

Alþingi  
Erindi nr. Þ 133/782  
komudagur 2.2.2007



Reykjavík. 31.1.2007

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

**Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 388. mál.**

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur tekið til umræðu á fundi frumvarp til umferðarlaga 388. mál, ökuskírteini, hert viðurlög, o.fl.

1. gr.

Efni greinarinnar er að flestu leyti framfaraskref. Sérstaklega er ástæða til að nefna ákvæðin um takmarkanir á heimild ungmenna til að stjórna tilteknum ökutækjum og að takmarka tíma sólarhrings sem ungir óreyndir ökumenn mega aka. Í skýrslu RNU um banaslys í umferðinni árið 2004 gerði nefndin það að tillögu að takmarka ökuréttindi ungra ökumanna fyrstu árin enn frekar, til dæmis með banni við akstri með jafnaldra farþega ökumanna 17-19 ára, bann við akstri að næturlagi nema í og úr vinnu og takmörkun á ökuréttindum miðað við rúmtak véla.

Vert er þó að vekja athygli á að það kann að vera betra að skoða ökuferil ökumanna heildstætt við endurnýjun bráðabirgðaskírteina frekar en miða við punkta eða sviptingu ökuréttinda sbr. b. lið 4. mgr. 1. gr. frumvarpsdraganna. Að mati nefndarinnar eru forvarnaráhrifin ekki nægileg ef ökuferilspunktar eru forsenda frestunar útgáfu fullnaðarskírteinis þegar fyrir liggur að hættubrot eru ekki öll virt til ökuferilspunkta. Dæmi um umferðarlagabrot sem ekki veita punkta skv. núgildandi reglum eru nálægðarakstur, svigakstur, merkjagjöf ekki sinnt, fyrirmælum er ekki sinnt sem gefin eru með umferðarmerkjum, tillitslaus akstur o.fl. Eðlilegt væri að yfirfara ökuferilsskrá ökumanna við endurnýjun til að kanna, hvernig þeir hafa staðist kröfur sbr. ofanritað og að ítrekuð brot, þótt ekki valdi punktum, hefðu áhrif á framtíðarökuréttindi.

Nefndin lýsir yfir nokkrum áhyggjum sínum af því hversu lítið gagn reynist á stundum að ökuferilspunktum sem aðhaldi fyrir ökumenn. Komið hefur fram í rannsóknum nefndarinnar að ökumenn með mjög vafasaman ökuferil eru með óstaðfesta punkta og hefðu að öllu jöfnu átt að vera sviptir ökuréttindum á grundvelli þeirra. Dæmi eru um að ökumenn sem svo er ástatt fyrir hafi valdið alvarlegum slysum, jafnvel banaslysum. Að mati nefndarinnar er nauðsynlegt að einfalda framkvæmdina svo punktarnir virki eins og til er ætlast. Meðferð slíkra mála má hvorki vera seinvirk eða flókin. Skilvirkni er grundvallaratriði í meðferð mála er varða brot á umferðarlögum.

Í þessu samhengi má nefna að Danir tóku í notkun nýtt punktakerfi 1. september 2005. Athygli vekur í því kerfi að of stutt bil milli bíla er skilgreint sem hættubrot sem gefur punkt (umræður á fundi RNU 13.2.2006). S.k. nálægðarakstur er mjög mikill slysa- og tjónavaldur í umferðinni á Íslandi. Endurskoða ætti þau ákvæði er hann varða í núgildandi umferðarlögum og gera þau skýrari. Í löggjöf nágrannalandsanna eru þau virt sem alvarleg hættubrot, sem varða háum sektum og sviptingum. Þess má geta að RNU hefur á dagskrá að ráðast í gerð sérverkefnis um rannsókn á aftanákeyrslum og fá til samstarfs fleiri aðila t.d. tryggingarfélagin.

2. gr.

Nefndin lýsir sérstakri ánægju með ákvæðið og það aðhald sem það gæti skapað.

3. gr.

Nefndin telur þetta ákvæði skilyrðislaust til bóta fyrir þann ökutækjaflokk sem hér um ræðir. Í skýrslu RNU um banaslys í umferðinni árið 2001 gerði nefndin að tillögu sinni við dómsmálaráðuneytið að skýrt yrði kveðið á um skyldu til notkunar hlífðarfátnaðar og hlífðarhjálms við akstur bifhjóla og að sama gildi um farþega á bifhjóli. Brýnt væri að kröfum til slíks búnaðar væri lýst í reglugerð. Þá lagði nefndin til að tekin yrði upp skoðunarskylda á bifhjólahlálmum og hlífðarfátnaði bifhjólamanna og að lögreglumenn yrðu þjálfaðir í að kanna slíkan búnað.

4. gr.

Nefndin telur að innihald þessarar greinar feli í sér mikilvæg skilaboð til ökumanna um þá hættu sem atferli þeirra veldur, brjóti þeir gegn góðum akstursvenjum. Hins vegar má velja því upp hvort nógu langt sé gengið. Matskennt viðmið eins og “hærri en ella” og “mun hærra en ella” er e.t.v. ekki nægilega skýrt í sérrefsilögum sem umferðarlögin eru og er mælt með því að sett séu skýrari viðmið ekki síst með hliðsjón af kröfunni um skýrleika refsheimilda og dómaframkvæmd í málum er varða umferðarlagabrot. T.d. mætti setja hér inn ákvæði, sem vissulega væru nýmæli, en segðu að sekt í slíkum tilvikum skyldi að jafnaði nema 1/12 af árslaunum viðkomandi skv. skattframtali s.l. árs en þó aldrei lægri fjárhæð en tiltekinni fjárhæð t.d. lágmarksalaunum skv. viðmiðunum skattstjóra. Sjálfsagt væri að hafa undanþágur í lögnum sem ættu við þá sem minnst mega sín, öryrkja og ellilífeyrisþega, en reynslan sýnir að þeir eru sjaldan valdir að alvarlegum slysum þar sem of hraður akstur er meginorsök né mikið kærðir fyrir slík brot. Slíkt á sennilega frekar við um ökumenn og ekki síst ungt fólk sem ekur á dýrum og kraftmiklum bílum. Nefndinni er kunnugt um að þessi aðferðarfræði er notuð í nágrannalöndunum og eftir því sem best er vitað með góðum árangri.

