samræmi við 3. mgr. 65. gr. umferðarlaga.

Um 84. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 66. gr. umferðarlaga en með breyttu orðalagi.

Í 2. mgr. er lagt til að ótvírætt verði að víkja megi frá almennum umferðarreglum með umferðarmerkjum o.þ.h., sbr. og 1. mgr. 5. gr. frv.

Um 85. gr.

1. mgr. svarar til 2. og 3. mgr. 66. gr. umferðarlaga með nokkrum breytingum.

2. mgr. er efnislega samhljóða 4. mgr. 66. gr. umferðarlaga.

3. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 66. gr. umferðarlaga.

Um 86. gr.

Greinin er í samræmi við 6. mgr. 66. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Um 87. gr.

Greinin svarar til 5. mgr. 66. gr. umferðarlaga. Felur 1. mgr. í sér bann við því að setja spjöld, auglýsingar, ljósabúnað o.þ.h. á eða í tengslum við umferðarmerki, en 2. mgr. heimilar lögreglustjóra að láta fjarlægja slíka hluti ef þeir sjást frá vegi og líkjast umferðarmerkjum eða geta að öðru leyti verið villandi eða valdið óþægindum.

Í XIII. kafla eru ákvæði um fébætur og váttryggingu.

Um 88. gr.

Greinin svarar til 67. gr. umferðarlaga og felur í sér nokkra breytingu frá gildandi ákvæðum.

1. og 2. mgr. koma í stað 1. mgr. 67. gr. Með 1. mgr. er alfarið tekin upp hlutlæg ábyrgð á tjóni sem hlýst af vélknúnu ökutæki vegna umferðarslyss eða annars umferðaróhapps eða vegna sprengingar eða bruna, sem stafar frá eldsneytiskerfi í ökutækinu. Með því er felld niður takmörkun á hinni hlutlægu ábyrgð, sem felst í 2. mgr. 67. gr. Reglan tekur til allra vélknúinna ökutækja, en gildandi ákvæði tekur einungis til skráningarskyldra ökutækja. Hið nýja ákvæði tekur þannig til vinnuvéla, þótt þær verði eigi skráningarskyldar, sbr. 63. gr. frv. Ábyrgðarreglan er hins vegar takmörkuð við tjón sem hlýst af umferðaróhappi eða vegna sprengingar eða bruna sem stafar frá eldsneytiskerfi í ökutækinu, en gildandi regla er nokkru rýmri og tekur til alls tjóns, sem hlýst af notkun ökutækisins.

2. og 3. mgr. koma í stað 3. mgr. 67. gr. umferðarlaga. Ákvæði 2. mgr. felur í sér að dregið er úr heimild til að lækka eða fella niður bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda, þannig að lækkun eða niðurfelling bóta má því aðeins fara fram að sá sem varð fyrir tjóni eða lést hafi sýnt af sér ásetning eða stórkostlegt gáleysi. Vegna þessa verður eigi þörf sérákvæðis um vanrækslu á notkun öryggisbeltis eða hlífðarhjálms, sbr. 2. másl. 3. mgr. 67. gr.

Breytingar þær, sem fram koma í þessari grein frv. og næstu greinum á eftir miða að því að samræma ákvæði umferðarlaga um fébætur og váttryggingu enn betur löggjöf nággrannaþjóða okkar. Er þá einkum höfð hliðsjón af breytingum sem gerðar voru á dönskum umferðarlögum í árslok 1985 og byggðust á áliti nefndar er fjallaði um skaðabætur og váttryggingar vegna tjóna af notkun vélknúinna ökutækja (betænkning nr. 1036).

Um 89. gr.

Greinin svarar til 3. mgr. 69. gr. umferðarlaga.

Um 90. gr.

Greinin svarar til 68. gr. umferðarlaga. Að því er varðar líkamstjón eða tjón vegna missis framfæranda vegna áreksturs vélknúinna ökutækja fer um bótarétt og þar með heimild til að lækka bætur eftir ákvæðum 1. og 2. mgr. 88. gr., sbr. 1. mgr. Að því er varðar munatjón er ákvæði 2. mgr. í samræmi við ákvæði 68. gr.

Um 91. gr.

