



Alþingi
Erindi nr. P 139/1620
komudagur 7. 3. 2011

LÖGREGLUSKÓLI RÍKISINS

Reykjavík 7. mars 2011


Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.

Efni: Umsögn frá Lögregluskóla ríkisins um 495. mál.

Vísað er til erindis frá nefndarsviði Alþingis er barst skólastjóra í tölvupósti 24. febrúar s.l.

Starfsmenn Lögregluskólans hafa fjallað um frumvarpið og er meðfylgjandi umsögn árangur af því.

F.h. Lögregluskóla ríkisins


Eiríkur Hreiinn Helgason
yfirlögregluþjónn

Umsögn frá Lögregluskóla ríkisins

Frumvarp til umferðarlaga. Þskj. 814 — 495. mál.

Í Lögregluskóla ríkisins fara, eðli máls samkvæmt, fram umræður um það lagaumhverfi sem lögreglumönnum er ætlað að vinna í. Kennarar skólans, sem bæði kenna verðandi lögreglumönnum í grunnnámsdeild og starfandi lögreglumönnum í framhaldsdeild, þar sem ýmis sérhæfing og framhaldsmenntun fer fram, verða að skoða regluverkið út frá ýmsum sjónarhornum, og ekki síst með framkvæmd löggæslu í huga. Umferðarmálin eru mjög stórt viðfangsefni í báðum deildum skólans. Með þetta í huga er þessi umsögn send til samgöngunefndar.

Umsögnin er að mestu unnin af Eiríki Hreini Helgasyni, yfirlögregluþjóni við Lögregluskóla ríkisins en auk hans, komu aðrir starfsmenn skólans þ.m.t. umferðarfræðikennari og akstursþjálfarar sjónarmiðum á framfæri.

Það er niðurstaða framangreindra að frumvarpið sé mikið framfaraskref og að í því birtist að mörgu leyti ný hugsun í þeirri löggjöf sem umferðarlögin eru. Á nokkrum stöðum eru gerðar tillögur um breytingar og þær þá rökstuddar. Á öðrum stöðum er vakin athygli á atriðum sem þarf e.t.v. að taka afstöðu til.

Tillaga vegna 3. greinar

Um skilgreiningar:

- Það er verulega til bóta að hafa skilgreiningar fleiri en færri eins og lagt er til í frumvarpinu og nákvæmnin er til fyrirmyndar. Engu að síður eru lagðar til þær breytingar að skilgreining nr.12, **beltabifhjól**, verði einfaldlega kallað vélsleði enda er það orð fast í málinu.
- Í frumvarpinu er talað um **löggæslumyndavél** (94. og 100. gr.) og það má vel sjá fyrir sér að rétt sé að skilgreina hvað það er; (*t.d. eftirlitsmyndavél lögreglu eða annarra yfirvalda sem skrásetur brot ökumanns með fyrirframskilgreindum hætti*) (ath. löggæslumyndavélar geta skrásett fleira en hraðakstur, t.d. nálægðarakstur ef þær eru nýttar þannig, akstur mót rauðu ljósi o.fl.)
- Í töfulið 19 í greininni er fjallað um *hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagna* og velta má upp, til einföldunar, að sameina þau hugtök í eitt orð og kalla **ferðavagna**, en það orð hefur fest sig í sessi í opinberri umræðu sbr. að skoðunarstöðvar auglýsa að þær skoði ferðavagna!
- Oft leikur vafi á því hvað „**vinnusvæði á eða við veg**“ er. Væri mögulega hægt að finna skilgreiningu á því hugtaki og setja undir þessa grein? Það gilda sérstakar reglur um varúð o.fl. við vinnusvæði en hvað telst vinnusvæði er hins vegar ekki alltaf einfalt.
- Fjallað er um ökutæki og þau skilgreind. Það kynni að vera til hæðarauka að skilgreina hugtakið „**ökumaður**“ einnig, því í huga vegfarenda er það ekki alltaf ljóst að t.d. stjórnandi vinnuvélar í umferð er ekki bara stjórnandi heldur ökumaður. Sama á við um hjólreiðamann um leið og hann er kominn í umferð er hann stjórnandi ökutækis og þar með ökumaður (sbr. t.d. 6. mgr. 45. gr.).

