



ÁFORM UM LAGASETNINGU

– sbr. samþykkt ríkisstjórnar frá 10. mars 2017, 1.-4. gr.

Málsheiti og nr.	SNR18010015 Frumvarp til nýrra umferðarlaga - 2018
Ráðuneyti /verkefnisstjóri	Samgöngu og sveitastjórnarráðuneytið/Valgerður B. Eggertsdóttir
Innleiðing EES-gerðar?	<input type="checkbox"/> Já <input checked="" type="checkbox"/> Nei
Dags.	18. janúar 2018

A. Úrlausnarefni

- Forsaga máls og tilefni:** Vinna við ný umferðarlög hefur staðið allt frá árinu 2007 þegar þáverandi ráðherra skipaði nefnd sem falið var að endurskoða löggjöfina. Frumvarp til umferðarlaga var síðast lagt fram á 141. löggjafarþingi 2012-2013 en var ekki afgreitt. Tilefni endurskoðunar umferðarlaga er það sama og áður. Markmiðið er að færa lög til nútímalegra horfs með hliðsjón af þróun samgöngumála undanfarna áratuga.
- Hvert er úrlausnarefnið?** Mikilvægast úrlausnarefnið er að tryggja umferðaröryggi enn frekar. Með það að leiðarljósi er nauðsynlegt er að endurskoða umferðarlögin og uppfæra gildandi ákvæði til samræmis við reynslu síðastliðinna áratuga og þróunar í umferðarmálum. Jafnframt er mikilvægt að lagfæra þau ákvæði í gildandi lögum sem eru óskýr eða haldin annmörkum.
- Að hvaða marki duga gildandi lög og reglur ekki til?** Breytingar hafa orðið á samgönguháttum og umferðarmenningu undanfarna áratugi. Gildandi lög taka ekki mið af þeirri þróun. Einnig er að finna í núgildandi lögum ákvæði sem eru að einhverju leyti óskýr.

B. Markmið

- Stefna hins opinbera á viðkomandi málefnasviði/málaflokki:** Stefna hins opinbera á sviði umferðarmála er fyrst og fremst að tryggja umferðaröryggi.
- Markmið sem að er stefnt með lagasetningu í ljósi úrlausnarefnis og stefnu stjórnvalda:** Nauðsynlegt er að skýra ákvæði umferðarlaga og færa þau til nútímalegra horfs með það að leiðarljósi að tryggja enn frekar umferðaröryggi.

C. Leiðir

- Ekkert aðhafst - hvaða afleiðingar hefði það?** Tiltækin ákvæði umferðarlaga hafa vakið upp spurningar um túlkun í ljósi nýrrar tækniþróunar á sviði umferðarmála. Slíki óvissu verður ekki eytt nema með lagasetningu sem tekur mið af þeirri þróun.
- Önnur úrræði en lagasetning sem metin hafa verið** Önnur úrræði koma ekki að gagni.
- Mögulegar leiðir við lagasetningu** Metið hefur verið hvort rétt sé að gera breytingar á núgildandi umferðarlögum nr. 50/1987 en með tilliti til þeirra miklu breytinga og nútímavæðingar sem er þörf á er talið að heildarendurskoðun laganna sé líklegust til að ná þeim árangri sem stefnt er að. Í ljósi þess að breytingarnar eru nokkuð viðamiklar verður því að telja það líklegt til árangurs að leggja fram nýtt heildarfrumvarp.

D. Hvaða leið er áformuð og hvers vegna?

- Stutt lýsing á þeirri leið sem áformuð er og rökstuðningur fyrir henni** Stefnt er að setningu nýrra heildarlaga um umferð. Núgildandi lög eru frá 1987 en töluverðar breytingar hafa verið gerðar á þeim undanfarna áratugi. Sú endurskoðun sem fyrirhuguð er nú felur í sér slíkar breytingar að heppilegra er að setja ný heildarlög jafnvel þó efni einhver ákvæða muni

standa óbreytt. Gert er ráð fyrir viðamiklum og mörgum breytingum, uppstokkun kafla og endurskoðun skipulags að ný heildarlög eru heppilegt fyrirkomulag.

- 2. Helstu fyrirhuguðu breytingar á gildandi lögum og reglum, hvort heldur bætt er við eða fellt brott.** 1. Nýr kafli um hjólreiðar, 2. lækkun leyfilegs magns áfengis í blóði ökumanna, 3. ákvæði um snjalltæki skýrt og endurbætt, 3. skýrari ákvæði um samspil ólíkra samgöngumáta, 4. ákvæði um ljósaskyldu skýrð, 5. lagt er til að ákvæði um ökutækjatriggingar verði í sérstökum lögum, 6. hlutlæg ábyrgð eigenda ökutækja á sektum vegna brota sem greind eru á hraðamyndavélum og varða ekki punktum, 7. hámarks sektarfjárhæð hækkuð í kr. 500.000 úr kr. 300.000. Samhliða verður reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim uppfærð, 8. samspil og uppbygging ákvæða laganna um framúrakstur er einfölduð, 9. ákvæði um neyðarakstur gerð ítarlegri, 10. ákvæði um akstur í hringtorgum, 11. uppstokkun á skilgreiningakafla laganna og nýjum skilgreiningum bætt við. Ekki er um tæmandi lista á fyrirhugðum breytingum að ræða.

