

Lög um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987 með síðari breytingum (EES-innleiðing o.fl.).

(Lagt fyrir Alþingi á 145. löggjafarþingi 2015–2016)

1. gr.

Skilgreining bifhjóls í 2. gr. breytist og verður svohljóðandi:

Bifhjól:

Vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, torfærutæki eða dráttarvél, er aðallega ætlað til fólks- eða vöruflutninga og er á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur, fjórum eða fleiri hjólum.

2. gr.

Skilgreining torfærutækis í 2. gr. breytist og verður svohljóðandi:

Torfærutæki:

Vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, bifhjól eða dráttarvél, er aðallega ætlað til fólks- eða vöruflutninga og/eða til að draga annað ökutæki og er á hjólum eða er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum.

3. gr.

65. gr. laganna orðast svo:

Framleiðandi, fulltrúi framleiðanda, innflytjandi eða dreifingaraðili skráningarskylds ökutækis skal við beiðni um skráningu framvísa lögmæltum upplýsingum um gerðarviðurkenningu, gögnum um prófunarniðurstöður og öðrum nauðsynlegum gögnum sem varða tækniupplýsingar um ökutækið. Óheimilt er að halda leyndum gögnum eða framvísa röngum gögnum sem gætu valdið innköllun, synjun eða afturköllun gerðarviðurkenningar. Sama á við um gögn er varða kerfi, íhluti, aðskildar tæknieiningar eða annan búnað ökutækis sem þarfnast viðurkenningar.

Óheimilt er að setja á markað ökutæki, kerfi, íhluti eða aðskildar tæknieiningar sem þarf að viðurkenna án þess að slík viðurkenning sé til staðar eða falsa gögn eða merkingar í þessum tilgangi.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Inngangur.

Frumvarpið var unnið í innanríkisráðuneytinu sumarið og haustið 2015. Með frumvarpinu er búin til lagastoð fyrir tvær ESB-reglugerðir, þ.e. reglugerð (ESB) nr. 167/2013 og reglugerð (ESB) nr. 168/2013. Þá er ósamræmi lagfært sem fyrirséð er að mun myndast við innleiðingu reglugerðar (ESB) nr. 168/2013 og afleiddum gerðum hennar.

II. Tilefni og nauðsyn lagasetningar

Samkvæmt EES-samningnum skuldbinda ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar aðildarríkin að þjóðarétti um leið og þær hafa verið teknar, nema eitthvert þeirra beiti heimild í 103. gr. EES-samningsins til að setja fyrirvara um að ákvörðun geti ekki orðið bindandi strax vegna stjórnskipulegra skilyrða heima fyrir. Að því er Ísland varðar hefur stjórnskipulegur fyrirvari almennt einungis verið settur þegar innleiðing ákvörðunar kallar á lagabreytingar hér landi. Innleiðing reglugerðar (ESB) nr. 167/2013 og reglugerðar (ESB) nr. 168/2013 hér á landi kallar á breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, með síðari breytingum, vegna sektarákvæða báðum gerðunum. Auk þess sem ósamræmi á milli reglugerðar (ESB) nr. 168/2013 myndast með innleiðingu hennar hvað skilgreiningu á bifhjólum varðar. Af því leiðir að ekki hefur verið unnt að færa gerðirnar í íslenskan rétt fyrir en gerð hefur verið breyting á gildandi umferðarlögum. Frumvarpi þessu er ætlað að búa til stoð fyrir gerðirnar svo unnt verði að innleiða þær í íslenskan rétt og tryggja að ekki komi til ósamræmis á milli gildandi laga og reglugerða.

III. Meginefni frumvarpsins

Eins og áður sagði er um að ræða EES-innleiðingar vegna tveggja ESB-reglugerða, annars vegar reglugerð (ESB) nr. 167/2013, um gerðarviðurkenningar dráttarvéla, og hins vegar reglugerð (ESB) nr. 168/2013, um gerðarviðurkenningar bifhjóla. Báðar gerðirnar gera þær kröfur til aðildarríkjanna að þau sekti framleiðanda, fulltrúa framleiðanda, innflytjanda eða dreifingaraðila ökutækja ef þeir framvísa röngum upplýsingum um gerðarviðurkenningu til gerðarviðurkenningaraðila sem leitt geta til innköllunar ökutækja. Einnig ef fölsuðum prófunarniðurstöðum er framvísað, gögnum sem varða tækniupplýsingar er leynt eða neitað er að afhenda þær. Með frumvarpinu er búin til fullnægjandi lagastoð fyrir slíkri sekt. Fyrirséð er að sektarheimildin muni þó hafa óbein áhrif hér á landi í ljósi þess að hérlendis eru ekki til staðar framleiðendur dráttarvéla né framleiðendur bifhjóla. Þá annast innflytjendur ökutækja hér á landi ekki gerðarviðurkenningar ökutækja, nema í mjög litlu mæli, enn sem komið er.

