

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (smáfarartæki o.fl.).

Frá innviðaráðherra.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 3. gr. laganna:

- C-liður 30. tölul. fellur brott.
- Á eftir 32. tölul. kemur nýr töluliður, svohljóðandi, og breytist röð annarra töluliða samkvæmt því: *Smáfarartæki*: Lítið vélknúið ökutæki sem er án sætis, telst hvorki létt bifhjól né reiðhjól og er hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur t.d. vélknúið hlaupahjól og tvíhjóla ökutæki á einum öxli.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 42. gr. laganna:

- Við 5. mgr. bætist: og smáfarartæki.
- Við bætist ný málsgrein, svohljóðandi:
Ákvæði laganna um reiðhjól og hjólreiðamann eiga einnig við um smáfarartæki og ökumann þess nema annað sé tekið fram.
- Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Sérreglur fyrir reiðhjól og smáfarartæki*.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 43. gr. laganna:

- Við bætist ný málsgrein, svohljóðandi:
Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km á klst. er ökumanni heimilt að aka smáfarartæki.
- Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn og ökumenn smáfarartækja*.

4. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 44. gr. laganna:

- Við 2. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Um flutning barna á smáfarartæki fer eftir reglum sem ráðherra setur skv. 5. mgr. 42. gr.
- Við bætist ný málsgrein, svohljóðandi:
Barn yngra en 13 ára má ekki aka smáfarartæki.
- Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Börn, reiðhjól og smáfarartæki*.

5. gr.

Fyrirsögn VII. kafla laganna verður: *Sérreglur fyrir reiðhjól og smáfarartæki*.

6. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 49. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „2. og 3. mgr.“ í 5. mgr. kemur: 2., 3. eða 7. mgr.
- b. Á eftir 6. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna smáfarartæki ef hann er undir áhrifum áfengis. Ef vínandamagn í blóði ökumanns smáfarartækis nemur meira en 0,50%, eða magn vínanda í lofti sem hann andar frá sér er umfram 0,25 milligrömm í lítra lofts telst hann ekki geta stjórnað ökutækinu örugglega.

7. gr.

Á eftir orðinu „ökutækis“ í inngangsmálslið 1. mgr. 52. gr. laganna kemur: eða smáfarartækis.

8. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 58. gr. laganna:

- a. Á eftir 4. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:
Brot á prófreglum í ökuprófi varðar brottvísun úr prófi, svo og viðurlögum skv. 95. gr., auk sviptingar réttinum til að þreyta ökupróf að nýju í allt að sex mánuði. Öðrum er þá óheimilt að aðstoða ökunema við brot á prófreglum. Samgöngustofa tekur ákvörðun um tímabundna sviptingu réttar til að þreyta ökupróf.
- b. Á eftir d-lið 11. mgr. kemur nýr staflíður, svohljóðandi: brot á prófreglum í ökuprófum og viðurlög við þeim.

9. gr.

Í stað tilvísunarinnar „7. mgr.“ í 2. másl. 4. mgr. 67. gr. laganna kemur: 8. mgr.

10. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 69. gr. laganna:

- a. Á eftir 4. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:
Óheimilt er að breyta reiðhjóli búnu rafknúinni hjálparvél, smáfarartæki eða léttu bifhjóli í flokki I svo að mögulegur hámarkshraði þess undir vélarafli verði meiri en 25 km á klst. og er notkun þeirra þá óheimil. Einnig er óheimilt að breyta léttu bifhjóli í flokki II svo að mögulegur hámarkshraði þess undir vélarafli verði meiri en 45 km á klst. og er notkun þess þá óheimil.
- b. Á eftir 1. másl. 9. mgr. kemur nýr málsliður, svohljóðandi: Vinnueftirlitið annast þó markaðseftirlit með smáfarartækjum.

11. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 72. gr. laganna:

- a. Við 4. másl. 1. mgr. 72. gr. laganna bætist: og smáfarartæki.
- b. Við bætist ný málsgrein, svohljóðandi:
Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða á um aðgengi og miðlun upplýsinga úr ökutækjaskrá, þar á meðal miðlun upplýsinga um eigendur og umráðamenn ökutækja, að uppfylltum skilyrðum laga um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga.

12. gr.

Á eftir orðinu „skoðun“ í c-lið 3. mgr. 74. gr. laganna kemur: menntun þeirra og endurmenntun.

13. gr.

Við 1. mgr. 79. gr. laganna bætist: og akstur smáfarartækis.

14. gr.

4. mgr. 81. gr. laganna orðast svo:

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi skv. 1. mgr., þar á meðal um hlutverk stjórnvalda, flokkun hættulegs farms, öryggisbúnað, ábyrgð og skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi), þjálfun, eftirlit og upplýsingar og miðlun þeirra. Ráðherra er í reglugerð heimilt að mæla fyrir um bann við flutningi tiltekins farms eða í ákveðnum tilvikum að veita undanþágu frá reglum um flutning hættulegs farms.