E. Samræmi við stjórnarskrá og þjóðarétt – aðrar grundvallarspurningar

1. Koma áformin inn á svið stjórnarskrár og þjóðréttarskuldbindinga?

Áformin koma inn á svið stjórnarskrár að því er varðar refsingar og gjaldheimtu. Farið hefur fram mat á þeim ákvæðum sem koma inn á svið stjórnarskrár og er niðurstaða mats að ákvæðin uppfylli að öllu leyti þau skilyrði sem stjórnarskráin setur. Með samþykkt frumvarpsins heldur ríkið áfram að uppfylla þjóðarréttarlegar skuldbindingar sínar varðandi umferðarmál vegna EES samningsins og annarra alþjóðlegra samninga.

2. Varða áformin ákvæði EES-samningsins um ríkisaðstoð, tæknilegar reglur um vöru og fjarþjónustu eða frelsi til að veita þjónustu?

Áformin varða ekki ákvæði EES-samningsins um ríkisaðstoð, tæknilegar reglur um vöru og fjarþjónustu eða frelsi til að veita þjónustu.

3. Er önnur grundvallarlöggjöf sem taka þarf tillit til? Nei, ekki að svo stöddu.

F. Samráð

1. Hverjir eru helstu hagsmunaaðilar?

Hagsmunaaðilar eru fjölmargir. Þeir helstu eiga sæti í fagraði um umferðarmál.

2. Er skörun við stjórnarmálefni annarra ráðuneyta?

Já. Dómsmálaráðuneytið (lögreglan, sýslumenn, ákærvaldið), fjármálaráðuneytið (ökutækjatriggingar), atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, velferðarráðuneytið (aksturshæfni og blóðprufur) og umhverfis- og auðlindaráðuneytið (akstur utan vega, mengunar- og loftslagsmál o.fl.).

3. Samráð sem þegar hefur farið fram

Frumvarp til nýrra umferðarlaga var lagt síðast fram á Alþingi 2012-2013. Umrætt frumvarp var sent til helstu hagsmunaaðila sumarið 2017. Var þess óskað að þeir kæmu með athugasemdir við umrædd drög sem innlegg í þá vinnu sem fyrirhuguð er við ný umferðarlög. Endurskoðunarvinnan byggir að einhverju leyti á eldri drögum. Einnig hefur ráðuneytið verið í samráði fjármálaráðuneytið vegna ökutækjatrigginga og möguleikans á því að leggja fram frumvarp um það efni samhliða nýjum umferðarlögum. Þá hefur umræða farið fram með atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti vegna bílaleigubifreiða og mögulegu ákvæði um hlutlæga ábyrgð á sektum vegna brota sem hraðamyndavélar nema.

4. Fyrirhugað samráð Víðtækt samráð verður haft við helstu hagsmunaaðila bæði í gegnum vefinn og á vettvangi fagraðs um umferðarmál.

G. Mat á áhrifum þeirrar leiðar sem áformuð er

- Ekki er gert ráð fyrir að frumvarpið feli í sér aukin útgjöld fyrir ríkið. Ekki er gert ráð fyrir nýjum verkefnum eða að verkefni færast á milli stofnana frá því sem nú er. Þó má vera að með lögnum verði lögreglu endanlega falið vegaeftirlit sem áður hefur verið á könnu Samgöngustofu og Vegagerðarinnar. Lögreglan sinnir í dag umræddu eftirliti á grundvelli

samnings. Verði niðurstaðan sú að setja ákvæði um hlutlæga ábyrgð á sektum vegna hraðaksturs og akstur gegn rauðu ljósi sem hraðamyndavélar nema má gera ráð fyrir að stærri hluti sekta innheimtist. Má í þessu sambandi sérstaklega nefna sektir á bílaleigubifreiðar.

H. Næstu skref, innleiðing

1. **Hefur verið gerð verkefnisáætlun fyrir frumvarpssmíðina?** Já.
2. **Hvernig verður staðið að innleiðingu löggjafar? Hvað má gera ráð fyrir að þeir sem verða fyrir áhrifum, opinberar stofnanir/hagsmunaaðilar/almennigur, þurfi langan tíma til undirbúnings/aðlögunar?** Ekki er nauðsynlegt að veita langan aðlögunartíma. Hins vegar er nauðsynlegt að kynna þær breytingar sem verða ítarlega fyrir almenningi t.d. hertar reglur vegna notkunar snjalltækja, hlutlæga ábyrgð vegna hraðakstursbrota sem greind eru af myndavélum, endurbættar reglur um hjólreiðar og hugsanlega aðrar breytingar sem verða og snerta almenning allan.
3. **Hvaða forsendur þurfa að vera fyrir hendi til að lagasetning beri árangur?** Kynna þarf helstu breytingar sem felast í frumvarpinu vel fyrir almenningi. Meðal annars þarf að kynna breyttar reglur um áfengi og akstur, hjólreiðar, snjalltæki og hraðamyndavélar.
4. **Mælikvarðar á árangur og útkomu?** Fækkun slysa, færri umferðarlagabrot, skilvirkari beiting sekta í þágu umferðaröryggis t.d. vegna hraðakstursbrota.
5. **Hefur verið hugað að því að afla gagna til að meta árangur þegar þar að kemur?** Já, slysaskráning er mikilvægt tæki til að skoða þróun alvarlegra umferðarslysa. Einnig upplýsingar frá lögreglunni um umferðarlagabrot. Þeirra gagna verður aflað nú sem áður.

I. Annað

J. Fylgiskjöl

1. **Mat á áhrifum lagasetningar – Frummat, sbr. eyðublað**
2. **Önnur fylgiskjöl eftir atvikum**