Að auki er gerð breyting á skilgreiningu bifhjóls og torfærutækis í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 168/2013. Sú breyting er ívilnandi.

IV. Samráð.

Samráð var haft við Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, við gerð frumvarpsins. Samgöngustofa veitti umsögn um frumvarpið. Þá var það til umsagnar á vef innanríkisráðuneytisins í 2 vikur.

VI. Mat á áhrifum.

Áhrif af innleiðingu gerðanna hér á landi eru aðeins óbein, þar sem þær gerðir ökutækja sem gerðirnar taka til eru ekki framleidd hérlendis.

Um reglugerð (ESB) nr. 167/2013

Reglugerð (ESB) nr. 167/2013, skal frá 1. janúar 2016 leysa af hólmi tilskipun 2003/37/EB og afleiddar gerðir hennar. Með það að markmiði, að einfalda og hraða ferli við setningu nýrra EB-gerða á sviði gerðarviðurkenninga, er ný aðferðarfræði hér notuð. Með þessari reglugerð er þannig settur rammi og kveðið á um grundvallaratriði og meginreglur, en vald til að setja nánari tæknilegar kröfur í afleiddum gerðum er framselt framkvæmdarstjórninni.

Fyrirséð er að reglugerðin muni einungis hafa óbein áhrif hér á landi, í ljósi þess að hérlendis eru ekki til staðar framleiðendur dráttarvéla.

Reglugerðina ber hins vegar auðvitað að innleiða þegar við á og verður það gert með reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004, með síðari breytingum. Mun hún þar koma í stað tilskipunar 2003/37/EB og hafa þá þýðingu að eftir gildistöku hennar skal EB-gerðarviðurkenning nýrra dráttarvéla byggjast á henni, þ.e. reglugerð (ESB) nr. 167/2013.

Að öðru leyti eru áhrif og umfang óveruleg.

Um reglugerð(ESB) nr. 168/2013

Reglugerð (ESB) nr. 168/2013, skal frá 1. janúar 2016 leysa af hólmi tilskipun 2002/24/EB og afleiddar gerðir hennar. Markmið hennar eru þau sömu og reglugerðar (ESB) nr. 167/2013.

Í reglugerðinni er eðli máls samkvæmt fjallað um allt sem við kemur gerðarviðurkenningum lítilla vélknúinna ökutækja, þ.m.t. bifhjóla, s.s. kröfur og skyldur sem gerðar eru til framleiðenda, skyldur viðurkenningaryfirvalda o.þ.h. Þá er þar að finna nýjar og ítarlegri skilgreiningar á flokkum og undirflokkum þessara ökutækja, ákvæði varðandi framtíðarmengunarstaðla þeirra og ákvæði varðandi markaðseftirlit.

ESB-reglugerð þessa er rétt að innleiða í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004, með síðari breytingum. Mun hún þar koma í stað tilskipunar 2002/24/EB og hafa þá þýðingu að eftir gildistöku hennar skuli EB-gerðarviðurkenning þeirra nýrra lítilla vélknúinna ökutækja sem undir reglugerðina falla byggjast á henni, þ.e. reglugerð (ESB) nr. 168/2013. Einnig þarf að líkindum að endurskoða önnur atriði reglugerðar nr. 822/2004 með hliðsjón af reglugerð (ESB) nr. 168/2013, s.s. skilgreiningar á flokkum ökutækja, þ.m.t. bifhjóla.

