

Nd.

295. Frumvarp til laga

[149. mál]

um breyting á umferðarlögum, nr. 40 23. apríl 1968.

Flm.: Sigurlaug Bjarnadóttir, Ellert B. Schram.

1. gr.

Við 26. gr. laganna bætist 4. og 5. mgr., svo hljóðandi:

Ef, samkv. 2. mgr. 5. gr. þessara laga, öryggisbelti eru í framsætum bifreiða, skulu ökumenn og farþegar nota þau. Ekki er skylt að nota öryggisbeltin, þegar ekið er aftur á bak eða í akstri á bifreiðastæðum, bensinstöðvum, umhverfi bifreiðaverkstæða eða undir viðlíka kringumstæðum. Þeim, sem eru undir 15 ára aldri, eða eru að líkamsstærð undir 150 cm, er ekki skylt að nota öryggisbelti. Dómsmálaráðherra getur sett nánari reglur um það, á hvern hátt annan veittar eru undanþágur frá því að nota öryggisbelti. Dómsmálaráðherra getur enn fremur sett nánari reglur, sem veita undanþágur frá notkun öryggisbelta við vissar akstursaðstæður.

Ökumenn bifhjóla eða bifhjóla með hliðarvagni og sérhver farþegi skulu í akstri nota öryggishjálms, viðurkenndan af Bifreiðaeftirliti ríkisins. Sama gildir um ökumenn léttra bifhjóla. Ekki er skylt að nota öryggishjálms í akstri á bifreiðastæðum, bensinstöðvum, svæðum við bifreiðaverkstæði eða undir viðlíka kringumstæðum. Dómsmálaráðherra getur sett nánari reglur um undantekningar frá því að nota öryggishjálms.

Ákvæði þetta tekur gildi 1. janúar 1978.

2. gr.

Á 6. mgr. 27. gr. laganna verði gerð svo hljóðandi breyting:

Í stað orðanna „og gildir í eitt ár frá útgáfudegi“ komi: og gildir í tvö ár frá útgáfudegi.

3. gr.

Í stað málsliðarins „Heimilt er að ákveða, að hlutaðeigandi“ o. s. frv. í 6. mgr. 27. gr. laganna komi: Áður en ökuskirteini er endurnýjað, skal umsækjandi standast skriflegt próf í umferðarlöggjöf. Skal prófi þannig hagað, að próftaki merki við rétt svör á prófverkefnablöðum, er dómsmálaráðuneytið leggur til.

4. gr.

Aftan við 27. gr. laganna bætist nýtt ákvæði:

Við embætti lögreglustjórans í Reykjavík skal færð skrá í spjaldskrárformi yfir ökuferil handhafa ökuskirteina í öllum lögsagnarumdæmum landsins. Á skrána skulu færð brot, er varða öryggisreglur í umferð, svo sem ölvun við akstur, of hraðan akstur, brot á biðskyldu, stöðvunarskyldu eða almennum umferðarrétti, brot á reglum um umferðarljós o. s. frv. Í skrána skal enn fremur færð aðild ökumanna að umferðarslysum og óhöppum, sem lögregluskýrslur eru gefnar um, hvort sem aðili er talinn í sök eða ekki. Lögreglustjórar og dómara tilkynni til ökuferilsskrár afgreiðslu á framangreindum brotum svo og aðild ökumanna að umferðarslysum eða óhöppum. Dómsmálaráðherra setji nánari reglur um hvaða brot skuli færð á ökuferilsskrá og hvernig haga skuli upplýsingaskiptum milli ökuferilsskrár og einstakra lögsagnarumdæma. Komi í ljós að ökumaður eigi ítrekað sök á umferðarslysi eða gerist ítrekað brotlegur gegn öryggisreglum í umferð verði það tilkynnt lögreglustjóra í viðkomandi umdæmi. Skal þá beitt ökuleyfissviptingu til bráðabirgða. Ríkissaksóknari gefi út leiðbeiningar um vægi einstakra brota og tímallengd í ökuferilsskrá, svo og um framkvæmd bráðabirgðaökuleyfissviptingar.