- Skilgreiningu vantar á því sem kemur fram í 86. gr. en þar er fjallað **um þann sem stjórnar verki** á vinnustað. Lagt er til að það verði skilgreint hvað í því felst því reynslan sýnir að þetta greinir menn á um. Það er nauðsynlegt að sú skilgreining liggi með óbyggjandi hætti fyrir (sbr. og reglur um merkingar og aðrar öryggisráðstafanir við veg nr. 492/2009).
- Eitt hugtak er til, þó það finnist ekki í umferðarlögum eða þessu frumvarpi og nefnist „**hættuakstur**“. Það er í huga löggæslumanna samheiti yfir ýmsa alvarlega og ólöglega hegðun ökumanns sem er t.d. stórkostlega tillitslaus akstur, hraðakstur, nálægðarakstur, akreinasvig, almennt tillitsleysi o.fl. Það væri mjög framsækið ef unnt væri að móta skilgreiningu, sem gæti tekið mið af verknaðarlýsingu 4. mgr. 220. gr. alm. hgl. og þeim forsendum sem þar búa að baka.. Fyrir brot, sem t.d. væri tekið upp á mynddisk í Eye-Witness-búnaði eða sambærilegu, í lögreglubíl, og er samansafn margra brota (t.d. við eftirför) væri hægt að mæla fyrir um lágmarksrefsingu sem væri hlutfallslega þyngri en samansafn þeirra sem ökumaðurinn fengi fyrir öll hin brotin. Slík nálgun ynni alveg sérstaklega með 1. gr. frumvarpsins.

II. KAFLI

Tillaga vegna 4. greinar

Lagt er til að í þessa grein, verði bætt ákvæði sem lýsir fortakslausri skyldu vegfaranda, sem lögreglan gefur merki um að stöðva, til að gera svo. Við þriðju málsgrein greinarinnar bætist nýr málslíður: **Ökumaður skal stöðva ökutæki sitt þegar lögreglumaður gefur honum ljósmerki og hljóðmerki, merki með bendingum skv. reglum um umferðarstjórn, handahreyfingum eða með öðrum augljósum hætti.**

Skýring: Rökin fyrir því að slík regla verði sett fram liggja í því að hvergi í gildandi umfl. eða í frumvarpinu er lýst fortakslaust þeirri skyldu ökumanns að stöðva þegar lögreglan gefur viðkomandi merki um það (sjá þó í 7. og 10. gr. frumvarpsins sem og í 4. og 8. gr. gildandi umfl.)

Oftsinnis gerist það, stundum með hörmulegum afleiðingum, að ökumenn stöðva ekki þegar lögreglan gefur merki um og hefst þá eftirför sem er eitt hættulegasta verkefni sem lögreglumenn takast á við og getur valdið öðrum vegfarendum gríðarlegri og ónauðsynlegri hættu.

Með því að gera þessa skyldu ökumanna sýnilegri í umfl. fær lögreglan aukinn stuðning við það hættulega verkefni sem það er að stöðva för ökumanns sem ekki vill stöðva og auðveldara verður að mæla fyrir um sérstök, þung, viðurlög, láti vegfarandi hjá líða að stöðva að boði lögreglu.

Heimildir í lögreglulögum (19. gr.) koma hér vissulega til skoðunar en það myndi styrkja framkvæmd löggæslunnar og vinna að meginmarkmiðum frumvarpsins sbr. 1. gr. þess, að hafa ákvæði sem þetta í umfl. Horfa mætti til norrænnar löggjafar í þessum eignum þar sem þessari skyldu er sérstaklega lýst t.d. í norskum umfl. Mögulega á þetta frekar heima í öðrum greinum frumvarpsins en þessari, t.d. 10. gr. eða 80. gr. þess eða jafnvel mætti skeyta því við lokamálgrein 7. gr. frumvarpsins.

Vert er að benda á að þótt þessari skyldu sé lýst í lögreglulögum þá er það tvímælalaust til bóta að henni sé sérstaklega lýst, eins og mörgum öðrum háternisreglum, í umferðarlögum.

Myndi það m.a. leiða til þess að nemendur til ökuþrófs læsu um þessa skyldu í námsefni sínu en það er, eðli máls samkvæmt, að stórum hluta byggt á umferðarlögum.

Tillaga vegna 10. greinar

Við síðustu málsgrein bætist við orðin: **svo og réttindi þeirra**.

Skýring: Forgangsakstur er vandasamur og alls ekki á allra færi að aka hann og því nauðsynlegt að skilgreina lágmarkskröfur til þeirra sem aka með forgangi (AMF) Undanfarin misseri hefur Lögregluskóli ríkisins staðið fyrir viðamiklu þjálfunarátaki í AMF og hefur Brunamálaskólanum verið boðin aðkoma að því. Hér er um stórkostlegt umferðaröryggismál að ræða og má vísa til þess að t.d. Norðmenn og fleiri þjóðir eru með skilgreindan ökuréttindaflokk þeirra sem aka með forgangi og er full ástæða til að taka þá til eftirbreytni.