15. gr.

Við 4. mgr. 86. gr. laganna bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Ríkisaðila er, með samþykki ráðherra, heimilt að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í eigin umráðum.

16. gr.

Í stað orðanna „1.–5. mgr. og 7. mgr.“ í 2. málsl. 1. mgr. 95. gr. laganna kemur: 1.–5., 7. og 8. mgr.

17. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

18. gr.

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988:

- a. Á eftir orðunum „létts bifhjóls“ í 1. málsl. 9. mgr. kemur: eða smáfarartækis.
- b. 3. tölul. 10. mgr. orðast svo: Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði að hámarki 48.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8712 í tollskrá.
- c. Við 10. mgr. bætist nýr töluliður, svohljóðandi: Af smáfarartæki sem knúið er rafmagni að hámarki 48.000 kr. Smáfarartæki skal falla undir 33. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá.
- d. Á eftir orðunum „létts bifhjóls“ í inngangsmálslíð 11. mgr. kemur: smáfarartækis.
- e. 3. tölul. 11. mgr. orðast svo: Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði að hámarki 200.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8712 í tollskrá.
- f. Við 11. mgr. bætist nýr töluliður, svohljóðandi: Af smáfarartæki sem knúið er rafmagni að hámarki 200.000 kr. Smáfarartæki skal falla undir 33. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í innviðaráðuneytinu. Með því eru lagðar til breytingar á umferðarlögum, nr. 77/2019, sem byggðar eru á tillögum starfshóps innviðaráðherra um smáfarartæki. Starfshópurinn var skipaður 17. janúar 2022 og skilaði ráðherra skýrslu sinni með tillögum til úrbóta í júní það sama ár. Einnig eru lagðar til aðrar breytingar.

Mælt var fyrir efni frumvarpsins á 153. löggjafarþingi (589. mál) en það varð ekki að lögum. Þá innihélt frumvarpið auk ákvæða um smáfarartæki o.fl. ákvæði til innleiðingar á EES-reglum en hafa ákvæði þau hér verið skilin frá efni frumvarpsins og hefur verið mælt fyrir því frumvarpi, sbr. 400. mál á yfirstandandi þingi. Frumvarpið, að undanskildum ákvæðum er varða EES-reglur, er hér endurflutt með viðbótum svo sem vegna miðlunar upplýsinga úr ökutækjaskrá og vegna brota á prófreglum í ökuþrófi.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Starfshópur um smáfarartæki skilaði ráðherra skýrslu í júní 2022 þar sem fram kemur að umferð smáfarartækja, sérstaklega rafhlaupahjóla, hafi aukist mjög og slys séu algeng. Þessar breytingar á umferðarvenjum hafa leitt til þess að 17% þeirra sem slösuðust alvarlega í umferðinni árið 2021 voru á rafhlaupahjólum, en umferð þeirra er þó innan við 1% af allri umferð. 42% alvarlega slasaðra í umferðinni árið 2021 voru gangandi, hjólandi eða á rafhlaupahjóli og stór hluti slíkra slysa átti sér stað seint á föstudögum eða laugardögum og eftir miðnætti að þeim liðnum. Ölvun var áberandi hjá þeim sem slösuðust á fyrrgreindum tíma og samkvæmt könnun höfðu 40% þeirra vegfarenda á aldrinum 18 til 24 ára sem ekið höfðu rafhlaupahjóli á sex mánaða tímabili gert það undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna.

Í hópi óvarinna vegfarenda sem slösuðust alvarlega í umferðinni á árinu 2021 voru ungmennti áberandi og mörg ung börn, allt niður í átta ára gömul, komu á neyðarmóttöku Landspítala vegna slysa á rafhlaupahjólum. Framleiðendur mæla almennt fyrir um 14 til 16 ára aldurstakmark til að mega aka rafhlaupahjóli en sjá má ung börn á rafhlaupahjólum ætluðum eldri notendum.

Starfshópurinn bendir á að með einfaldri breytingu er hægt að aka aflmiklum rafhlaupahjólum á mun meiri hraða en þeim er ætlað að ná og að þau eigi þá enga samleið með umferð gangandi vegfarenda.

Starfshópurinn bendir einnig á að sá samfélagslegi ávinningur sem leitt getur af öruggri notkun rafhlaupahjóla og annarra smáfarartækja sé auðséður. Megi þar nefna samdrátt í koltvísyringslosun, minni umferðarhávaða og minni umferðartafir en til að svo verði sé breytinga þörf á regluverki umferðar.