#### 5. gr.

Upphaf 31. gr. laganna orðist svo:

Kennslu í akstri og meðferð bifreiða og bifhjóla mega löggiltir ökuskólar einir annast. Dómsmálaráðherra löggildir ökuskóla og forstöðumenn þeirra og setur reglur um starfsemi þeirra og tækjabúnað. Rétt til að stunda kennslu við ökuskóla hafa þeir einir, sem hlotið hafa til þess löggildinguna dómsmálaráðherra, en hann ákveður gjald fyrir hana og framlengingu hennar. Engum má veita slíka löggildinguna o. s. frv.

#### 6. gr.

Við 3. mgr. 67. gr. laganna bætist:

Vanræksla á notkun þess öryggisbúnaðar, sem getið er um í 26. gr. (4. og 5. mgr.), getur þó aldrei leitt til lækkunar eða niðurfellingar fébóta.

#### 7. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Lagafrumvarp þetta var flutt á síðasta þingi, en hlaut þá ekki afgreiðslu. Má ætla, að ágreiningur um 1. gr. þess, er fjallar um lögbundna notkun öryggisbelta í bifreiðum, hafi valdið þar mestu um. Önnur ákvæði frumvarpsins, sem fela í sér merkileg nýmæli í umferðarmálum, féllu algerlega í skuggann af umræðum og deilum um öryggisbeltin og var það miður farið.

Frumvarpið er hér nú endurflutt efnislega óbreytt, en með lítills háttar breytingum á greinargerð. Því er ætlað að koma fram ýmsum umbótum á íslenskri umferðarlöggjöf, auka öryggi í umferðinni, bæta umferðarmenningu landsmanna og hvetja almenning til aukinnar ábyrgðar í samvinnu við þá aðila, sem að umferðarmálum vinna. Lög og reglur koma lítt að gagni, sé ekki fyrir hendi skilningur almennings á réttmæti þeirra og nauðsyn.

Hin óvenjumikla tíðni slysa og dauðsfalla í umferðinni hér á landi undanfarin ár hefur vakið fólk til alvarlegrar umhugsunar um, að þörf sé ákveðinna aðgerða til úrbóta. Á s. l. ári létust 19 manns í umferðarslysum á Íslandi og 547 slösuðust, þar af 262 sem hlutu alvarleg meiðsl. Árið þar áður (1975) létust 33 manns í umferðarslysum, 674 slösuðust, þar af 262 sem hlutu alvarleg meiðsl. Á þessum tveimur árum hafa þannig 52 manns látist og 1221 slasast, þar af 524 það alvarlega að þeir bíða þess jafnvel aldrei bætur.

Þetta eru skelfilegar staðreyndir, sem valdið hafa miklum fjölda einstaklinga harni og þjáningum, sem ekki verður mælt til fjár. Það mun þó mála sannast, að umferðarslysinn kosta þjóðarbúið 2—3 þús. milljónir árlega. Það er réttilega bent á, að hér dugi ekkert eitt ráð til bóta, heldur þurfi að koma til margar samræmdar aðgerðir — öflugt og samstílt átak allra þeirra aðila, sem að umferðarmálum vinna: aukin fræðsla og leiðbeiningarstarfsemi, virkari framkvæmd löggjafar- og dómsvalds, aukin löggæsla og síðast, en ekki síst, breytt viðhorf, aukin ábyrgðartilfinning almennings í landinu.

Lækkandi tala umferðarslysa á nýliðnu ári er vissulega gleðiefni, þótt enn sé hún óhugnanlega há. Og ekki má hún leiða okkur til of mikillar hjartsýni og því síður til andvaraleysis. Hafa ber í huga eindæma hagstætt veðurfar það sem af er þessum vetri, og fimm dauðaslys í umferðinni nú í janúarmánuði hljóta að vera okkur áminning um að sofna ekki á verðinum.