Sú staðreynd að framleiðendur lítilla vélknúinna ökutækja á borð við þau sem reglugerð (ESB) nr. 168/2013 fjallar um eru ekki til staðar hérlendis þýðir að áhrif reglugerðarinnar verða að miklu leyti óbein. Er þannig í framkvæmd ekki verið að veita þessum ökutækjum EB - gerðarviðurkenningar á Íslandi og hefur reglugerðin því mun minni áhrif en í ríkjum þar sem um slíkt er að ræða.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Lagðar eru til nauðsynlegrar breytingar á skilgreiningu bifhjóls m.t.t. reglugerðar (ESB) nr. 168/2013, en þær hámarksþyngdir bifhjóla sem í núgildandi skilgreiningu laganna koma fram geta ekki staðið áfram óhreyfðar.

Þær breytingar sem gerðar eru á skilgreiningu bifhjóls eru þær að ekki verður kveðið sérstaklega á um hámarksþyngd bifhjóls í sjálfri skilgreiningunni. Af þeim sökum er einnig unnt að einfalda skilgreiningu bifhjóls frá núgildandi lögum, þannig að hún verði í formi einnar málsgeinar, í stað tveggja staflíða. Er slíkt því lagt til með 1. gr.

Í ljósi þess að ekki verður kveðið á um hámarksþyngdir bifhjóla í skilgreiningu umferðarlaga, munu mörk bifhjóla á 3, 4 eða fleiri hjólum og bifreiða einkum ráðast af skilgreiningu 2. gr. umferðarlaga á bifreið, hvað þyngd þeirra varðar. Í skilgreiningu 2. gr. umferðarlaga kemur fram að bifreið skuli vera yfir 400 kg að eigin þyngd. Einnig er ljóst að bifhjól verða nánar skilgreind í reglugerð um gerð og búnað ökutækja, en öll nánari innleiðing á reglugerð (ESB) nr. 168/2013 mun fara fram þar. Slíkt er í samræmi við 60. gr. umferðarlaga, þar sem fram kemur að ráðherra setur reglur um gerð ökutækja og búnað þeirra.

Um 2. gr.

Breytt skilgreining torfærutækja felur það í sér að hámarksþyngdir torfærutækja muni ekki lengur koma fram í lögnum sjálfum, heldur verði heimilt að útfæra þær í reglugerð, sbr. 60. gr. umferðarlaga. Ástæður þessa eru helst þær að torfærutæki, sem samkvæmt 43. gr. laganna mega ekki vera í almennri umferð, lúta ekki samræmdum evrópureglum líkt og bifhjól. Er því talið að Íslandi sé í sjálfsvald sett að útfæra kröfur til torfærutækja. Í samræmi við þetta er það reynsla Samgöngustofu að skráningargögn torfærutækja séu annars eðlis en varðandi önnur ökutæki. Þetta hefur haft í för með sér vissa erfiðleika við að framfylgja þeim hámarksþyngdum sem settar eru fram í skilgreiningu umferðarlaga á torfærutæki.

Er því lögð til þessi tillaga að breyttri skilgreiningu, sem skapar meiri sveigjanleika til að útfæra raunhæf skilyrði í reglugerð. Má þar m.a. sjá fyrir sér hækkun á hámarksþyngdum torfærutækja í reglugerð, sem er ívilnandi fyrir hinn almenna borgara.

Um 3. gr.

Í 72. gr. reglugerðar (ESB) nr. 167/2013 og 76. gr. reglugerðar (ESB) nr. 168/2013 eru samsvarandi ákvæði. Mæla þau fyrir um að ríki skuli kveða á um sektir á framleiðanda, fulltrúa framleiðanda, innflytjanda eða dreifingaraðila ökutækis sem gerast brotlegir við atriði sem eru talin upp í ákvæðunum. t.d að framvísa fölsuðum gögnum eða gefa rangar upplýsingar er varða gerðarviðurkenningu þess.

Með 3. gr. frumvarpsins er lagt til ákvæði sem mælir fyrir um að framangreindir aðilar skuli framvísa lögmæltum upplýsingum og að öðru leyti ekki viðhafa þá háttsemi sem bann er lagt við samkvæmt 72. gr. og 76. gr. ESB – reglugerðanna.

Í 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga er kveðið á um að brot gegn lögnum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, varði sektum eða fangelsi allt að tveimur árum. Mun því sektarheimild liggja fyrir samkvæmt umferðarlögum verði brotið gegn ákvæði því sem hér er lagt til.