



Alþingi
Erindi nr. P 139/1614
komudagur 8.3.2011

LÖGREGLUSTJÓRINN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 7. mars 2011
Tilvísun: 201103-0251

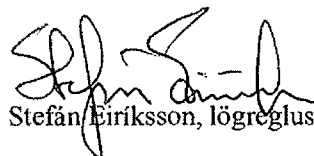
Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga (heildarlög), 495. mál

Visað er til tölvupósts, dags. 24. febrúar sl., þar sem óskað er eftir umsögn lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu um frumvarp til umferðarlaga.

Meðfylgjandi er umfjöllun umferðardeildar lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu um framangreint frumvarp. Þegar mál þetta var tekið til umfjöllunar á síðasta þingi sendi embættið einnig inn athugasemdir og ábendingar og eru þær að einhverju marki endurtekna og ítrekaðar en einnig er í umsögn embættisins að finna aðrar ábendingar um það sem betur má fara í fyrirbyggjandi frumvarpi.

Umferðardeild LRH býr yfir gríðarlegri reynslu og þekkingu á umferðarlöggæslu og umferðarmálum almennt. Undanfarin ár hefur með skipulegum hætti verið safnað saman upplýsingum og viðhorfum starfsmanna deildarinnar til þeirra þátta sem betur mega fara í umferðarlögum, en sú vinna var sett í gang í tengslum við heildarendurskoðun laganna sem hófst árið 2007. Umsögn embættisins er unnin upp úr þeim gögnum og eftir yfirferð stjórnenda deildarinnar yfir fyrirbyggjandi frumvarp.

Virðingarfyllst,


Stefán Eiríksson, lögreglustjóri





LÖGREGLUSTJÓRINN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

**Ábendingar/athugasemdirumferðardeildar
LRH við frumvarp til nýrra umferðarlaga
(Þingskjal 814 – 495. mál)**

Reykjavík, 07.03.2011
Ábyrgð - Kristján Ó. Guðnason

Efnisyfirlit

Inngangur.....	3
Forsendur lögreglu – helstu ábendingar/athugasemdir	3
Almennt – athugasemdir/ábendingar lögreglu.....	5

Inngangur

Þann 7. júní 2010 skilaði umferðardeild LRH inn ábendingum og athugasemdum til yfirstjórnar embættisins um frumvarpsdrög til nýrra umferðarlaga. Þær voru sendar nefndasviði Alþingis þann 11. júní 2010.

Þær ábendingar og athugasemdir sem hér er að finna eru að hluta til sambærilegar hinum fyrri.

Skýringar:

Þegar vitnað er lögreglu í umfjöllun þessari er átt við umferðardeild LRH.

Í flestum tilvikum fylgja ákvæði frumvarpsins með athugasemdum um tiltekna lagagreinar. Ekki var talin ástæða til í öðrum.

Forsendur lögreglu – helstu ábendingar/athugasemdir

Við mat á frumvarpinu lagði lögregla megináherslu á tvö atriði:

Í fyrsta lagi var lagt mat á umferðaröryggi, hvort breytingar á tilteknum lagagreinum skili sér í auknu umferðaröryggi að mati lögreglu, í samræmi við markmið lögreglu um fækkun slysa með vísan og til markmiðs laganna samkvæmt 1. gr. frumvarpsins.

Í öðru lagi var lagt mat á það hvort lagagreinar þættu óskýrar eða erfitt að framfylgja þeim, en gjalda þarf varhug við að setja í lög ákvæði sem erfitt er fyrir lögreglu að hafa eftirlit með.

Í kafla hér á eftir, „almennt, athugasemdir/ábendingar lögreglu“, mun farið í gegnum þau atriði frumvarpsins sem lögregla telur að skoða þurfi betur.

Aðalatriðin að mati lögreglu eru þó eftirfarandi:

- 4. gr. Lögregla telur að lagaramminn um óæskilega hættulega hegðun í umferð eins og reykspól sé ekki nægjanlega skýr og möguleiki lögreglu og ákærvalds á eftirfylgni því minni en ella.
- 7. gr. Vísað er til þeirrar hættu sem skapast af eftirför lögreglu og því mikilvægt að lagaramminn sé skýr varðandi ökumenn er reyna að flýja undan lögreglu og refsingar þungar.
- 3. mgr. 17. gr. Lögregla telur að erfitt sé að fylgja þessu ákvæði eftir og leita þurfi annarra leiða til að ná þeim markmiðum sem þarna er stefnt að.
- 36. gr. Athugasemdir eru gerðar við heimild til að færa hraðamörk upp í 100 km á klst á fáförnum vegum eins og það er orðað sem og heimild til ákveða hraðamörk allt að 110 km á klst við sérstakar aðstæður. Vandséð er hvernig þessar heimildir stuðla að auknu umferðaröryggi.
- 1. mgr. 43. gr. Lögregla leggst gegn því að ökumönnum bifhjóla sé heimilað að hjóla samhliða enda telur hún það ekki auka umferðaröryggi.