Brot á prófreglum í ökuþrófi er alvarlegt vandamál hér á landi sem Samgöngustofa hefur vakið athygli ráðuneytisins á. Engum viðurlögum hefur verið beitt öðrum en brottvísun úr prófi og þeir sem uppvísir verða að broti á prófreglum hafa getað mætt aftur í próf viku síðar. Áhrif þess á umferðaröryggi eru bersýnilega neikvæð þar sem eitthvað hefur verið um slík brot og gera má ráð fyrir því að einhverjir hafi staðist ökuþróf sem þeir hefðu annars ekki staðist og því ekki tileinkað sér námsefnið. Þykir nauðsynlegt að bregðast við brotum á prófreglum og má telja hæfilegt í flestum tilvikum að viðkomandi verði óheimilt að þreyta ökuþróf um ákveðinn tíma. Um leið liggur fyrir að við brotum liggja viðurlög skv. 95. gr. laganna og gæti því komið til álita í alvarlegri tilvikum að viðurlögum verði einnig beitt á grundvelli þess ákvæðis.

Aðrar breytingar eru gildandi ákvæðum umferðarlaga til fyllingar eða skýringar.

3. Meginefni frumvarpsins.

Með frumvarpinu eru lagðar til eftirfarandi breytingar á umferðarlögum í ljósi tillagna starfshóps um smáfarartæki, auk annarra breytinga:

1. Mælt er fyrir um nýjan flokk ökutækja, smáfarartæki.
2. VII. kafla laganna er breytt svo að innan hans rúmist smáfarartæki auk reiðhjóla. Smáfarartæki tilheyra sem stendur flokki reiðhjóla og fer um þau sem slík. Að danskri fyrirmynd er gert ráð fyrir því að áfram muni að mestu fara um þau sem reiðhjól og um öku-menn þeirra sem hjólreiðamenn, nema annað sé sérstaklega tekið fram.
3. Mælt er fyrir um að á akbrautum þar sem leyfilegur hámarkshraði er ekki umfram 30 km á klst. verði heimilt að aka smáfarartæki enda er veghaldara heimilt að leggja bann við umferð smáfarartækja á einstökum vegum eða vegarköflum ef ástæða þykir til.
4. Kveðið er á um 13 ára aldurstakmark til aksturs smáfarartækis.
5. Sett er hlutlægt viðmið sem í felst að refsivert verður að stjórna smáfarartæki ef magn áfengis í blóði er meira en 0,5% eða magn vínanda í lítra útöndunarlofts meira en 0,25 mg, sem eru sömu refsimörk og við akstur annarra vélknúinna ökutækja. Einnig er tekið fram, líkt og um önnur vélknúin ökutæki, að það leysi ökumann ekki undan sök telji hann vínandamagn minna en raun ber vitni.
6. Ökumanni smáfarartækis er gert skylt að gangast undir öndunarpróf eða að láta í té svita- og munnvatnssýni krefjast lögregla þess.
7. Mælt er fyrir um viðurlög við broti á prófreglum í ökuþrófi. Ráðherra er búin heimild til að mæla nánar fyrir um brotin og viðurlög við þeim. Þá er tekið fram að öðrum sé óheimilt að aðstoða ökunema við brot á prófreglum.
8. Mælt er fyrir um bann við því að breyta mögulegum hámarkshraða rafmagnsreiðhjóls, smáfarartækis eða léttis bifhjóls og tekið fram að eftir slíka breytingu verði notkun þeirra óheimil.
9. Vinnueftirlitinu er falið markaðseftirlit með smáfarartækjum.
10. Tekið er skýrt fram að smáfarartæki verði ekki skráningarskyld ökutæki.
11. Ráðherra er falin skýr heimild til að kveða á um miðlun upplýsinga úr ökutækjaskrá.
12. Til skýringar er tekið fram að ráðherra mæli í reglugerð nánar fyrir um menntun og endurmenntun skoðunarmanna ökutækja.
13. Kveðið er á um hjálmaskyldu barna yngri en 16 ára við akstur smáfarartækja.
14. Reglugerðarheimild ráðherra vegna flutnings á hættulegum farmi er skýrð.
15. Ríkisaðila er með samþykki ráðherra gert heimilt að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í eigin umráðum.
16. Mælt er fyrir um viðurlög við akstri smáfarartækis undir áhrifum áfengis og er gert ráð fyrir því að brotið eigi undir sama viðurlagaákvæði og önnur ölvunarakstursbrot.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu gefa ekki tilefni til að ætla að þær séu í andstöðu við stjórnarskrá eða alþjóðlegar skuldbindingar.

5. Samráð.

Áform um lagasetningu voru birt í samráðsgátt stjórnvalda 15. júlí 2022, sbr. mál nr. S-123/2022. Engar umsagnir bárust. Þá voru frumvarpsdrög birt til umsagnar í samráðsgátt 22. september 2022, sbr. mál nr. S-172/2022 og bárust þá alls 33 umsagnir.

Tveir umsagnaraðilar bentu á að erfitt gæti reynst að greina smáfarartæki frá léttum bifhjólum í flokki I sem væri vélknúid ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum hannað til aksturs á hraða að hámarki 25 km á klst.