Greinin svarar til 1. og 2. mgr. 69. gr. umferðarlaga. Er bótaábyrgðin samkvæmt 88.–90. gr. lögð á eiganda eða umráðamann, sem notar ökutækið eða lætur nota það, auk þess sem ökumaður ber bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

Ákvæði 4. mgr. 69. gr. um lögveð í ökutæki vegna bótakröfu er fellt niður. Með aukinni váttryggingarvernd hefur dregið úr þörf á slíku ákvæði.

Um 92. gr.

Greinin svarar til 1.–5. mgr. 70. gr. umferðarlaga. Lagt er til að váttryggingarfjárhæð verði hækkuð verulega og að hún verði tvískipt, en án tillits til leyfðs farþegafjölda. Tryggi hún annars vegar bætur vegna líkamstjóns eða missis framfæranda allt að 250 millj. kr. og hins vegar bætur vegna tjóns á munum allt að 50 millj. kr. sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði.

3. mgr. felur í sér að endurskoða skal váttryggingarfjárhæðir árlega í samræmi við verðlagsbreytingar.

4. mgr. er nýmæli, þannig að ákvæða má að hve miklu leyti hin lögboðna ábyrgðartrygging skuli bæta tjón er hlýst erlendis.

Um 93. gr.

1. másl. 1. mgr. svarar til upphafs 1. mgr. 70. gr. umferðarlaga, með þeirri breytingu að váttryggingarskyldan hvílir einnig á umráðamanni ökutækis. 2. másl. er nýmæli, og er váttryggingarskyldan vegna vélknúinna ökutækja sem ekki eru skráningarskyld lögð á þann sem notar ökutækið eða lætur nota það.

2. og 3. mgr. koma í stað 6. mgr. 70. gr. umferðarlaga.

Gert er ráð fyrir því að ákvæði 71. gr. umferðarlaga falli niður. Með breyttum ábyrgðarreglum nýtur ökumaður aukins bótaréttar frá því sem nú er, en eftir sem áður verða í gildi ákvæði um þetta efni í c-lið 29. gr. laga um almannatryggingar nr. 67/1971.

Um 94. gr.

1. mgr. svarar til 79. gr. umferðarlaga.

2. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 72. gr. umferðarlaga. Ákvæði 2. mgr. 72. gr. laganna um forgangsrétt iðgjalda við gjaldþrot er fellt niður. Er sú breyting í samræmi við breytingar sem gerðar voru á reglum um niðurröðun skulda með lögum nr. 32/1974.

Um 95. gr.

1. mgr. er nýmæli er kveður á um að váttryggingafélag sé greiðsluskylt gagnvart tjónþola.

2. mgr. kemur í stað 73. gr. umferðarlaga. Er ákvæði um lögboðna eigin áhættu samkvæmt 1. mgr., sbr. 2. másl. 3. mgr. 73. gr. felld niður, en eigi er talin ástæða til að lögboðna slíka eigin áhættu lengur miðað við þá reynslu sem fengist hefur af því fyrirkomulagi.

Þá er fellt niður ákvæði 2. mgr. 73. gr. um endurkröfurétt á hendur þeim sem ábyrgð ber á tjóni, þegar hann hefur valdið því af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Verður váttryggingafélag að áskilja sér þennan rétt í váttryggingarskilmálum. Að því er varðar gáleysi er réttur þessi þó bundinn við atvik þar sem sá sem ábyrgðina ber hefur valdið váttryggingaratburði af gáleysi sem telja má vítavert tillitsleysi. Stafi váttryggingaratburðurinn hins vegar af ásetningi fer um endurkröfurétt eftir ákvæðum í lögum um váttryggingarsamninga, nr. 20/1954.

Ákvæði þetta varðar einungis endurkröfu þar sem hún byggist á afstöðu hins ábyrga til váttryggingaratburðarins, en takmarkar ekki heimild váttryggingafélags til að áskilja endurkröfu að öllu leyti eða að hluta á hendur hinum váttryggða með skilmálum, svo sem vegna sjálfsábyrgðar, hlutlægrar áhættutakmörkunar, brota á ákvæðum um varúðarráðstafanir, rangra upplýsinga, aukinnar áhættu o.fl.

Um 96. gr.