- 45. gr. Lögregla leggst gegn því að sekt eingöngu verði við „fyrsta broti“ mælist ökumaður með 0,2% eða meira en undir 0,5%. Lögð er til svipting ökuréttar við slíkum brotum eins og öðrum ölvunarakstursbrotum. Ölvunarakstur samkvæmt umferðarlögum er aldrei ásættanlegur að mati lögreglu, (sjá og VII kafla almennra athugasemda við lagafrumvarpið), og refsingar eiga að taka mið af því.
- 61. gr. Lagt er til að lögregla geti afturkallað ökuréttindi tímabundið og ökumaður verði því sjálfur að hlutast til um læknisrannsókn í því skyni að endurheimta þau.
- 109. gr. Ákvæðið þarf að skýra betur. Lagt er til að ökutæki notað við umferðarlagabrot verði gert upptækt í samræmi við lagaheimildir, án tillits til þess hvort ökumaður er eigandi þess eða ekki.
- 110. gr. Stöðubrotsgjald á að mati lögreglu að vera hægt að leggja á öll stöðubrot. Þau brot sem ekki eru nú með gjaldtökuheimild sökum þess að þau teljast hættubrot, eru þau brot sem lögregla á örðugast með að taka á sökum erfiðrar sönnunarbyrði og því auðveldast að brjóta gegn. Við því þarf að bregðast.

Almennt – athugasemdir/ábendingar lögreglu.

I. KAFLI Almenn ákvæði.

„25. **Gangbraut:** Sérstaklega merktur hluti vegar með umferðarljósum, yfirborðsmerkingum eða skiltum sem er ætlaður gangandi og hjólandi vegfarendum til að komast yfir akbraut.“

Aths.

Það er mat lögreglu að gangbrautir eigi alltaf að vera merktar með skilti. Þau eru mikilvæg til að leiðbeina vegfarendum, öikumönnum sér í lagi, um það hvar gangbrautir eru þar sem yfirborðsmerkingar verða á tíðum ógreinilegar og sjást til að mynda ekki í snjó. Lagðar eru til breytingar á lagatextanum í samræmi við þessar ábendingar.

Tillaga: **Gangbraut:** Sérstaklega merktur hluti vegar með skilti og eftir atvikum umferðarljósum og yfirborðsmerkingum sem er ætlaður gangandi og hjólandi vegfarendum til að komast yfir akbraut.“

II. KAFLI Reglur fyrir alla umferð.

4. gr.

Tillitssemi, almenn aðgæsluskylda og óþarfa hávaði.

Aths.

Í þessa grein komi skýrt ákvæði sem bannar ógætilegan akstur, s.s. reykspól á bílastæðum. Ítrekað hefur verið bent á þetta af hálfu lögreglu til að stemma stigu við óæskilegri hættulegri hegðun í umferð. Það er gert enn einu sinni hér.

Dæmi um reykspól með tilheyrandi hávaða og truflun fyrir íbúa í nærliggjandi húsum má sjá á þessum myndskleiðum:

<http://www.youtube.com/watch?v=ATykeMzmdf0>

<http://www.youtube.com/watch?v=vrCo3GRiES8>

6. gr.

Óhreinkun vegar o.fl.

„Eigi má henda út úr ökutæki á ferð, skilja eftir á vegi eða strengja yfir opinn veg í leyfisleysi neitt það sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir aðra vegfarendur. Ef hlutur sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferð fellur eða rennur af ökutæki á veg skal ökumaður sjá til þess að hluturinn sé þegar fjarlægður. Ef það er eigi unnt skal vara vegfarendur við með merkjum eða á annan hátt þar til það sem hættu eða óþægindum veldur hefur verið fjarlæggt.“

Aths.

Yfirskrift greinarinnar er „óhreinkun vegar o.fl“. Ekki er minnst á óhreinkun vegar í greininni sjálfri heldur einungis að ekki megi henda neinu út úr ökutæki á ferð sem getur haft í för með

sér hættu eða óþægindi.

Lögregla leggur til að sett verði algjört bann við því að munum sé hent út úr ökutæki á ferð. Þannig megi koma í veg fyrir túlkanir á mati lögreglu á því hvort hætta hafi skapast eða ekki.