Tillaga vegna 13. greinar

Skyldur vegfarenda við umferðaróhapp.

Við síðustu málsgrein bætist: **Við rannsókn umferðaróhappa skal fylgja ákvæðum sakamálagaga eftir því sem við getur átt.**

Skýring: Til að tekin séu af öll tvímæli um það að umferðarlagabrot, sem í flestum tilfellum er framið í aðdraganda umferðaróhapps, verður rannsakað, svo og slysið og óhappið.

III. KAFLI

Tillaga vegna 15. greinar

Við lok greinarinnar komi: **Óheimilt er að ganga yfir götu þar sem girt hefur verið á miðeyju.**

Skýring: Þar sem settar hafa verið upp girðingar á götum (á höfuðborgarsvæðinu sérstaklega), eru ekki nein bannmerki sem banna gangandi vegfarendum að fara yfir þótt það sé augljós tilgangurinn til að viðhalda umferðaröryggi (til er sérstakt bannmerki (805.31) sem bannar umferð gangandi en það er ekki notað í þessu skyni enda yrði það að vera mjög víða). Með því að setja almennt bann í umfl. sem bannar umferð gangandi yfir götu þar sem girt er á miðeyju, væri sett undir þennan leka og um leið unnt að gera það refsivert að vinna gegn markmiðum þessara dýru mannvirkja sem er að auka öryggi gangandi vegfarenda.

IV. KAFLI

Umferðarreglur fyrir ökumenn.

Umræða vegna 17. greinar

Því má fagna að loks sé settur á það mælikvarði hvað teljist hættulegur nálægðarakstur. Það má hins vegar mæla með því að í stað þess að setja fram þetta metrabil, sé skynsamlegra að gera eins og t.d. Norðmenn sem mæla fyrir um bilið í sekúndum þannig að fjarlægðin verði mörkuð með tilteknum fjölda sekúndna eftir því á hvaða hraða er ekið og hvernig ökutæki á í hlut. Þannig væru sekúndurnar fleiri sem krafist yrði ef um þungt ökutæki, með mikinn skriðþunga og lengri hemlunarvegalengd, væri að ræða og nálægð þess við ökutæki en ef um létta fólksbifreið væri að ræða.

Tillaga vegna 22. greinar
Almennar reglur um framúrakstur.

Lagt er til að orðalagi: ökutækið á undan beygi til hægri o.s.frv. breytist í: **ökutækinu á undan sé beygt til hægri eða ökumaður undirbúi greinilega hægri beygju...**

Skýring: Ökutækið getur ekki gert neitt sjálf, það er ökumaðurinn sem gerir það og er það orðalag notað annars staðar í frumvarpinu.

Í fjórðu málsgrein er lagt til að við bætist:
Akreinasvig er óheimilt.

Skýring: Það sem hér er lýst er háttsemi sem kölluð hefur verið akreinasvig og fellur undir tillitslausan hættuakstur sem sjálfsagt er að sporna við. Með því að lýsa brotinu, jafnvel í 3. grein frumvarpsins, og nefna það berum orðum í lagatexta, væri auðveldara fyrir lögreglu að stemma stigu við því.

Tillaga vegna 26. greinar

Lagt er til að bætt verði við greinina: **Ökumaður skal skilyrðislaust nema staðar er gangbrautarvörður gefur bendingu um að barn þurfi að fara yfir götu á gangbraut.**

Skýring: Gangbrautaverðir eru algengir við skóla og þeirra hlutverk er að vernda gangandi vegfarendur, sérstaklega börn. Þeir hafa ekkert vald og ökumönnum ber ekki að stöðva fyrir þeim og réttarstaða þeirra er óviss (um þá gilda væntanlega aðeins almennar reglur um samskipti ökumanna og gangandi vegfarenda við gangbraut). Með því að skilgreina hlutverk þeirra og kveða uppúr um skyldu til að hlýða þeim er verksvið þeirra skilgreint.

Þessi heimild kann að verða gefin ráðherra sbr. lokamálsgrein 80. greinar frumvarpsins, sem er að mestu samhljóða 79. gr. í gildandi lögum en hér er vakin athygli á ákveðnu lagalegu tómarúmi um verkefni og valdsvið gangbrautavarða.

Tillaga vegna 27. greinar
Stöðvun ökutækis og lagning þess.