Greinin er í samræmi við 76. gr. umferðarlaga með þeirri breytingu er leiðir af breytingum í endurkröfurétti samkvæmt 95. gr. frv.

Um 97. gr.

1. mgr. kemur í stað 1. og 2. mgr. 74. gr. umferðarlaga. Er lagt til að einkamál til heimtu bóta skuli jafnan höfðað gegn váttryggingafélagi auk þess sem það er höfðað gegn þeim sem bótaskyldur er. Einkamál hafa að jafnaði verið höfðuð gegn báðum þessum aðilum skv. 2. mgr. 74. gr. og er því í reynd ekki um aðra breytingu að ræða en að heimild er breytt í skyldu.

2. mgr. er í samræmi við 3. mgr. 74. gr. umferðarlaga.

Um 98. gr.

Greinin er í samræmi við 75. gr. umferðarlaga en með breyttu orðalagi.

Um 99. gr.

Greinin er nýmæli. Er lagt til að skipuð verði nefnd er láti uppi álit um skiptingu bótaábyrgðar. Ágreiningsmál koma oft upp milli tjónþola og váttryggingafélaga. Langan tíma tekur einatt að fá úrlausn þess háttar ágreinings fyrir dómstólum, og er því lagt til að komið verði á fót sérstakri nefnd er kveðið geti upp úrskurð fljótlega.

Um 100. gr.

Greinin svarar til 78. gr. umferðarlaga þegar tillit hefur verið tekið til þess að ákvæði um lögboðna eigin áhættu hafa verið felld niður, sbr. athugasemd við 95. gr.

Í *XIV. kafla* eru ákvæði um viðurlög.

Um 101. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 80. gr. umferðarlaga.

2. mgr. er nýmæli. Er gert ráð fyrir því að ekki verði refsað fyrir brot sem gjald er lagt á samkvæmt heimild í 109. gr. frv., nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða valdið óþarfa óþægindum.

3. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 80. gr. umferðarlaga.

Um 102. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 81. gr. umferðarlaga með þeirri breytingu að tekið er fram að svipting varði rétt til að stjórna vélknúnu ökutæki sem ökuskið þarf til, og er það í samræmi við ríkjandi skilning.

2. mgr. svarar til 1. másl. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga, þó þannig að eigi verður skylt að ákveða ökuréttindasviptingu ævilangt strax við ítrekað brot.

3. mgr. svarar til 1. másl. 5. mgr. 81. gr. umferðarlaga.

Um 103. gr.

1. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 81. gr. umferðarlaga, þó svo að neysla áfengis við akstur án þess að um refsiverð áfengisáhrif sé að ræða fellur eigi undir ákvæðið.

2. mgr. svarar til 2. másl. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga, en bætt er við tilvísun til 45. gr. frv. sem fjallar um eftirfarandi áfengisneyslu og er nýmæli. Þá er nýmæli að vínandamagn yfir 2% skuli að jafnaði varða a.m.k. tveggja ára ökuréttindasviptingu.

3. mgr. er nýmæli. Er lagt til að ítrekað brot á 44. og 45. gr. varði a.m.k. tveggja ára ökuréttindasviptingu í stað ævilangrar sviptingar nú. Þó varði ítrekað brot á ákvæðum 1., sbr. 3. mgr. 44. gr., a.m.k. þriggja ára ökuréttindasviptingu. Endurtekið ítrekað brot varðar hins vegar ævilangri sviptingu, sbr. 2. mgr. 102. gr. frv.

Um 104. gr.

1. mgr. svarar til 6. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Felld er niður skylda lögreglustjóra til að senda dómara tilkynningu um bráðabirgðasviptingu ökuréttinda. Hins vegar er lagt til að lögreglustjóri skuli leiðbeina ökumanni um rétt hans til að bera ákvörðun um bráðabirgðasviptingu undir dómstóla um leið og hún er birt.

2. mgr. svarar til 3. másl. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Er lagt til að sviptingartími skuli jafnan dragast frá endanlegri ákvörðun dómara í stað þess að dómari skal taka afstöðu til þess nú.

Um 105. gr.

Greinin svarar til 2. másl. 5. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Meginreglan er sú áfram að áfrýjun dóms frestar ekki verkun ökuréttindasviptingar. Þó er lagt til að dómari geti ákveðið annað með úrskurði ef sérstaklega stendur á.