TM tryggingar bentu á að óskýrt væri hvort smáfarartæki yrðu skráningarskyld og þar með váttryggingarskyld, sökum þess að um væri að ræða vélknúin ökutæki.

Sex umsagnaraðilar mótmæltu því að mælt yrði fyrir um 13 ára aldursmark til aksturs smáfarartækis og var það helst með vísan til þess að ekki hefði verið framkvæmd fullnægjandi könnun á hæfni barna til aksturs smáfarartækja og að sama eða meiri hraða mætti ná á reiðhjóli. Þá var á það bent að aðrar lausnir en bann kæmu til greina sem og að banni gæti fylgt aukin fyrirhöfn foreldra við akstur barna sinna og um leið útblástur gróðurhúsalofttegunda.

Í 13 umsögnum voru gerðar athugasemdir sem segja má byggðar á sjónarmiðum um jafnræði og vörðuðu þær til að mynda hraðatakmark, aldursmark og viðurlög við ölvunarakstri. Byggðust þær á samanburði smáfarartækja við önnur farartæki, svo sem reiðhjól. Var meðal annars vísað til þess að sama eða meiri hraða mætti ná á öðrum farartækjum sem ekki sættu sömu takmörkunum sem og að ölvaðir ökumenn smáfarartækja ógnuðu helst eigin heilsu sem réttlætti ekki þungar refsingar. Nokkrir vísuðu til tæknilegra lausna, svo sem um annan hámarks hraða eftir ákveðinn tíma dags.

Í ljósi þess að lagt hefur verið til að um smáfarartæki og létt bifhjól í flokki I gildi að ákveðnu leyti ólíkar reglur þykir rétt að aðgreining þeirra verði skýrari í lögnum og er nú lagt til að miðað verði við að smáfarartæki sé án sætis og með því með einföldum hætti unnt að greina á milli þeirra og léttra bifhjóla í flokki I.

Þá þykir rétt að smáfarartæki verði ekki skráningarskyld ökutæki. Það er til samræmis við létt bifhjól í flokki I en vegna þeirra vélknúnu ökutækja er sérstaklega tekið fram að þau séu ekki skráningarskyld. Nú er það til skýringar einnig gert vegna smáfarartækja.

Fyrir liggur grein þeirra Sigrúnar Guðnýjar Pétursdóttir, Jóns Magnúsar Kristjánssonar og Hjalta Mús Björnssonar sem öll starfa á bráðadeild Landspítala. Greinin ber titilinn Rafskútuslys á höfuðborgarsvæðinu sumarið 2020 og birtist hún á bls. 234–238 í 5. tbl. 107. árgangs Læknablaðsins árið 2021, auk þess sem hún er birt á vef blaðsins. Í greininni kemur meðal annars fram að hlutfall barna í hópi þeirra sem slösuðust á vélknúnum hlaupahjólum hafi reynst hærra hér á landi en sést hafi í flestum erlendum rannsóknum. Það er þó einnig tekið fram að sambærilegar tölur hafi mátt sjá í einhverjum þeirra. Í kjölfar frekari umfjöllunar um aldur þeirra barna sem slösuðust er sú ályktun dregin að niðurstöður rannsóknarinnar bendi því miður „til þess að slysiðni yngri notenda á rafskútum sé margfalt hærri en þeirra sem komnir eru á unglingsaldurinn. Því þarf að íhuga hvort setja þurfi aldurstakmark á notkun þessara hjóla enda ferðast börn á þessum aldri líklega hraðar á rafknúnu farartæki en fótknúnu og virðast ung börn ekki hafa nægilegan hreyfiþroska til að nota þau á öruggan hátt.“ Til greinarinnar er vísað í skýrslu starfshóps um smáfarartæki og þykir að mati ráðuneytisins ekki ástæða til að víkja frá tillögu um 13 ára aldurstakmark til aksturs smáfarartækja.

Varðandi sjónarmið um ójafnræði má benda á að smáfarartæki hafa talist og teljast, samkvæmt gildandi lögum, til reiðhjóla. Því er eðlilegt að farartækin séu borin saman. Í ljósi áskorana sem leitt hafa af aukinni notkun smáfarartækja lagði starfshópur um smáfarartæki til að þau yrðu sérstakur flokkur ökutækja sem færi að hluta til um eftir sérstökum reglum. Þykir að mati ráðuneytisins ekkert komið fram sem kallar á breytingar hvað það varðar.