Við fyrsta málslið annarrar málsgreinar bætist: **miðað við akstursstefnu**

Skýring: Til að taka af allan vafa er lagt til að þessum orðum verði bætt við svo öllum sé ljóst hvað við er átt.

V. KAFLI
Ökuhraði.
Tillaga vegna 35. greinar

Lagt er til að inn í lokamálsgrein verði bætt orðinu „aðrir“ og hún hljóði svo. **Þegar vegur er blautur skal ökumaður, eftir því sem unnt er, aka þannig að aðrir vegfarendur verði ekki fyrir aurslettum.**

Skýring: Með því að setja orðið „aðrir“ inn í textann er tekinn af allur vafi á því að ekki sé eingöngu átt við gangandi vegfarendur en ákvæðið í nágildandi umfl. hefur verið skilið þannig af mörgum.

Umræða vegna 40. greinar
Undanþága til æfinga og keppni vegna aldurs.

Í *athugasemdum* með þessari grein frumvarpsins er fjallað um samráð við lögreglu. Það ætti með réttu að vera einnig inni í lagatextanum til að taka af öll tvímæli

VII. KAFLI.
Sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól.

Umræða um 43. greinar
Almennar reglur um akstur bifhjóla.

Vandséð er að nýmælið í fyrstu málsgrein um að heimila tveimur ökumönnum að aka samhliða á akrein samrýmist því umferðaröryggislega sjónarmiði sem sett er fram í 1. grein frumvarpsins. Akstur bifhjóla er vandasamur eins og dæmin sanna og ekki verður séð að það þjóni neinum sérstökum tilgangi, né stuðli að öruggari akstri bifhjólamanna, að hafa þá saman tvo í einu, hlið við hlið á akreinum sem ætlaðar eru einu ökutæki. Umtalsverð nálægð verður milli tveggja ökumanna og slysaætta eykst. Lagt er til að þetta verði fellt út með hliðsjón af framanrituðu enda engin sérstök rök fyrir þessu en mörg á móti því.

Þess má geta að um nokkurt skeið hefur bifhjólamönnum verið kennt að aka í röð á akreinum þannig að fyrsti bifhjólamaður ekur nálægt miðlínu eða deililínu og sá sem næstur kemur hægra megin, nokkrum hjóllengdum aftar, næsti nálægt akreina-(miðlínu) og svo koll af kalli. Ökukennarar telja þetta aksturslag öruggast er það kennt þeim sem taka bifhjólapróf.

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

Tillaga vegna 48. greinar
Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl.

Við fyrsta málslið bætist við á eftir „lögreglu“ **eða eftirlitsmanna Vegagerðarinnar.**

Skýring: Þar sem eftirlitsmönnum vegagerðarinnar er falið takmarkað lögregluvald eða umferðarstjórnunarvald bæði skv. 68. gr. gildandi umfl. og skv. frumvarpinu, verði það að lögum, má velja því upp hvort ekki sé rétt að fela þeim að vinna fleiri verkefni fyrst þeir eru í samskiptum við ökumenn sem lögreglan hefur almennt ekki afskipti af náí frumvarpið fram að ganga.

Varðandi þvagsýnatöku af ökumanni sem ekki vill veita samvinnu er eftirfarandi sett fram til umhugsunar:

Sjálfsgagt er að reisa skorður við óþarfa valdbeitingu gagnvart ökumönnum sem ekki vilja láta sýni í té en rétt er að vekja athygli á að ökumaður, grunaður um ölvunarakstur, sem ekki er

staðinn að akstri, og sem ekki vill gefa þvagsýni, veldur lögreglunni verulega aukinni vinnu og að auki getur bið eftir dómsúrskurði haft áhrif á framgang málsins og þar með réttvísinnar.

Í athugasemdum með þessari grein er fullyrt, án þess að það sé rökstutt sérstaklega, að ekki sé viðurlutamikilið að óska eftir úrskurði dómara við þessar aðstæður en rétt er að hafa það hugfast að á meðan getur gengið mjög á þann tíma sem lögreglan hefur til að afla sönnunargagnsins sem ökumaður neitar að láta í té og þetta mun breyta því vinnulagi sem viðhaft hefur verið.