Slíkt ákvæði kallast einnig á við ákvæði lögreglusamþykktu um að „ekki megi fleygja rusli eða öðru þess háttar á almannafæri nema í þar til gerð ílát“.

7. gr.

Fyrirmæli og leiðbeiningar fyrir umferð.

„Ökumanni er óheimilt að aka gegn rauðu umferðarljósi.

Vegfarandi skal fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem gefnar eru til kynna með umferðarmerkjum, umferðarljósum, merkingum á yfirborði vegar, hljóðmerkjum eða öðrum hætti á eða við veg, sbr. 85. gr.

Fyrirmæli og leiðbeiningar þessar gilda framar almennum umferðarreglum. Fyrirmæli gefin með umferðarljósum gilda framar fyrirmælum um biðskyldu eða stöðvunarskyldu samkvæmt umferðarmerki.

Vegfarandi skal án tafar fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem lögregla eða sá annar sem ráðherra hefur heimilað að stjórna umferð gefur og gilda þau framar öðrum slíkum sem gefin eru á annan hátt.“

Aths.

Skýr ákvæði eru um að vegfarandi skuli fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem lögregla gefur. Hinsvegar eru ekki skýr lagaákvæði um það hvaða ljós eða hljóðmerki lögregla skuli gefa ökumönnum sem fyrirmæli um stöðvun. Það býður heim túlkunum um það hvenær ökumaður hefur gerst brotlegur með því að fylgja ekki fyrirmælum um að stöðva.

Bent er á að eftirför lögreglu er hættuspil fyrir alla er að koma. Mikilvægt er að lagaramminn um ökumenn sem reyna að komast undan lögreglu sé eins skýr og nokkur er kostur og refsing það afgerandi að letji til slíkrar hegðunar.

Lögregla hefur ekki einfalda lausn eða tillögu en leyfir sér þó að vekja athygli á þessu með ósk um að þetta verði skoðað, jafnvel þó síðar verði.

10. gr.

Almennar reglur um forgangsakstur.

„Ökumaður ökutækis í forgangsakstri skal nota sérstök hljóð- eða ljósmerki við akstur og skulu aðrir vegfarendur þá víkja úr vegi í tæka tíð. Ökumaður skal gefa til kynna með stefnumerkjum hvert hann hyggst víkja, draga úr hraða og gæta varúðar gagnvart öðrum vegfarendum. Ökumaður skal einungis nema staðar ef nauðsyn ber til og þá utan akbrautar. Hljóðog ljósmerki má eingöngu nota þegar nauðsyn ber til og er stjórnanda ökutækis skylt að taka tillit til annarra vegfarenda. Notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dregur ekki úr skyldu ökumanns til að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum. Vélknúid ökutæki, sem í einstakt skipti er notað til forgangsaksturs og er greinilega auðkennt að framan með hvítri veifu, er við þann akstur jafnsett ökutæki skv. 1. mgr. Stjórnandi ökutækisins skal tilkynna lögreglu um aksturinn svo fljótt sem auðið er að honum loknum. Notkun hvítrar veifu í öðrum tilvikum en fjallað er um í þessari grein er bönnuð. Við forgangsakstur samkvæmt þessari grein er ökumanni heimilt, ef brýna nauðsyn ber til, að víkja frá ákvæðum IV. kafla um umferðarreglur fyrir ökumenn vélknúinna ökutækja og V.

kafli um ökuhraða, enda gæti hann sérstaklega ákvæða 2. mgr. 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð sem gefnar eru með umferðarmerkjum og umferðarljósum.

Ökumaður í forgangsakstri skal ávallt fara eftir leiðbeiningum sem lögreglan gefur við umferðarstjórn. Við akstur á móti rauðu eða gulu ljósi á gatnamótum þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum skal ökumaður draga svo mikið úr hraða að hann geti tafarlaust stöðvað ökutæki sitt fyrir umferð úr þverstæðri átt.

Ökutæki á vegum forsetaembættisins, Alþingis og ráðuneyta, þegar það er í fylgd lögreglu í tengslum við opinberar heimsóknir og þess háttar, getur fallið undir 1., 3. og 4. mgr. án þess að það sé sérstaklega skráð til slíks aksturs.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um forgangsakstur, þar á meðal skráningu ökutækja til forgangsaksturs, um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur og um námskeið fyrir þá sem sinna forgangsakstri."

Aths.

Þessi grein virkar ruglingsleg. Fram kemur í upphafi að ökumaður ökutækis í forgangsakstri skuli nota sérstök hljóð-eða ljósmerki við akstur. Síðar kemur fram að hljóð og ljósmerki skuli eingöngu nota þegar nauðsyn beri til.