Um viðurlög við akstri smáfarartækja undir áhrifum áfengis er áréttað að öll ölvunarakstursbrot eiga undir 95. gr. laganna. Viðurlög eru þar tilgreind sektir eða fangelsi allt að tveimur árum og á það til að mynda einnig við ef maður hjólar eða reynir að hjóla eða stjórnar eða reynir að stjórna hesti eins og áréttað var með 14. gr. laga nr. 39/2021, um breytingu á

umferðarlögum, nr. 77/2019. Um er að ræða refsíákvæði í sérlögum sem nánar er útfært skv. 97. gr. laganna. Þar segir að sektir fyrir brot skv. 94. og 95. gr. og reglugerðum settum samkvæmt þeim skuli nánar ákveðnar í reglugerð sem ráðherra setur að fengnum tillögum ríkissaksóknara. Sú breyting sem lögð er til varðar setningu skýrra marka hvað varðar áfengismagn í blóði eða útöndunarlofti ökumanns smáfarartækis svo að honum verði gerð refsing fyrir aksturinn. Þykir í ljósi framangreinds ekki rétt að færa ölvunarakstur smáfarartækis undir annað viðurlagaákvæði.

Að lokum voru í umsögnum lagðar til ýmsar aðrar breytingar á umferðarlögum en þær sem frumvarpið felur í sér, en ráðuneytið taldi þær ekki gefa brýnt tilefni til breytinga á frumvarpinu.

6. Mat á áhrifum.

Smáfarartæki hafa notið mikilla vinsælda hér á landi og gert er ráð fyrir því að þær vinsældir komi til með að aukast. Þeim hafa þó fylgt áskoranir. Slys eru algeng en hlutfall alvarlega slasaðra í hópi ökumanna smáfarartækja er hátt samanborið við hlutfall þeirra af allri umferð. Ölvun hefur þótt áberandi hjá hópi þeirra sem hafa slasast alvarlega og samkvæmt fyrirliggjandi gögnum hafa mörg ung börn, allt niður í átta ára gömul, slasast við akstur smáfarartækja þrátt fyrir að framleiðendur vélknúinna hlaupahjóla mæli almennt fyrir um 14–16 ára aldursmörk til aksturs tækjanna.

Tillögur sem settar voru fram í skýrslu starfshóps um smáfarartæki miða að því að búnaður, umhverfi og notkun smáfarartækja sé örugg. Með því er stutt við innleiðingu fjölbreyttra og umhverfisvænni ferðamáta sem skilað geta samfélaginu ávinningi ef mögulegt reynist að draga úr slysatíðni. Sá samfélagslegi ávinningur er margvíslegur en ber helst að nefna minni umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu, minni losun koltvísýrings og minni hávaði frá umferð.

Frumvarpið felur í sér að þær tillögur starfshópsins sem gefa tilefni til breytinga á lögum eru innleiddar í umferðarlög og fyrirséð áhrif samþykktar þeirra, auk framangreinds ávinnings, er að smáfarartækjum verður búið lagaumhverfi sem tekur mið af sérstöðu þeirra og gildandi reglur skýrðar. Með því má telja að umferðaröryggi og sérstaklega öryggi ökumanna smáfarartækja verði aukið.

Þar sem viðurlög við brotum á prófreglum í ökuþrófi hafa aðeins falist í brottvísun úr prófi hafa varnaðaráhrif viðurlaga ekki verið til staðar. Þykir bersýnilegt að brot á prófreglum í ökuþrófum kemur niður á umferðaröryggi. Með skýrum viðurlögum standa vonir til að draga úr því að haft sé rangt við í ökuþrófum og umferðaröryggi með því aukið.

Sérstaklega ber að nefna tillögu er varðar heimild ríkisaðila til að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í eigin umráðum. Ráðherra er þegar heimilt, með samþykki ráðherra sem fer með málefni ríkisjarða og lands í eigu ríkisins, að setja reglugerð um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í umráðum ríkisins öðru en þjóðlendum og náttúruverndarsvæðum. Heimildin þykir hamlandi með tilliti til ríkisaðila sem vilja setja reglur um notkun stöðureita í eigin umráðum og gjaldtöku fyrir hana. Verði frumvarpið að lögum verður það bæði einfaldara og auðveldara og því er mögulegt að samþykkt frumvarpsins komi til með að hafa jákvæð áhrif á fjárhag þeirra aðila. Gjöldin verða þó sem áður þjónustugjöld sem ætlað er að standa straum af byggingarkostnaði, viðhaldi og rekstri stöðureita, þ.m.t. launum varða, og kostnaði við uppbyggingu, viðhald og þjónustu sem veitt er í tengslum við notkun stöðureita, svo sem salernisaðstöðu, og gerð og viðhald göngustíga og tenginga við önnur samgöngumannvirki. Ráðherra er falið lögmatiseftirlit með reglum ríkisaðila um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana.

Aðrar breytingar eru til einföldunar, skýringar eða fyllingar gildandi ákvæðum umferðarlaga.

Breytingu á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, er ætlað að viðhalda gildissviði ákvæðisins og mun hún, sem slík, því ekki hafa áhrif á afkomu ríkissjóðs, einstaklinga eða lögaðila.

