



# LÖGREGLUSKÓLI RÍKISINS

Krókhálsi 5a • 110 Reykjavík • Sími 577 2200 • Fax 577 2201

*Alþingi*

*Erindi nr. P 121 / 1189*

*Komudagur 21 13 1997*

18. mars 1997

Nefndasvið Alþingis,  
Þórshamri v/Templarasund,  
150 REYKJAVÍK

Efni: Svar Lögregluskóla ríkisins  
varðandi 258. mál, punktakerfi

Með bréfi allsherjarnefndar Alþingis, dags. 19. febrúar 1997 er óskað umsagnar Lögregluskóla ríkisins um frumvarp til breytinga á almennum hegningarlögum nr. 19/1940, umferðarlögum nr. 50/1987 og lögum um meðferð opinberra mála nr. 19/1991.

Eftir umfjöllun í Lögregluskólanum er mælt með því að þessar breytingar nái fram að ganga en eftirfarandi skal tekið fram.

Þau atriði sem hér eru lögð til eru að mati Lögregluskóla ríkisins líkleg til að leiða til þess að ökumenn tengi lögbrot í umferðinni við hugsanleg viðurlög og stuðla vonandi að bættu öryggi í umferðinni. Réttilega er bent á það í athugasemdum með frumvarpinu að nokkuð hefur vantað upp á að viðurlög hafi náð tilgangi sínum vegna þess hvernig að innheimtu er staðið víðs vegar um landið. Þá er það sanngirnismál að allir þegnar landsins séu jafnir að þessu leyti og að alls staðar sé farið eftir sömu reglum þegar viðurlög eru ákveðin. Þá má og nefna það sem lítilega er minnst á í fylgiskjali, og snertir brotlega erlenda ökumenn, að áriðandi er að meðferð mála þeirra fari eftir sömu reglum og brot íslenskra ökumanna en mikill misbrestur hefur verið á því að svo sé. Sektarfjárhæðir sem lagðar eru til, framkvæmd við innheimtu þeirra og afplánun í stað sektar, virðast skynsamlegar og þess eðlis að þær hafi tilætluð áhrif.

Ekki er ástæða til að fjalla um 1. og 2. gr. frumvarpsins.

Í 3. og 4. gr. er lagt til að breytingar verði gerðar á umfl. þannig að þrjár nýjar málsgreinar bætast við 100. gr. og ein ný málsgrein bætist við 101. gr.

### *Um 3. grein frumvarpsins*

Þau umferðarlagabrot, sem væntanlega koma til skoðunar þegar samin verður reglugerð skv. 100. gr. umfl. með væntanlegum breytingum, eru íhugunarefni. Líta má til skrár ríkissaksóknara, sem síðast var gefin út árið 1992, en þar er lýst meginflokkum brota sem sektarheimild lögreglustjóra, annars vegar og sektarheimild lögreglumanna hins vegar, nær til. Gefnar eru leiðbeiningar um sektarfjárhæðir við hverju broti.

Mörgum sem vinna að umferðarmálum hefur þótt þessi skrá ríkissaksóknara vera of takmörkuð þegar brotum sem sektarheimildin nær til er lýst og það mat sem þar er lagt fram sé ekki í samræmi við þá hættu sem tiltekið framferði ökumanna getur leitt af sér. Vafalaust byggir hér á góðum og gildum forsendum en athygli hefur vakið sá misskilningur lögreglumanna, sem ítrekað hefur komið fram, að ekki þýði að kæra fyrir önnur brot en lýst er. Freistandi er að nefna að í upptalninguna vantar lýsingar á brotum sem eru algeng í umferðinni hér á landi og eru oftast látin óátalin af lögreglu en teljast alvarleg í nágrannalöndunum þar sem áþekkt umferðarlög gilda og oft kært fyrir þar. Sem dæmi um slíkt má nefna brot gegn 1. og 2. mgr. 4. gr. sem eru tvímælalaust hættuleg brot og setja áberandi og hvítleiðan svip á umferðina hér á landi (ákvæði um tillitssemi vegfaranda). Fleiri slík atriði mætti nefna, t.d. brot gegn 3. mgr. 14. gr. (ekið of nálægt næsta ökutæki á undan) en þau eru talin valda, eða vera meðvirkandi í, um 20 - 30 % allra umferðaróhappa hér á landi skv. upplýsingum tryggingafélaga. Fátítt er að lögreglumenn kæri fyrir slík brot sem eru þó mjög algeng og skýringar þeirra á því eru oft þær að slíkt þýði ekki því þau séu ekki tilgreind í ofangreindri skrá ríkissaksóknara.

Lögð hefur verið áhersla á það í grunnnámi lögreglumanna og á símenntunarnámskeiðum að benda á þetta en mjög áriðandi er að byggt verði á traustum grunni þegar lögreglumönnum er stýrt til verka í þessum málaflokki.

Með tilvísan til þessa er það mat Lögregluskóla ríkisins að ástæða sé til að fara nákvæmlega ofan í saumana á greinum umferðarlaganna, bera það sem þar er lýst saman við raunverulegt ástand í umferðinni og skoða hvernig unnt er að nota viðurlög til að slá á ýmislegt sem e.t.v. mætti kalla ósiði í umferðinni hér á landi. Þetta er mögulegt að nálgast við gerð reglugerðar skv. 100. grein.