Þar sem þessi grein fjallar um almennar reglur um forgangsakstur þá má gera ráð fyrir, samkvæmt síðari skilgreiningunni, að ætlast sé til að ekinn sé forgangur án hljóð eða ljósmerkja þegar það er ekki nauðsynlegt. Reyndar er það svo að lögregla þarf oft á tíðum að geta ekið forgang án þess að hafa ljós eða hljóðmerki vegna eðlis máls sem hún þarf að sinna og þarf það að vera skilgreint nánar í lögnum eða í reglugerð.

Fram kemur að víkja megi frá IV. og V. kafli enda sé ákvæða 2. mgr. 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð sem gefnar eru með umferðarmerkjum og umferðarljósum sérstaklega gætt. Þarna er brotalöm því tíðum þarf slökkvilið og lögregla að brjóta gegn þessari grein, svo sem við akstur á móti einstefnu, akstur gegn beygjubanni og þess háttar.

Framangreint orðalag segir að ökutæki í forgangsakstri skuli fara eftir 2. mgr. 7 gr. en í þeirri grein vísað í 85. gr. Í síðustu málsgrein þeirrar greinar segir að ráðherra setji reglugerð um notkun umferðarmerkja og tákna og hvenær megi frá þeim víkja. Hugsanlegt má telja að í þeirri reglugerð eigi að koma undanþága vegna forgangsaksturs. Einfaldara virðist þó að geta þess í 10. gr. að ökutæki í forgangsakstri megi víkja frá 7. gr. enda sé gætt fyllstu varúðar.

IV. KAFLI

Umferðarreglur fyrir öikumenn.

16. gr.

Notkun akbrauta og sérreina.

2. mgr. fjallar um sérreinar og hljóðar svo:

„Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja, skal ökumaður nota þá rein sem ökutæki hans er ætluð.“

Aths.

Sérreinar eru á höfuðborgarsvæðinu ætlaðar eru fyrir almenningsvagna og leigubifreiðar og aðrar sem ætlaðar eru fyrir „Strætó“ eingöngu. Þá eru sérreinar ætlaðar sérstaklega fyrir þungaflutninga á þjóðvegum eins og Suðurlandsvegi.

Tilfinnanlega vantar skilgreiningar á sérreinum höfuðborgarsvæðisins sem ætlaðar eru til að liðka fyrir umferð og sérreinum á þjóðvegum sem ætlaðar eru þungaflutningum. Um tvenns konar reinar er að ræða og má ekki rugla saman.

Það umhverfi sem nú er verið að skapa á höfuðborgarsvæðinu er flókið og óljóst fyrir hinn venjulega vegfaranda og gerir lögreglu jafnframt erfitt fyrir að sinna eftirlitshlutverki sínu. Lögregla leggur til að einungis merktum „strætisvögnum“ og auðkenndum leigubifreiðum verði heimilt að nota sérreinar þéttbýlissvæða. Þá verði tekið út að ökumaður skuli nota þá rein sem ökutæki hans er ætluð. Rétt myndi að setja það í mat ökumanns hvaða rein myndi hentugast með tilliti til umferðar hverju sinni. Þannig verði best liðkað fyrir umferð þessara ökutækja.

Þá verði sérreinar á þjóðvegum endurskýrðar sem „klifurreinar“ til dæmis og ætlaðar þungaflutningum sérstaklega.

IV. KAFLI Umferðarreglur fyrir ökumenn.

17. gr.

Hvar skal aka á vegi.

Í 3. mgr. segir m.a.:

„Þegar ökutæki er ekið á 60 km hraða á klst. eða meira skal bil á milli ökutækja vera eigi skemmra en 50 metrar við bestu aðstæður.“

Aths.

Það hefur lengi verið í umræðunni, m.a. hjá lögreglu, að henni verði gert mögulegt að sekta ef of stutt bil er milli ökutækja. Markmið þess væri að koma í veg fyrir aftanákeyrsiur sem eru um 40% allra óhappa á höfuðborgarsvæðinu. Lagaumhverfi hefur hinsvegar gert lögreglu erfitt fyrir að taka á aksturshegðun sem þessari.

Þá er fátítt, af sömu ástæðu, að ákærvald beiti sér gagnvart þeim ökumönnum sem aka aftan á annað ökutæki í umferð. Á þessu þarf að finnast viðunandi lausn.