Um 106. gr.

Greinin er í samræmi við 9. mgr. 81. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

Um 107. gr.

Greinin kemur í stað 4. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að áfram verði heimilt að endurveita ökuréttindi þegar svipting hefur staðið í þrjú ár. Því verði ekki heimilt að veita ökuréttindi fyrr en eftir fimm ár þegar svipting hefur verið ákveðin ævilöng. Ákvæði um endurveitingu eftir sex ára sviptingartíma, sbr. 4. másl. 4. mgr., er felld niður. Felld er og niður ákvæði er kveður á um að eigi megi veita ökuréttindi að nýju ef viðkomandi hefur gerst brotlegur við áfengislöggjöf síðustu þrjú árin. Veldur ákvæði þetta oft misrétti þar sem mismunandi háttur getur verið á meðferð mála vegna ölvunar á almannafæri. Þá er felld niður ákvæði um vottorð tveggja manna, en slík vottorð þykja eigi alltaf traust heimild. Loks er felld niður ákvæði um að leita skuli umsagnar áfengisvarnanefndar vegna endurveitingar. Hafa nefndirnar takmarkaða aðstöðu til að fjalla um slík mál. Þess í stað er lagt til að leitað skuli umsagnar viðkomandi lögreglustjóra áður en endurveiting er ákveðin, enda hafa þeir að jafnaði gleggri upplýsingar um reglusemi og hagi umsækjenda og ítarlegri en fram koma í sakavottorði.

Um 108. gr.

Grein þessi er nýmæli. Notkun erlendra ökutækja hér á landi hefur aukist á undanförunum árum. Ökumaður slíks ökutækis, búsettur erlendis, kann að brjóta gegn ákvæðum umferðarlaga. Til að tryggja greiðslu sektar, málskostnaðar, skaðabóta eða váttryggingariðgjalds vegna slíkra brota er nauðsynlegt að geta lagt hald á ökutæki. Er því lagt til að slík heimild verði í umferðarlögum.

Um 109. gr.

Grein þessi ásamt 110. gr. er nýmæli. Brotum vegna stöðvunar og lagningar ökutækja fjölgar mjög, og er meðferð þeirra oft tafsöm. Er lagt til að tekin verði upp einfaldari málsmeðferð vegna ýmissa slíkra brota, sem tilgreind eru í 1. mgr., og að eigi verði refsað fyrir þau nema brot hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða valdið óþarfa óþægindum, sbr. 2. mgr. 101. gr. frv. Gert er ráð fyrir því að lögreglan annist álagningu og innheimtu gjaldsins, en ákveða má að álagning og innheimta þess fari að öllu leyti eða að hluta til fram á vegum sveitarfélags.

Um 110. gr.

Í þessari grein er fjallað um innheimtu gjalds samkvæmt 1. mgr. 109. gr. Er gert ráð fyrir að gjaldið verði lagt á þann sem ábyrgð ber á stöðvun eða lagningu ökutækisins, en

eigandi þess eða umráðamaður ber jafnframt ábyrgð á greiðslu gjaldsins. Lagt er til að gjaldið megi innheimta með lögtaki og að því fylgi lögveð í ökutækinu. Fari greiðsla eigi fram innan tiltekins frests er gert ráð fyrir að mál verði sent til meðferðar fógetaréttar eða uppboðsréttar. Eru nánari ákvæði um þá málsmeðferð, þar á meðal um rétt til að bera fram mótbáru eða varnir vegna álagningar gjaldsins.

Um 111. gr.

Greinin er nýmæli. Lagt er til að í lögin verði sett ákvæði er heimili lögreglu að flytja eða láta flytja á brott ökutæki sem með ýmsum hætti standa í bága við reglur um stöðvun eða lagningu, valda truflun eða óþægindum eða skilin hafa verið eftir. Kveður greinin nánar á um flutninginn og geymslu ökutækja, kostnað og innheimtu.

Í XV. kafla kafla eru ákvæði um Umferðarráð, umferðarfræðslu o.fl.

Um 112. gr.