1. gr. þessa frumvarps fjallar um öryggisbelti og hjálma, en síðan 1. jan. 1969 hafa verið í gildi hér á landi lög þess efnis, að í öllum fólksbifreiðum (8 farþega og færri) og sendiferðabifreiðum, sem skráðar eru fyrir allt að 1000 kg farm og eru skráðar í fyrsta skipti eftir 1. jan. 1969, skuli vera öryggisbelti fyrir ökumenn og farþega í framsæti. Þrátt fyrir verulegt fræðslustarf um gildi öryggisbelta er notkun

þeirra enn lítil. Má gera ráð fyrir, að hún sé innan við 5% í akstri í þéttbýli. Notkunin er þó mun meiri á þjóðvegnum, en er hins vegar bundin við mjög takmarkaðan tíma, þ. e. yfir sumarmánuðina. Í þessu sambandi ber að hafa í huga, að samkvæmt skýrslu Umferðarráðs um skráningu umferðarslysa verða um það bil 85% allra óhappa í umferð í þéttbýli, en 15% í dreifbýli. Á árunum 1971—73 létust 65 manns í umferðarslysum á Íslandi. Af þeim voru 30 ökumenn og farþegar í framsæti. Þrátt fyrir mjög takmarkaða notkun bílbelta hér á landi hafa þau þegar bjargað mörgum frá alvarlegum meiðslum og dauða. Niðurstöður af rannsóknum á þessum þætti umferðarmála sýna, að notkun bílbelta nái tilgangi sínum í a. m. k. 70% umferðarslysa. Hér er því annars vegar mikið slysavarnamál, sem þjóðir um allan heim veita vaxandi athygli. Í Svíþjóð var notkun bílbelta lögfest 1. jan. árið 1975. Síðan hefur meiri háttar meiðslum fækkað um 33%. Í Finnlandi voru öryggishelti lögfest 1. júní 1975, í Noregi 1. sept. 1975 og í Danmörku 1. jan. 1976. Önnur lönd, sem tekið hafa upp lögleiðingu bílbelta, eru m. a. Ástralía, Nýja-Sjáland, Ísrael, Frakkland, Lúxembourg, Holland, Belgía, Sviss, Austurríki og Vestur-Þýskaland.

Fyrirhugað lagaákvæði um skyldunotkun öryggishjálma samkv. 2. mgr. 1. gr. þessa lagafrumvarps, er byggt á samnorrænni tillögu útgefinni af Nordisk Trafik-sikkerhedsråd og birtist í skýrslu, sem gefin var út í okt. 1974. Skýrsla þessi var byggð m. a. á norskum rannsóknum, sem leiddu í ljós, að öryggishjálmurinn dró úr meiðslum hjá 82.5% þeirra, er notuðu hann, og bjargaði lífi ökumanna í 15% af tilfellum.

Í 2. gr. frv. er kveðið svo á, að gildistími bráðabirgðaökuskrifteina skuli lengdur úr einu í tvö ár. Skýrslur um umferðarslys sýna, að slysatíðni er mjög há hjá ungum ökumönnum, sérstaklega þó 2—3 fyrstu árin. Eftir að ökumaður hefur haft bráðabirgðaskirteini í eitt ár fær hann samkv. nógildandi lögum fullnaðarskrifteini, sem gildir í 10 ár frá útgáfudegi. Getur þetta m. a. leitt til þess, að ökuleyfishafi telji sér alla vegi færa með fullnaðarskrifteini upp á vasann. Rannsóknir hafa leitt í ljós, að fyrstu 5 ökumannsárin eru hættulegust. Lögleiðing bráðabirgðaskirteinis var nýmæli og skref fram á við, en til að slík ráðstöfun hafi enn meiri áhrif er nauðsynlegt að lengja þennan tíma í tvö ár að minnsta kosti. Ísland eitt Norðurlanda hefur lágmarksaldur til ökuþrófs 17 ár. Á hinum Norðurlöndunum öllum er hann 18 ár og er svo víða annars staðar í Evrópu. Það kann að vera fullröttæk ráðstöfun að hækka lágmarksaldurinn. Þess í stað er mælt með því að gildistími bráðabirgðaskirteinis sé lengdur í tvö ár.