Samþykkt frumvarpsins er í ljósi framangreinds fyrst og fremst talin hafa jákvæð áhrif, sérstaklega með tilliti til umferðaröryggis, og ekki er gert ráð fyrir því að hún hafi teljandi áhrif á útgjöld ríkisins.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með ákvæðinu er í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki lagt til að innleiddur verði í umferðarlög nýr flokkur smáfarartækja. Skilgreiningin er í samræmi við c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. gildandi laga og tillögu starfshópsins, sem lagði til að miðað yrði við að ökutæki sem tilheyrðu flokki smáfarartækja væru ekki hönnuð til hraðari aksturs en 25 km á klst. og að nánari flokkun þeirra eftir gerð og eiginleikum yrði að finna í reglugerð ráðherra. Þó er til frekari skýringar laganna og aðgreiningar frá léttum bifhjólum í flokki I tekið fram að smáfarartæki séu án sætis.

Um 2. gr.

Lagðar eru til þrjár breytingar á 42. gr. laganna.

Fyrst er lagt til að 5. mgr. ákvæðisins verði breytt svo að heimild ráðherra til að mæla fyrir um flutning farþega og farms á reiðhjóli taki einnig skýrlega til nýs flokks smáfarartækja.

Þá er lagt til að nýrri málsgrein verði bætt við greinina þess efnis að um smáfarartæki og ökumann þess fari samkvæmt umferðarlögum líkt og um reiðhjól og hjólreiðamann væri að ræða, nema annað sé sérstaklega tekið fram. Er það sökum þess að smáfarartæki tilheyra samkvæmt gildandi lögum flokki reiðhjóla og því ekki gerð grundvallarbreyting á þeim reglum sem um smáfarartæki gilda heldur aðeins að því leyti sem ástæða þykir til. Í dönskum umferðarreglum má sjá þess fordæmi, en samkvæmt þeim lögum fer um smáfarartæki og ökumann þess líkt og reiðhjól og hjólreiðamann að öðru leyti en sérstaklega greinir.

Að síðustu er lagt til að greinarfyrirsögn verði breytt í ljósi þess að ákvæðið inniheldur einnig sérreglur fyrir smáfarartæki.

Um 3. gr.

Lagt er til að við greinina verði bætt nýrri málsgrein þess efnis að akstur smáfarartækja verði heimill á vegum þar sem hámarkshraði er ekki umfram 30 km á klst. Það er í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki sem lagði til að heimilt yrði aka smáfarartæki á vegi þar sem hámarkshraði væri 30 km á klst. eða lægri. Starfshópurinn lagði tillöguna þó fram með þeim fyrirvara að farið yrði að tillögum hópsins hvað varðar ölvun við akstur smáfarartækja, aldursmörk og er með frumvarpinu einnig lagt til að það verði gert. Veghaldara er þó heimilt að leggja sérstakt bann við umferð þeirra á einstökum vegum eða vegarköflum, sé ástæða til þess.

Þá er lögð til breyting á greinarfyrirsögn til samræmis við breytingu á efni greinarinnar.

Um 4. gr.

Gert er ráð fyrir því að ráðherra mæli fyrir um flutning farþega og farms á smáfarartæki í reglugerð, líkt og á við um reiðhjól. Með því er þó ekki endilega gert ráð fyrir því að í þessum efnum muni sama eiga við um reiðhjól og smáfarartæki.

Þá er sú breyting lögð til að við greinina verði bætt nýrri málsgrein sem byggist á tillögu starfshóps um smáfarartæki er varðar aldursmörk ökumanns smáfarartækis en starfshópurinn lagði til að börnum yngri en 13 ára yrði óheimill akstur smáfarartækja.

Tillaga starfshópsins er til samræmis við þau aldursmörk sem kveðið er á um til að stjórna léttu bifhjóli í flokki I, sem einnig er vélknúð ökutæki og ekki er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst.

Niðurstöður íslenskrar rannsóknar á slysum á vélknúnum hlaupahjólum á höfuðborgarsvæðinu sumarið 2020 styðja breytinguna. Í rannsókninni, sem gerð var grein fyrir á bls. 234–238 í 5. tbl. 107. árgangs Læknablaðsins og ber titilinn Rafskútuslys á höfuðborgarsvæðinu sumarið 2020, auk þess sem hún er birt á vef blaðsins, kemur meðal annars fram að hlutfall barna í hópi þeirra sem slösuðust á vélknúnum hlaupahjólum hefði reynst hærra hér á landi en sæist í flestum erlendum rannsóknum, þó svo að sambærilegar tölur mætti sjá í einhverjum þeirra. Í kjölfar frekari umfjöllunar um rafhlaupahjólanotkun barna segir að því miður bendi niðurstöður rannsóknarinnar „til þess að slysatíðni yngri notenda á rafskútum sé margfalt hærrí en þeirra sem komnir eru á unglingsaldurinn. Því þarf að íhuga hvort setja þurfi aldurstakmörk á notkun þessara hjóla enda ferðast börn á þessum aldri líklega hraðar á rafknúnu farartæki en fótknúnu og virðast ung börn ekki hafa nægilegan hreyfifroska til að nota þau á öruggan hátt.“

Að lokum er lagt til að greinarfyrirsögn verði breytt.