Greinin, sem er samhljóða 82. gr. umferðarlaga, felur í sér almenna yfirlýsingu um umferðarfræðslu fyrir almenning. Nauðsynlegt er að unnið sé að umferðarfræðslu og að fjármagni sé varið í því skyni. Gert er ráð fyrir því að framkvæmd umferðarfræðslu verði fyrst og fremst í höndum Umferðarráðs, sveitarfélaga og skóla, sbr. 113., 117. og 118. gr. frv., en einnig í höndum annarra.

Um 113. gr.

Greinin fjallar um hlutverk Umferðarráðs og er að meginstofni til í samræmi við 84. gr. umferðarlaga. Ákvæði g-liðar um könnun á umferðarháttum og öðru er umferð varðar, er nýmæli, svo og ákvæði 3. mgr. um árlega ráðstefnu um umferðaröryggismál.

Um 114. gr.

Greinin er að meginstofni til í samræmi við 83. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að dómsmálaráðherra skipi tvo fulltrúa í Umferðarráð án tilnefningar, formann og varaformann, en varaformann skipar ráðherra nú úr hópi tilnefndra fulltrúa.

Um 115. gr.

Greinin kemur í stað 85. gr. og 2. másl. 1. mgr. 86. gr. umferðarlaga. Lagt er til að framkvæmdanefnd verði skipuð fimm mönnum í stað þriggja. Eigi formaður og varaformaður sæti í nefndinni og að auki þrír ráðsmenn sem ráðið velur til eins árs í senn. Þá er lagt til að framkvæmdastjóri verði skipaður af ráðherra að fengnum tillögum framkvæmdanefndar, en framkvæmdastjóri ráði annað starfsfólk í samráði við framkvæmdanefnd, en nú ræður framkvæmdanefnd starfsfólk, þar á meðal framkvæmdastjóra.

Um 116. gr.

Greinin er í meginatriðum í samræmi við 86. og 87. gr. umferðarlaga.

Um 117. gr.

Greinin er samhljóða 88. gr. umferðarlaga að því viðbættu að lagt er til að umferðarnefndir skuli skipaðar í öllum kaupstöðum og kaupsýsluhreppum.

Um 118. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 89. gr. umferðarlaga að því viðbættu að gert er ráð fyrir því að ráðherra geti sett reglur um að umferðarfræðsla nái til fleiri skóla en grunnskóla.

Í *XVI. kafla* eru ákvæði um gildistöku.

Um 119. gr.

Lagt er til að lögin öðlist gildi 1. júní 1987. Nauðsynlegt er að ætla tíma til að ganga frá ýmsum reglugerðum sem gert er ráð fyrir að settar verði samkvæmt frumvarpinu ef að lögum verður. Þá er nauðsynlegt að ætla tíma til að undirbúa kynningu nýrra umferðarreglna og annarra nýmæla og að gildistaka fari fram á heppilegum árstíma.

Um 120. gr.

Samkvæmt 3. mgr. 51. gr. frv. er lagt til að fullnaðarskírteini til aksturs bifreiðar og bifhjóls gildi almennt til 70 ára aldurs hlutaðeigandi. Er lagt til að ákveðið verði að þau skírteini sem þegar hafa verið gefin út og eru án sérstakrar tímatakmörkunar þegar ákvæðin taka gildi, gildi áfram án áritunar þar til hlutaðeigandi verður 70 ára. Þetta gildi þó ekki um ökuréttindi samkvæmt 3. mgr. 27. gr. umferðarlaga. Er eðlilegt að það hagræði sem felst í hinni nýju reglu frumvarpsins taki einnig til þeirra sem gild ökuskírteini hafa þegar hin nýju ákvæði taka gildi.

Samkvæmt 3. og 4. mgr. 55. gr. frv. er lagt til að lágmarksaldur til útgáfu ökuskírteinis til aksturs léttis bifhjóls og vélsleða verði 16 ár, en samkvæmt 3. mgr. 28. gr. umferðarlaga er lágmarksaldur til aksturs léttis bifhjóls nú 15 ár og má sá sem þau réttindi hefur aka vélsleða (beltabifhjóli), sbr. 4. mgr. 28. gr. laganna. Eigi þykir rétt að fella eldri ökuréttindi úr gildi þótt aldursmarkinu verði breytt.