Hvað varðar 17. gr. frumvarpsins, sem ætlað er að taka á framangreindu, þá telur lögregla að henni sé ókleift að framfylgja lagafyrirmælum um 50 metra bil milli ökutækja, þó ekið sé með 60 km hraða á klst. Vísar hún þar m.a. til morgun og síðdegisumferðar á höfuðborgarsvæðinu þar sem bilið er mun minna og virðist fráleitt að ætla að hægt sé að bregðast við því með afgerandi hætti.

Ítrekar lögregla hér þá skoðun sína að ef ekki er hægt að fylgja því eftir með viðurlögum að lagaákvæðum sé fylgt þá eigi ekki að setja slík ákvæði.

28. gr.

Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis

Aths.

Finna má eftirfarandi í e lið: „Bann við að leggja á merktu stæði ætluðu sjúkrabifreið.“

Þarna mætti standa: „Bann við að leggja á merktu stæði ætluðu sjúkrabifreið og lögreglu.“

Vísast þar til að lögregla, t.d. við verslunarmiðstöðvar eins og Kringluna, hefur fengið úthlutað merkt stæði verkefni sinna vegna en getur ekki beitt sektum þó þar sé lagt af öðrum.

29. gr.

Undantekningar vegna ökutækja í vegavinnu.

„Ákvæði 27. og 28. gr. gilda ekki um ökutæki í vegavinnu, enda sé nauðsynlegt að stöðva það eða leggja því vegna vinnunnar og fullnægjandi varúðarráðstafanir gerðar. Sama á við um ökutæki lögreglu, slökkviliðs, sjúkraflutningaliðs eða sambærilegra aðila.“

Aths.

Sjá athugasemdir við 30. gr.

30. gr.

Bann við akstri, stöðvun eða lagningu ökutækis í þéttbýli utan vega.

„Í þéttbýli má ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúnu ökutæki utan vega á svæði sem ekki er ætlað fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Þetta gildir þó ekki um akstur vegna óhjákvæmilegrar þjónustu, sjúkraflutninga, aksturs lögreglu og slökkviliðs eða annars sambærilegs aksturs.“

Aths.

Í greinum 29 og 30 er talað um „sambærilega aðila“ og „annars sambærilegs aksturs“. Hvaða sambærilega aðila er átt við og hvað er sambærilegur akstur? Væntanlega er hér átt við björgunarsveitir en ekki væri úr vegi að setja það þá í lagatextann.

34. gr.

Hættuljós og viðvörunarþríhyrningar.

„Ef nokkur kostur er skulu hættuljós og stöðuljós vera tendruð ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á akbraut. Ávallt skal setja upp viðvörunarþríhyrning.“

Þegar svo stendur á sem í 1. mgr. segir mega önnur ljós en þar greinir eigi vera tendruð. Ljós þurfa eigi að vera tendruð á reiðhjólí eða bifhjólí án hliðarvagns ef því er lagt samhliða ystu brún vegar.“

Aths.

Það er mat lögreglu að hættuljós eigi eingöngu að nota þegar hætta stafar af ökutæki og þá viðvörunarþríhyrningur einnig. Vísast þar til 31. gr. frumvarpsins.

34. gr. virðist óþörf.

V. KAFLI Ökuhraði.

36. gr.

Almennar hraðatakmarkanir.

„Á fáförnum vegum með bundnu slítlagi og tveimur akreinum má ökuhraði vera allt að 100 km á kist.

Ákveða má hærri hraðamörk á vegum, þó eigi meira en 110 km á klst., ef akstursstefnur eru aðgreindar og aðstæður að öðru leyti leyfa, enda mæli veigamikil umferðaröryggissjónarmið eigi gegn því.“

Aths.

Markmið 1. mgr. hér að ofan er óljóst og vandséð hvert löggjafinn er að fara. Skilgreiningu vantar á því m.a. hvað flokkast undir fáfárin veg.

Það er mat lögreglu að hraði umfram það sem heimildir eru fyrir í núgildandi lögum stuðli ekki að auknu umferðaröryggi. Hún varar við auknum hraðaheimildum eins og lagt er til í þessari grein.

VII. KAFLI. Sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól.

43. gr.

Almennar reglur um akstur bifhjóla.

„Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði þar eigi meiri en 60 km á klst. og aðstæður leyfa slíkt.

Bifhjóli má eigi aka á gangstétt eða göngustíg, nema skilyrði 2. mgr. 26. gr. eigi við.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má eigi flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til. Óheimilt er að flytja farþega á léttu bifhjóli nema ökumaður sé 20 ára eða eldri, enda sé bifhjólið til þess ætlað.

