



SAMBAND ÍSLENSKRA TRYGGINGAFÉLAGA

Association of Icelandic Insurance Companies

S/29

Alþingi
Erindi nr. Þ 130/990
komudagur 17.2.2004

Suðurlandsbraut 6
108 Reykjavík
Sími/Tel.: +354-568 1612
Bréfsími/Fax: +354-568 9664

Alþingi,
samgöngunefnd,
nefndasvið alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

13. febrúar 2004

Efni: Um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, 464. mál.

Með bréfi samgöngunefndar Alþingis, dags. 9. febrúar 2004, var óskað umsagnar Sambands íslenskra tryggingafélaga um ofangreint frumvarp. Í því er m.a. að finna ýmis „tæknileg“ ákvæði, en einnig er þar að finna ákvæði sem ætlað er að styðja og skerpa reglur umferðarlaga, sem beint og óbeint snúa að umferðaröryggi. Eftirfarandi atriðum skal hreyft varðandi frumvarp þetta:

1. Í 1. gr. frumvarpsins er gerð tillaga um, að skilgreining hugtaksins „reiðhjól“ verði breytt. Skuli nú vél- og rafknúin hlaupahjól, sem til þessa hafa verið skilgreind sem létt bifhjól, falla undir hugtakið reiðhjól. Ekki er gerð athugasemd við þessa breytingu, þótt vissulega megi tína til rök bæði með og á móti þessari breytingu. Nauðsynlegt er þó að benda á, þar sem það kemur ekki beint fram í athugasemdum með frumvarpinu, að gangi þessi breyting eftir, fellur skráningarskylda þessara farartækja niður, sbr. 63. gr. umferðarlaga, **og þar með einnig vátryggingarskylda þeirra, sbr. 91. gr. og 92. gr. umferðarlaga.**
2. Í 8. gr. frumvarpsins er að finna nýmæli varðandi viðurlög vegna ölvunaraksturs. Eru þau tekin upp vegna niðurstöðu dómstóla síðustu misserin þess efnis, að við fyrsta ölvunarakstursbrot sé beitt lágmarksrefsingu án tillits til þess, hversu ölvaður ökumaður hefur verið. Með þessu ákvæði frumvarpsins eru reglur 45. gr. umferðarlaga, sem fjalla um m.a. ölvunarakstur, gerðar skýrari varðandi lengd ökuleyfissviptingar við fyrsta brot, auk þess að svipting ökuréttar verði lengd, ef um ítrekun á ölvunarakstri er að ræða. Er lýst stuðningi við þessar breytingar. Á hinn bóginn er SÍT eindregið þeirrar skoðunar, að enn frekar þurfi að styrkja lagaframkvæmdina vegna afleiðinga ölvunaraksturs, og gera í því efni breytingu á 45. gr. umferðarlaga. Skal það skýrt nokkru nánar.

Iðulega hafa dómar gengið þar sem öikumenn, er hlut hafa átt að umferðarslysum og ákærðir hafa verið fyrir akstur undir áhrifum áfengis, verið sýknaðir á grundvelli staðhæfinga þeirra þess efnis, að þeir hafi byrjað áfengisneyslu eftir að


að óhappi var valdið og akstri lauk. Slíkar málsástæður eru vægt til orða tekið afar hæpnar, en hafa þó gert ákærivaldi erfitt fyrir. Í löggjöf erlendis munu dæmi um, að mjög er takmarkaður möguleiki til að koma slíkum málsástæðum að. Er það gert á þann veg, að beinlínis er svo fyrir mælt, að ökumanni sé óheimilt að neyta áfengis í tiltekinn tíma eftir að akstri lauk, hafi ökumaðurinn ástæðu til ætla að rannsókn verði hafin vegna aksturs hans. Í íslenskum rétti er raunar þegar að finna ákvæði af þessu tagi í loftferðalögum nr. 60/1998. Í 37. gr. loftferðalaga segir, að m.a. flugverjar megi ekki neita áfengis, örvandi eða deyfandi lyfja næstu sex klukkustundir eftir að vinnu þeirra lauk, enda hafi þeir ástæðu til að ætla að atferli þeirra við starf sitt kunni að sæta rannsókn.

Með vísan til framanritaðs leggur SÍT til, að í 45. gr. umferðarlaga verði tekið upp nýtt ákvæði, sem verði 2. másl. 4. mgr. 45. gr., og hljóði málsgreinin svo í heild sinni (feitletrunin er viðbót):

„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. **Ökumaður má ekki neyta áfengis í 6 klukkustundir eftir að akstri lauk, hafi hann ástæðu til að ætla að háttsemi hans við stjórn ökutækisins kunni að sæta rannsókn**“.

Verði þess óskað, er SÍT reiðubúið að skýra sjónarmið sín til máls þessa frekar, þyki þörf á því.

Með vinsemd og virðingu,
SAMBAND ÍSLENSKRA TRYGGINGAFÉLAGA



Sigmar Ármannsson