Um 5. gr.

Með ákvæðinu er lögð til breyting á fyrirsögn VII. kafla laganna um sérreglur fyrir reiðhjól svo að fram komi að innan hans verði einnig að finna sérreglur fyrir ökutæki sem tilheyra flokki smáfarartækja.

Um 6. gr.

Lagðar eru til tvær breytingar á 49. gr. laganna.

Annars vegar er lögð til sú breyting á 5. mgr. að sérstaklega verði tekið fram að það leysi ökumann smáfarartækis ekki, frekar en aðra ökumenn, undan sök þó svo að hann telji magn vínanda minna en raun ber vitni.

Hins vegar er lagt til í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki að á eftir 6. mgr. komi ný málsgrein og að með henni verði sett hlutlægt viðmið sem í felst að refsivert verði að aka smáfarartæki ef magn áfengis í blóði ökumanns er meira en 0,50‰ eða ef magn vínanda í lítra lofts sem hann andar frá sér er meira en 0,25 milligrömm.

Um 7. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að ökumanni smáfarartækis verði gert skylt að gangast undir öndunarpróf og láta í té svita- og munnvatnssýni með þeim hætti sem lögregla ákveður ef ástæða er til, samkvæmt nánari fyrirmælum laganna.

Um 8. gr.

Lagt er til að brot á prófreglum í ökuþrófi varði sviptingu réttar til að þreyta ökuþróf um ákveðinn tíma. Ákvörðun þar um verður Samgöngustofu enda stofnunin það stjórnvald sem

annast ökuþróf og hefur umsjón með ökunámi, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 7. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun Samgöngustofu, nr. 119/2012.

Með ákvæðinu verður Samgöngustofu mögulegt að svipta ökunema réttinum til að þreya ökuþróf í allt að sex mánuði. Við ákvörðun um beitingu ákvæðisins er gert ráð fyrir að Samgöngustofa taki meðal annars mið af alvarleika brots, þeim hagsmunum sem undir eru hverju sinni, þeim varnaðaráhrifum sem viðurlögunum er ætlað að hafa og aðstæðum að öðru leyti. Ráðherra er þá mögulegt að mæla nánar fyrir um útfærslu ákvæðisins og viðurlaga samkvæmt því í reglugerð.

Þá er gert ráð fyrir því að í alvarlegri tilvikum geti beiting viðurlaga skv. 95. gr. einnig komið til skoðunar. Með því verða varnaðaráhrif viðurlaga vegna brota á prófreglum aukin enn frekar svo að draga megi úr umfangi þess en einnig bregðast við þeim tilvikum þegar upp kemst um að ökunemi hafi haft rangt við.

Um 9. gr.

Þar sem nýrri málsgrein er bætt við á eftir 4. mgr. 58. gr. laganna og röð annarra málsgreina breytt til samræmis er nauðsynlegt að uppfæra vísun til gildandi 7. mgr., sem verður 8. mgr., til samræmis.

Um 10. gr.

Lagt er til að á eftir 4. mgr. 69. gr. komi ný málsgrein þess efnis að óheimilt verði að breyta hraðastillingu aflknúins smáfarartækis, léttis bifhjóls eða rafmagnsreiðhjóls svo að hámarks- hraði þeirra verði meiri en til er ætlast samkvæmt lögum. Það er í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki og er ætlað að undirstrika það sem þegar gildir um slíkar breytingar. Þá er til frekari skýringar tekið fram að þau ökutæki sem breytt hefur verið verði óheimil til notkunar en hafa verður hugfast, líkt og fram kemur, að ákvæðið er í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki, þess efnis að almennt bann verði lagt við því að breyta hraðastillingum framangreindra ökutækja. Starfshópurinn vísar til þess í skýrslu sinni að ökutæki sem breytt hefur verið geti náð margföldum þeim hraða sem þeim sé ætlaður og eigi þau þá enga samleið með umferð gangandi vegfarenda. Ákvæðið girðir þó ekki fyrir að ökutæki sé breytt svo að það falli í annan flokk ökutækja, að því gefnu að það uppfylli eftir breytingu þær kröfur sem gerðar eru til hins nýja flokks og að notkun þess verði í samræmi við þær reglur sem um hann gilda.

Markaðseftirlit með smáfarartækjum fellur utan gildissviðs reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki. Gert hefur verið ráð fyrir að Húsnæðis- og mannvirkjastofnun verði falið markaðseftirlit með ökutækjum við innleiðingu hennar. Vinnueftirlitið sinnir nú þegar markaðseftirliti með hluta smáfarartækja á grundvelli tilskipunar 2006/42/EB frá 17. maí 2006 um vélarbúnað og um breytingu á tilskipun 95/16/EB (endursamin) sem innleidd hefur verið með reglugerð nr. 1005/2009, um vélar og tæknilegan búnað. Það þykir til einföldunar að ein stofnun fari með eftirlit með smáfarartækjum í stað þess að því verði skipt á milli tveggja stofnana.