Barn sem er 150 sm eða lægra að líkamshæð má ekki vera farþegi á bifhjóli.

Ökumaður og farþegi bifhjóls skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvillum, báðar hendur á stýri og bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.“

Aths.

Í 1. mgr. er það huglægt mat hvort aðstæður leyfa að bifhjólum sé hjólað samsíða á einni akrein. Þá er ekki gerður greinarmunur á þriggja og fjögurra hjóla bifhjóli annarsvegar og tveggja hjóla hinsvegar. Þar er hinsvegar mikill munur á hvað stærð og breidd varðar.

Lögreglan leggst gegn því að ökumönnum bifhjóla sé gert heimilt að hjóla samhliða á sömu akrein í þéttbýli enda vandséð að það auki umferðaröryggi.

Varðandi farþega á bifhjóli bendir lögregla á að dæmi eru um að þeir, börn yfirleitt, eru fyrir framan fullorðinn ökumann og þannig ekið með þau.

Lögregla leggur því til að í lagatextanum komi fram að farþega sé óheimilt að vera fyrir framan ökumann á bifhjóli.

VIII. KAFLI
Bann við akstri undir áhrifum áfengis,
ávana- og fíkniefna o.fl.

45. gr.

Bann við ölvunarakstri.

Aths.

Samkvæmt frumvarpinu skal færa leyfileg áfengismörk úr 0,5‰ í 0,2‰.

Samkvæmt 2. mgr. 102. gr. verður ökumaður ekki sviptur ökurétti fyrir fyrsta brot mælist hann undir 0,5‰ en yfir 0,2‰. Einungis er um sekt að ræða.

Það er reynsla lögreglu að allt að helmingur þeirra ökumanna sem hún hefur afskipti af vegna ölvunaraksturs, sé með áfengismagn í blóði undir 0,5‰. Samkvæmt verklagi lögreglu er ökumanni sem mælist í alkóhólprófi yfir 0,29‰ en undir 0,45‰, þá gert að hætta akstri en ekki aðhafst frekar.

Fyrirhuguð breyting hefur því í för með sér aukna vinna lögreglu vegna ölvunaraksturs sökum fyrirsjáanlegrar fjölgunar slíkra brota. Þá kallar það á aukna vinnu og flækjur að þurfa í hvert sinn að kanna feril ökumanna með vísan til þess að ekki skuli svipta fyrir fyrsta brot. (Skýra þarf betur hvað átt er við með „fyrsta brot“. Sjá einnig athugasemdir við 102. gr.)

Til að sú aukna vinna skili árangri þurfa refsingar að vera það þungar að þær hafi forvarnargildi. (Sjá og athugasemdir við 100 gr.) Lögreglan leggur því til að svipt verði fyrir ölvunarakstur þar sem alkóhólmagn er 0,2‰ og meira, líkt og nú er gert fyrir 0,5‰ og meira. (Sjá einnig athugasemdir við 102. gr.)

Lögregla tekur að lokum undir athugasemdir ríkissaksóknara frá 3. júní 2010 varðandi 48. gr. að ef ökumaður má ætla að akstur geti verið tilefni lögreglurannsóknar, t.d. eftir umferðaróhapp, megi hann ekki neyta áfengis eða annarra vímuefna næstu 6 klukkustundir eftir að akstri lauk. Slíkt lagaákvæði kemur í veg fyrir tíðar viðbárur ökumanna að áfengi hafi verið drukkið ótæpilega eftir óhapp. Þær viðbárur vanda rannsókn málsins og gera m.a. kröfu um þvagsýnatöku. Við breytingu sem þessa má koma í veg fyrir slík tilvik og dygði þá blóðrannsókn til að úrskurða um sekt eða sýknu þó viðbárur af þessu tagi yrðu hafðar uppi.

48. gr.

Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl.

Í lokamálsgrein 48 gr. segir:

„Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um töku sýna og rannsókn samkvæmt 1., 2. og 3. mgr. Vegna töku og rannsóknar öndunarsýnis skal sá sem sakfelldur er greiða 20.000 kr. gjald sem telst til sakarkostnaðar.“

Aths.

Lagt er til að sakarkostnaður verði ákveðinn í reglugerð eða samkvæmt reikningi hverju sinni. Óhagkvæmt er að mati lögreglu að hafa ákvæði í lögum sem óhjákvæmilegt virðist að breytist með breytingum á verðlagi.

XI. KAFLI Ökuskírteini og ökuþróf.

59. gr.

Stjórnendur dráttarvéla og vinnuvéla.