Samkv. 6. mgr. 27. gr. umferðarlaga er heimilt að ákveða, að við endurnýjun fullnaðarskrifteinis skuli hlutaðeigandi ganga undir skriflegt próf í umferðarlöggjöf. Þessari heimild hefur ekki verið beitt. Því er lagt til í 3. gr. þessa frv., að nú verði slíkt próf gert að skyldu. Hér er ekki átt við skriflegt próf sambærilegt því, sem fram fer við ökuþrófið sjálft, heldur eingöngu könnun til upprifjunar á helstu umferðarreglum (t. d. 10—20 spurningar, sem svara verður á 15 mínútum). Þetta leiðir til þess, að flestir þeir, sem endurnýja ökuskrifteini sitt, munu rifja upp umferðarreglurnar, enda nauðsynlegt, m. a. vegna breytinga, sem á þeim verða, lögleiðingar nýrra umferðarmerkja o. s. frv.

Mistakakerfið eða punktakerfið eins og það er stundum nefnt, er í dag talin ein árangursríkasta slysavörnin. Athygli manna víða um heim hefur í vaxandi mæli beinst að þessu kerfi. Hér er um að ræða aðferð til þess að auðvelda þeim, sem gefa eiga út ökuleyfi, að fylgjast með ökuferli manna og leggja mat á það hverjir þurfi endurhæfingar við og hvenær. Samkvæmt mistakakerfinu hafa brot á umferðarlögum og reglugerðarfyrirmælum mismunandi gildi eftir því hversu alvarleg þau eru. Mistakakerfið er fyrst tekið upp í Connecticut í Bandaríkjunum 1947. Síðan hefur það verið tekið upp í öllum ríkjum Bandaríkjanna og víða í Evrópu. Má nefna sem dæmi Frakkland, Þýskaland, Svíþjóð, Sviss og að nokkru í Englandi. Í Sovétríkjunum er einnig notað mistakakerfi, þótt það sé nokkuð frábrugðið því kerfi sem al-

mennt tíðkast. Ráðherranefnd Evrópuráðsins hefur mælt eindregið með því að punkta-kerfið verði tekið upp í öllum löndum sem aðild eiga að ráðinu. Í nær öllum löndum eru reglur sem takmarka rétt manna til aksturs. Reglur þessar hafa fyrst og fremst byggst á læknisfræðilegum atriðum, svo sem að maður hefur skerta sjón eða að hann hafi orðið fyrir einhverjum veikindum sem gera hann óhæfan til aksturs. Í vaxandi mæli þarf að takmarka ökuréttindi vegna umferðarbrot. Þjóðfélagið verður að hindra, að óhæfur ökumaður sé á ferli í umferðinni. Réttindamissir getur undir mörgum kringumstæðum reynst árangursrik slysavarnaáðgerð, bæði frá sjónarmiði einstaklingsins og almennings. Viss fjöldi mistaka (punkta) veldur öku-skírteinissviptingu í ákveðinn tíma. Ökuleyfissvipting í fyrsta sinn er yfirleitt stutt eða tveir til þrjú mánuðir og þá miðað við það, að viðkomandi fari á námskeið til þess að rifja upp helstu umferðarreglur. Forsenda þess, að unnt sé að koma upp slíku kerfi hér á landi, er að haldin sé ökuferilsskrá yfir alla ökumenn á einum stað. Frumvarpið gerir ráð fyrir, að ökuferilsskráin verði færð við embætti lögreglustjórans í Reykjavík, enda gefa lögreglumenn í Reykjavík yfir helming allra lögregluskýrsla um umferðarslys og umferðarbrot. Við embætti lögreglustjórans í Reykjavík hefur verið færð ökuferilsskrá um 10 ára skeið. Ljóst er að starf þetta hefur borið góðan árangur, og fyrir tveimur árum var tekin upp sú nýbreytni að boða þá ökumenn, sem höfðu slæman feril, til könnunar á akstursþekkingu. Tillagan, sem í 4. gr. frv. felst, miðar að því að renna styrkari stöðum undir þetta starf og beita ökuleyfissviptingu í vaxandi mæli. Það kemur einnig til greina, að ökuferilsskrá verði færð hjá embætti ríkissaksóknara, sem hefur með höndum sakaskrá ríkisins, eða hjá Umferðarráði, sem hefur með höndum skráningu umferðarslysa.