Breytingin tekur mið af efni frumvarps um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (EES-reglur), sjá þingskjal 414, 400. mál á 154. löggjafarþingi, þar sem tveimur nýjum málsgreinum er bætt við 69. gr. og Húsnæðis- og mannvirkjastofnun er falið að annast markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og öðru sem þeim tengist, samkvæmt nánari ákvörðun ráðherra.

Um 11. gr.

Til skýringar er tekið fram að smáfarartæki verði, líkt og létt bifhjól í flokki I, ekki skráningarskyld ökutæki.

Þá er lagt til að nýrri málsgrein verði bætt við þess efnis að ráðherra sé heimilt að kveða á um aðgengi að og vinnslu upplýsinga úr ökutækjaskrá. Ákvæðið er efnislega samhljóma ákvæði 2. mgr. 64. gr. eldri umferðarlaga, nr. 50/1987, og er ætlað að skýra frekar lagastoð vegna miðlunar upplýsinga úr ökutækjaskrá.

Um 12. gr.

Ákvæðum gildandi laga til skýringar er tekið fram að ráðherra mæli fyrir um menntun og endurmenntun skoðunarmanna í reglugerð.

Um 13. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki verði börnum yngri en 16 ára gert að nota hjálm við akstur smáfarartækja.

Um 14. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að reglugerðarheimild ráðherra vegna flutnings á hættulegum farmi verði skýrð frekar og ráðherra með skýrum hætti veittar nauðsynlegar heimildir, meðal annars til þess að mæla fyrir um bann við flutningi tiltekins farms eða að veita undanþágu frá gildandi reglum um flutning hættulegs farms.

Um 15. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að ríkisaðila verði með samþykki ráðherra heimilt að setja eigin reglur um notkun stöðureita sinna og gjaldtöku fyrir hana. Það er til samræmis við heimild sveitarstjórnar sem fram kemur í 2. mgr. 86. gr. laganna. Breytingin er lögð fram með það fyrir augum að ríkisaðilum verði búin skýr og einföld heimild og með því gert hægara um vik að setja reglur um notkun eigin stöðureita og gjaldtöku fyrir hana. Um leið er þó gert ráð fyrir að reglurnar verði háðar staðfestingu ráðherra og með því lögmætiseftirliti hans.

Um 16. gr.

Líkt og fram hefur komið lagði starfshópur um smáfarartæki til að sett yrðu hlutlæg viðmið sem í fælist að refsivert yrði að stjórna smáfarartæki ef magn áfengis væri umfram nánar tilgreind mörk. Starfshópurinn lagði einnig til að miðað yrði við að málum yrði lokið á staðnum með greiðslu sektar frekar en að ökumaður yrði handtekinn og færður á lögreglustöð til skýrslutöku og blóðrannsóknar, ef hjá því yrði komist.

Með ákvæðinu er lögð til sú breyting að akstur smáfarartækis eigi undir ákvæði 1. mgr. 95. gr. en það er til samræmis við það sem gildir um reiðhjól samkvæmt gildandi lögum, en samkvæmt þeim teljast smáfarartæki til þeirra, sbr. c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. Það er einnig til samræmis við það sem gildir um akstur annarra ökutækja undir áhrifum áfengis.

Þá verður, eins og greinir í 97. gr. umferðarlaga, nánar mælt fyrir um sektir fyrir akstur smáfarartækja undir áhrifum áfengis, umfram þau mörk sem kveðið er á um, í sektarreglugerð. Ekki þykir ástæða til að breyting verði gerð á 101. gr. svo að svipting ökuréttar liggi við akstri smáfarartækis undir áhrifum áfengis.

Um 17. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

Um 18. gr.

Í ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, er kveðið á um sérstaka virðisaukaskattsívilnun vegna kaupa á þeim tegundum reiðhjóla sem falla undir c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga enda falli þau undir vörulið 8711 í tollskrá. Virðisaukaskattsívilnunin var framlengd um eitt ár með lögum nr. 102/2023 og gildir því nú út árið 2024. Í ljósi breytingartillögu í a-lið 1. gr. frumvarps þessa, þar sem lagt er til að c-liður 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna falli brott, eru lagðar til breytingar á fyrrnefndu ákvæði til bráðabirgða í lögum um virðisaukaskatt í þeim tilgangi að viðhalda gildissviði ákvæðisins. Breytingin gerir það að verkum að virðisaukaskattsívilnunin mun ná til smáfarartækja sem knúin eru rafmagni og falla undir nýjan 33. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga og vörulið 8711 í tollskrá.