Lögregla leggur til að gerðar séu kröfur um að til að mega aka vinnuvél á opinberum vegum þurfi gilt ökuskírteini til aksturs bifreiðar. Lögregla telur óeðlilegt að öikumönnum án ökuréttinda sé heimilaður akstur á vegum, jafnvel margra tonna vinnuvélum sem hægt er að aka með allt að 60 km hraða á klukkustund.

Gerð er krafa um að öll tæki sem heimild hafa til að vera á opinberum vegum innan um aðra umferð, verði skráningarskyld í ökutækjaskrá og tryggingaskyld. Það er mat lögreglu að öll vélknúin ökutæki sem skráð eru hjá vinnueftirliti eingöngu, eigi að vera í ökutækjaskrá þannig að lögregla geti aflað upplýsinga um þau eins og önnur vélknúin ökutæki sem í umferð eru. Þá telur hún einnig að öll vélknúin ökutæki sem heimilt er að aka á opinberum vegum verði tryggingaskyld.

Þá má bæta við hér að lögregla telur mikilvægt að allir eftirvagnar séu skoðunar- og skráningarskyldir, hvort heldur þeir eru yfir 750 kg að heildarþyngd eða undir. Slík skráningarskylda einfaldar mjög allt eftirlit lögreglu og stuðlar að umferðaröryggi.

61. gr.

Afturköllun ökuréttinda.

Eftirfarandi er lagt til: *Ef læknir eða lögregla telur vafa leika á að handhafi ökuréttinda fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr., þegar afskipti eru höfð af öikumanni, hefur lögregla heimild til að afturkalla ökuréttindin tímabundið í þrjú mánuði. Þau verði ekki gild að nýju fyrr en ökumaður hefur undirgengist formlega læknisskoðun (trúnaðarlæknis Umferðarstofu) og staðist hana. Gangist ökumaður ekki undir læknisskoðun innan þriggja mánaða verða ökuréttindin afturkölluð endanlega.*

Aths.

Það gerist of oft að mati að lögreglu að öikumenn sem hún hefur afskipti af vegna umferðaróhapps, slyss, ógætilegs aksturs eða af öðru slíku tilefni, aka á brott að afskiptum loknum þrátt fyrir að vera bersýnilega óhæfir til aksturs bifreiðar að mati lögreglu. Með því fyrirkomulagi sem hér er lagt til mun komið í veg fyrir að öikumenn haldi áfram akstri eftir afskipti lögreglu og þar til þeir undirgangast læknisskoðun.

Verði þetta verklag tekið upp verða auk þess hlutverkaskipti frá því sem nú er að því leyti að yfirvöld bera ekki ábyrgð á að ökumaður undirgangist læknisrannsókn heldur verði það undir honum sjálfum komið. Ferill máls verður þar með einfaldari og skilvirkari á sama tíma og umferðaröryggi eykst.

XIII. KAFLI**Um notkun öryggis- og verndarbúnaðar.****74. gr.**

Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður í bifreiðum.

Aths.

Það er mat lögreglu að við þessa grein þurfi að bæta að ekki megi fleiri en einn nota hvert öryggisbelti. Lögreglan hefur verið vitni að því að haldið sé á barni í bifreið og eitt belt notað. Þarf ekki að orðlengja hættu sem af slíku stafar.

XVI. KAFLI**Eftirlit lögreglu og Vegagerðarinnar með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl.****88. gr.**

Eftiriit með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja.

Aths.

Athugasemdir eru gerðar við það að Vegagerð hafi hlutverk við umferðareftirlit svo sem gert er ráð fyrir hér og í 89. gr.

Það er mat lögreglu að skipting sem þessi á umferðareftirliti sem lögreglu er ætlað að sinna annarsveggar og eftirliti sem Vegagerð er ætlað að sinna hinsveggar sé óeðlileg með tilliti til samræmis í vinnubrögðum, skilvirkni og hagkvæmni. Lagt er til að þetta verði skoðað betur með það í huga að verkefni þessi verði alfarið færð lögreglu.

XVIII. KAFLI**Refsingar.****94. gr.**

Brot er varða sektum

Í XIV. kafla núverandi laga um viðurlög segir í 100. gr.: „Brot gegn lögum þessum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, varða sektum ...¹⁾ eða fangelsi allt að tveimur árum.“

Í lagafrumvarpinu er þessu breytt að því leyti að tiltekin eru sérstaklega, í kafla XVIII. um refsingar, þau ákvæði laganna sem skulu sæta viðurlögum.