### *Um 4. grein frumvarpsins*

Í athugasemdum með 4. grein frumvarpsins er því lýst hvernig punktar komi til með að safnast upp og einnig hvernig þeir komi til með að þurrkast út. Gengið er út frá því að ökumaður safni mest 12 punktum á þremur árum áður en hann er sviptur ökurétti en að sviptingartímanum loknum leggi hann "punktalaus" út í umferðina á ný.

Spyrja má hvort þetta sé að öllu leyti eðlilegt.

Flestir ökumenn eru heiðarlegir og löghlýðnir menn sem fara í meginatriðum að þeim leikreglum sem settar eru í umferðarlögunum. Það virðist vera tiltölulega lág prósentu ökumanna sem stundar ásetningsbrot í umferðinni þar sem lífi og

limum fólks er ógnað með óábyrgu framferði. Þetta hafa stundum verið kallaðir síbrotamenn í umferðinni. Því hefur stundum verið haldið fram að síbrotamennirnir séu á milli 5 og 10 % ökumanna en löghlýðnir ökumenn fylli 90 - 95% flokks þeirra. Þetta hefur ekki verið rannsakað til hlítar, sem er miður, því umferðin eru svo snar þáttur í lífi nútímamannsins að full ástæða væri til að láta fara fram raunverulega rannsókn á þessu.

Ef til vill væri ástæða til að gera ráð fyrir því í punktakerfinu, að þær reglur giltu, að maður sem er sviptur ökurétti eftir að hafa fengið 12 punkta fái réttinn til aksturs aftur en byrji þá með 4 punkta og megi því aðeins fá 8 til viðbótar til að verða ekki sviptur aftur. Punktarnir 4 myndu síðan þurrkast út á næstu 12 mánuðum ef hann væri ekki staðinn að umferðarlagabrotum og hann þá verða jafnsettur öðrum. Með þessu fengi hann aukið aðhald og þá væri unnt að hafa betri stjórn á framferði síbrotamanna í umferðinni.

Á sama hátt má spyrja að því hvort ökumaður, með bráðabirgðaökuskírteini sem afhent er til tveggja ára eftir að ökumaður hefur staðist ökuþróf, eigi að hafa sama „svigrúm“ til að brjóta af sér og sá sem hefur hlotið fullnaðarökuskírteini. Upplýsingar tryggingafélaga benda til þess að ungir ökumenn á aldrinum 17 ára til 20 ára séu valdir að óeðlilega mörgum tjónum, sem eru oftast afleiðingar umferðarlagabrota. Þess vegna má velja því fyrir sér hvort ungir ökumenn eigi að lúta sömu lögmálum, hvað punktafjöldi varðar, og þeir sem eldri og reyndari eru eða hvort nota eigi þetta stjórnæki til að hafa hemil á þeim í umferðinni og hvetja þá til að hugsa ráð sitt.

*Lagt er til að ef það er ekki talið brjóta gegn jafnræðisreglu, þá verði skoðað hvort veita skuli ungum ökumönnum með bráðabirgðaökuskírteini aukið aðhald, með því að þeir fái ekki að safna nema 8 punktum í stað 12. Einnig að þeir sem hafa fullnaðarökuskírteini og hljóta sviptingu fái við endurveitingu ökuréttar aðeins tækifæri til að safna 8 punktum og því verði stýrt með því að þeir hefji ferilinn á ný með 4 punkta sem þurrkast út á t.d. 12 mánuðum ef þeir standa sig vel.*

Rétt er að vekja athygli á einu atriði enn. Þegar árekstur verður þar sem ekki eru slys á fólki er það meginregla að hlutaðeigandi ökumenn útfylla tjónstilkynningar sem þeir senda til tryggingafélags síns. Þar er málið síðan afgreitt og í flestum tilfellum án afskipta lögreglu. Oftast verða árekstrar vegna þess að einhver brýtur ákvæði umferðarlaganna þó um það sé síðan deilt hver beri bótaábyrgð. Ökumenn sem á þennan hátt brjóta ákvæði umferðarlaganna, t.d. með því að virða ekki stöðvunarskyldu eða aka yfir á móti rauðu ljósi svo dæmi sé tekið, fá ekki sömu viðurlög og ökumaður sem staðinn er að broti af lögreglu, án þess að valda tjóni. Við þessu er e.t.v. ekkert að gera en varpa má fram þeirri hugmynd hvort gera ætti tryggingafélögum að koma upplýsingum sem þau, á grundvelli tjónstilkynninga, hafa um síbrotamenn í umferðinni til lögreglu svo að hún geti hafið rannsókn á ökuferli þeirra.

Lagt er til að tryggingafélögum verði heimilað að senda lögreglu upplýsingar um þá sem skilgreina má sem sibrotamenn í umferðinni (hafa t.d. valdið þremur tjónum eða fleirum á einu ári án þess að lögregla hafi rannsakað málin). Í framhaldi af því hefji lögregla rannsókn á málsatvikum og heimilt verði að beita punktakerfi, leiði rannsókn í ljós að þeir séu hættulegir ökumenn.

Tekið er undir þá breytingu á lögum um meðferð opinberra mála sem lagt er til með 5. gr. frumvarpsins.



Arnar Guðmundsson, skólastjóri



Eiríkur Hreinn Helgason, kennari í umferðarfræðum