5. gr.

Ákvæðið er þörf nýmæli. Í athugasemdum er minnst á 30 km götur og um mat á því hvort aðstæður leyfa eða leyfa ekki hraðakstur. Sé þessi skilningur réttur þá er rétt að benda á að brot ökumanns sem ekur á tvöföldum hámarkshraða t.d. á vistgötu þar sem viðmiðunarhraði er að hámarki 15 km fremur alvarlegt hættubrot og er að mati nefndarinnar ekki rétt að gera undantekningar frá hraðabrotum eftir því hvort sveitafélög, sem eru veghaldarar, hafa gert nauðsynlegar ráðstafanir til að koma í veg fyrir að þar sé auðvelt að aka hratt eða ekki.

Ástæða er til að hafa áherslur skýrar og einfaldar og ávallt þær sömu. Þannig næst helst árangur að mati nefndarinnar.

6. gr.

Hér er komið nýtt hugtak um aðhald sem veitt er byrjendum í umferðinni og kemur það til viðbótar öðrum refsikenndum viðurlögum. Því er hér velt upp hvort ástæða sé til að flækja hugtakafloornu frekar og hvort hreinlegra geti verið að nýta sviptingarhugtakið áfram.

7. gr.

Nefndin gerir ekki athugasemdir við þessa grein og telur hana þörf nýmæli. Samkvæmt erlendum rannsóknum virðast öikumenn helst óttast viðurlögin sviptingu ökuréttinda. Heimild til að gera ökutæki upptækt er því líkleg til að hafa sterk varnaðaráhrif gegn umferðarlagabrotum.

### **Frekari ábendingar frá RNU**

Heildarendurskoðun mun vera fyrirhuguð á umferðarlögunum. Eftirtalin atriði hafa komið til umræðu í nefndinni í tengslum við umsögn þessa.

1. Nefndin veltir þeirri spurningu upp í meðferð málsins hvort heimila eigi takmarkanir á innflutning tiltekinna ökutækja og má þá sérstaklega nefna bifhjól sem hönnuð eru sérstaklega og öðru fremur til hraðaksturs sem er margfaldur hámarkshraði sem heimilaður er á vegum hér á landi.

2. Nefndin leyfir sér jafnframt að vekja athygli á að reglulega gerist það að öikumenn sinna ekki stöðvunarmerkjum lögreglunnar og “stinga hana af” eins og það er kallað. Skapast af því mikil slyshætta fyrir alla sem nærri eru. Í dag er þessu ekki lýst sem sérstöku broti á umferðarlögum og eru sem slík heimfærð undir lögreglulög (19. gr.), 5. gr. umfl. og síðan þær greinar sem við eiga hverju sinni t.d. 36., 37. o.fl. gr. umfl., en einnig á stundum undir 4. mgr. 220 gr. alm. hgl. svo dæmi séu tekin. Nefna má allmarga dóma sem styðja þetta álit nefndarinnar. Í nýlegu blaðaviðtali var haft eftir yfirmanni í lögreglunni í Reykjavík að þessum tilvikum fari fjölgandi og að þau séu oft nokkur á viku. Nefndin leyfir sér því að leggja til að sett verði sérstakt ákvæði í umferðarlögin, t.d. í hina nýju grein 107a sbr. frumvarpsdrögin, sem kveði á um sérstök aukin viðurlög, t.d. upptöku ökutækis öikumanns sem ekki sinnir stöðvunarmerkjum lögreglu. Þegar öikumamaður ekur á brott sem oftast gefur tilefni til eftirfarar af hálfu lögreglu, veldur slíkt ávallt hættu og tengist oft öðrum alvarlegum afbrotum.

3. Þá vill nefndin vekja athygli á hversu huglægt matið er á því hvað telst vítavert og svívirðilegt þegar kemur að því hvort beita skuli refsikenndum viðurlögum sbr. dóm sem gekk í Héraðsdómi Suðurlands 8. nóvember 2006 (S-491/2006). Þessi dómur er sennilega í anda þeirrar dómvenju sem skapast hefur í umferðarrétti. Það er ekki hlutverk Rannsóknarnefndar umferðarslysa að fjalla um sök í þeim málum sem hún hefur til rannsóknar hverju sinni. Vegna starfa nefndarmanna og sérfræðinga nefndarinnar koma dómur í þessum málaflokki hins vegar á borð okkar hvers um sig. Leyfa nefndarmenn sér að koma þeirri ábendingu til stjórnvalda að hvetja til umræðu á vettvangi dómsvaldsins um dómaframkvæmd í

umferðarlagabrotamálum og skoða í því samhengi framkvæmdina hjá nágrannaþjóðunum. Slík umræða mundi styrkja grundvöll heildarendurskoðunar umferðarlaga.

Nefndin ítrekar hversu mikið framfaraskref fyrirliggjandi frumvarp er að hennar mati og lýsir yfir áhuga á að vera yfirvöldum til ráðneytis þegar fyrirhuguð heildarendurskoðun umferðarlaga fer fram. Innan nefndarinnar hefur safnast mikil sérfræðiþekking sem getur nýst við þá vinnu.

**31.1.2007**

**Rannsóknarnefnd umferðarslysa**