Athugasemdir eru gerðar við ekki skuli, að því er virðist, eiga að gera brotlegum refsingu vegna eftirfarandi ákvæða:

- 15. gr. – ef gangandi notar ekki gangbraut ef hægt er
- 15. gr. – ef gangandi fer á mótí rauðu gangbrautarljósi
- 68. gr. – ef ökutæki er búið nagladekkjum þegar það er óheimilt, ljósabúnaður bilaður og svo framvegis
- 72. gr. – akstur ökutækis sem fengið hefur „akstursbann“
- 73. gr. – akstur ökutækis sem búið er að taka skráningarmarkin af
- 77. gr. – ógætlega gengið frá farmi - of margir farþegar eru í bifreið.

100. gr.*Almennar reglur um sviptingu ökuréttar*

Í 106. gr. er tekið fram að umsækjandi, sem hefur verið sviptur ökuréttindum lengur en 3 ár, þurfi að bíða með að fá ökuréttindi á ný, sem nemur sex mánuðum fyrir hvert skipti sem hann hefur verið staðinn að akstri sviptur ökuréttindum.

Lögregla leggur til að svipuð ákvæði gildi almennt um ökumenn sem staðnir eru að akstri eftir að hafa verið sviptir ökuréttindum. Svipting yrði þá t.a.m. lengd um einn mánuð fyrir fyrsta brot, þrjá mánuði fyrir annað brot o.s.frv. Það er mat lögreglu að lenging sviptingar ef ökumenn eru staðnir að sviptingarakstri hafi forvarnargildi. Ekki er enda hægt að sjá að önnur sjónarmið eigi að gilda að þessu leyti hafi ökumaður verið sviptur ökuréttindum um lengri tíma eða skemmri.

102. gr.*Svipting ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs*

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,50% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts skal hann ekki sviptur ökurétti við fyrsta brot.

Aths.

Lögregla leggst gegn því að einungis verði sektað fyrir ölvunarakstursbrot, hvar í röðinni sem það brot er framið. Vísar hún þar til umferðaröryggis, (m.a. til athugasemda með lagafrumvarpinu um leyfilegt hámarksamagn vínanda í blóði), sem og skilvirkni lögreglu við eftirlit.

(Sjá einnig athugasemdir við 45. gr.)

109. gr.*Upptaka ökutækja.*

Aths.

Samkvæmt frumvarpinu er ekki heimilt að gera ökutæki upptækt nema ökumaður sé eigandi þess. Dæmi eru um að eigendur ökutækja hafi, til að komast undan upptöku ökutækis, ritað sölutilkynningu ökutækis dagsetta aftur í tímann í kjölfar brots sem sætt getur upptöku. Bifreiðin þannig verið skráð af hinum brotlega og komið í skjól frá yfirvöldum. Þarna er um brotalöm að ræða sem bregðast þarf við.

Lagt er til að ökutæki sem notað er við brot sem sætt getur upptöku, hvort heldur ökumaður er eigandi þess eða ekki, verði gert upptækt þegar heimild er til staðar.

Engar leiðbeiningar er að finna um það hvernig upptöku ökutækis skuli háttáð, hvort haldleggja eigi ökutækið í beinu framhaldi af broti eða hvort gera eigi kröfu um upptöku á síðari stigum, hver bera eigi straum af kostnaði við ökutækið meðan það er í geymslu lögreglu, hver skuli bjóða það upp ef til þess kemur og svo framvegis. Slíkar leiðbeiningar mættu gjarnan vera fyrir hendi.

110. gr.*Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögnum.*Aths.

Hér vantar að bæta við heimild til að leggja gjald á vegna fleiri brota:

- Ökutæki er lagt öfugt miðað akstursstefnu, 2. mgr. 27. gr.
- Vörubifreið, hópifreið eða vinnuvél lagt í almennt bifreiðastæði, þ.e. brot á 4. mgr. 19. gr. reglugerðar um lögreglusamþykktir.

Í þeim tilfellum stöðubrota sem ekki má leggja gjald á, er illfrankvæmanlegt að koma refsingum við þar sem erfitt er að sanna hver lagði ökutæki ef lögregla stendur engan að broti. Þau brot sem alvarlegust þykja verða þar með refsilaus í raun, svo sem 2. mgr. 27. gr..

Lagt er til að lögreglu verði heimilt að leggja gjald á í öllum tilvikum stöðubrota, ekki bara sumum eins og er núna. Slík heimild breytir í engu heimildum lögreglu til að láta fjarlægja ökutæki þyki þau hættulega staðsett sbr. sektarheimild 94. gr. við brotum á 27. og 28. gr. m.a. og heimild til brottflutnings samkvæmt 112. gr.

Reykjavík, 7. mars 2011

Kristján Ó. Guðnason