Hér á landi hefur nokkuð á annað þúsund manns rétt til að hafa á hendi öku-kennslu. Flestir þessara aðila hafa ökukennslu að aukastarfi og margir hverjir kenna aðeins 1—2 nemendum á ári. 5. gr. frv. felur í sér þá meginbreytingu, að í stað þess að einstakir ökukennarar verði ábyrgir fyrir ökukennslunni, þá verði ökuskólar og forstöðumenn þeirra ábyrgir, en ökukennarar verði starfsmenn ökuskóla. Gert er ráð fyrir að ökuskólar verði reknir af einstaklingum eða samtökum þeirra og forstöðumenn ökuskóla hljóti sérstaka löggildingu dómsmálaráðherra, sem jafnframt setur reglur um starfsemi ökuskóla, bæði hvað varðar húsnæði og tækjabúnað. Það er skoðun flutningsmanna, að með tilkomu ökuskóla verði ökukennslan betur samræmd og tækifæri gefist til að auka verulega frá því sem nú er hinn fræðilega hluta ökunámsins. Á því er mikil nauðsyn, enda er fræðileg kennsla undir ökuþróf mun skemmri hér en í flestum nágrannalöndum okkar. Þá þykir og nauðsynlegt að nota margs konar dýran tækjabúnað auk bifreiða til ökukennslu. Slíkt er einstaklingi algjörlega ofviða. Frv. gerir ekki ráð fyrir að skerða réttindi þeirra manna, sem hafa löggildingu til ökukennslu í dag. Þeir verði starfsmenn (og eigendur) ökuskóla, en forstöðumenn ökuskóla gefi eftirleiðis út kennsluvottorð. Hins vegar er ljóst að herða verður kröfur til menntunar ökukennara og gera það að skilyrði, að þeir, sem leggja ætla stund á ökukennslu í framtíðinni, sækji námskeið og hljóti starfsreynslu, áður en þeir fái löggildingu. Má sem dæmi nefna, að í Noregi verða ökukennaranemar að sitja á skólabekk í eitt ár áður en þeir gangast undir ökukennarapróf.

Ef frumvarp þetta verður að lögum verða því allir þeir, sem taka ætla almennt bifreiðastjórnun, að sækja nám í ökuskóla. Rétt þykir að minna á það lofsverða framtak Ökukennarafélags Íslands, sem starfrækt hefur fræðslumiðstöð fyrir ökumenn um árabíl í Reykjavík. Ökunemar eru hins vegar ekki skyldugir til að sækja nám í fræðslumiðstöðinni, en þeir, sem sótt hafa fræðslu þangað, hafa átt kost á 4—5 kennslustunda umferðarfræðslu.

Í 6. gr. frv. er gert ráð fyrir viðbótarmálsgr. við 67. gr. núgildandi umferðarlaga um fébótaábyrgð og vátryggingu. Ef vanræksla á notkun þess öryggisbúnaðar

(þ. e. öryggisbelta og hjálma, sem þessi grein vísar til) leiðir til þess, að viðkomandi þess vegna hljóti meiðslu í umferðarslysi, þá vaknar sú spurning, hvort vanrækslan skuli höfð til hliðsjónar, þegar metin er eigin sök, og hvort hún ætti þá að leiða til lækkunar fébóta. Nordisk Trafiksikkerhedsråd komst að þeirri niðurstöðu í skýrslu sinni, að slíkt skyldi ekki vera. Það væri ósanngjörn afleiðing lagasetningar, sem fyrst og fremst er ætlað að tryggja öryggi vegfarenda í umferðinni. Rétt þótti, að sama viðhorf gilti í íslenskum lögum um þetta efni.

Það er von flutningsmanna, að þetta lagafrumvarp fái jákvæða og skjóta afgreiðslu þingsins, þannig að þær umbætur á íslenskri umferðarlöggjöf, sem það felur í sér, komist sem fyrst til framkvæmda.