XI. KAFLI

Ökuskírteini og ökuþróf. Umræða vegna 55. greinar

Spyrja má þeirrar spurningar hverjir hafi leyfi til þess að sjá ökuferla ökumanna. Um þau gögn gilda í dag reglur um meðferð persónuupplýsingar hjá lögreglu og almenn sjónarmið um meðferð persónuupplýsinga. Vegna aukinna eftirlitsverkefna Vegagerðarinnar og Umferðarstofu (sem mögulega verður orðin að Farsýslu ríkisins), sem leiða af nýjum umfl. náí frumvarpið fram að ganga, má velja því upp að þær stofnanir fái aðgang að ökuferlum úr upplýsingakerfum lögreglunnar. Með framsækinni lagasetningu mætti einnig opna á aðgang annarra að ökuferlum, jafnvel tryggingarfélag, að fengnu samþykki viðkomandi eða jafnvel án þess.

Tillaga vegna 61. greinar Afturköllun ökuréttinda.

Við 4. málsgrein bætist: **Skylda má ökumann, sem sviptur hefur verið ökurétti vegna ölvunar-, lyfja- eða fikniefnaaksturs að sækja námskeið um umferðaröryggismál með sérstaka áherslu á fikn og akstur.**

Skýring: Ökumenn, sem sviptir hafa verið ökurétti vegna ölvunar-, lyfja eða fikniefnaaksturs, hafa ekki þurft að sækja sérstakt námskeið skv. gildandi umfl. til að reyna að vinna bug á fikn sinni. Með því að áskilja námskeiðasókn um fikn og fiknisjúkdóma og hættuna af akstri undir áhrifum, sem hluta af því að öðlast ökurétt á ný, væri farið að dæmi annarra þjóða, t.d. Bandaríkjamanna, og það gæti unnið að markmiðum frumvarpsins..

Umræða vegna 67. greinar. Æfingaakstur.

Í 2. málsgrein segir að: Heimilt er að afturkalla æfingaleyfi ef sérstaklega stendur á.

Með skýrleika refsheimildar í huga má velja því fyrir sé hvort ekki þurfi að skilgreina hvað átt er við með „sérstaklega“.

Tillaga vegna 69. greinar Tenging og dráttur ökutækis.

Lagt er til að heimild til að tengja tvo eftirvagna við vinnuvél eða dráttarvél, **gildi ekki í almennri umferð.**

Skýring: Ljóst er að akstur á dráttarvél eða vinnuvél í almennri umferð er vandasamur vegna þess að hraði þessara tækja, umfang, búnaður, þjálfun ökumanna o.fl. er með öðrum hætti en

samsvarandi atriði sem lúta að annarri umferð. Það kunna að vera einhver rök fyrir því að heimila fleiri en einn eftirvagn á eftir vinnuvél eða dráttarvél á lokuðu vinnusvæði en í almennri umferð á slíkt ekki erindi vegna þeirrar hættu sem það veldur (vakinn er athygli á að vinnuvél má vera breiðari (3.30 m) en önnur ökutæki sem um vegi fara og sama gildir um eftirvagn hennar sbr. reglugerð um stærð og þyngd ökutækja nr. 155/2007 með áorðnum breytingum).

Umræða um 84. greinar *Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.*

Hér færi vel á því að ákveða hver gefur út stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.

Þá má einnig vekja athygli á að þótt „hreyfihamlaðir“ sé gott og gegnt hugtak þá nær það ekki, skv. almennri málvitund, yfir alla þá sem þurfa mögulega á slíkum kortum að halda. Þannig getur t.d. maður með hjarta- eða lungnasjúkdóm en sem er ekki hreyfihamlaður, haft fulla þörf á því að geta lagt nálægt verslun eða læknastofu, ekki síður en sá sem bundinn er við hjólastól eða er á annan hátt hreyfihamlaður. Því er lagt til að notað sé annað, almennara orð og kemur þá fyrst í hugann orðið **fatlaður** eða þá setning sem lýsir því sem við er átt, t.d.: **Stæðiskort fyrir þá sem eru hreyfihamlaðir eða geta af öðrum orsökum ekki nýtt sé almenn bílastæði af heilsufarsástæðum.**

Umræða um 86. greinar *Merking vegna framkvæmda við veg.*

Vakinn er athygli á að nauðsynlegt er að skilgreina hugtakið „*stjórnandi verks*“ í lögnum. Slík tilvik eru þekkt þar sem lögreglan ætlar að hafa afskipti vegna vanefnda á merkingum að stjórnandi verksins er talinn vera „maður úti í bæ“, t.d. verkfræðingur á verkfræðiskrifstofu.

XVI. KAFLI

Eftirlit lögreglu og Vegagerðarinnar með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl. **Umræða um 88. greinar**

Eftirlit með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja.

Lögreglunni er fullkomlega treystandi til mæla stærð bifreiða eða vigta og það vinnur á mótí því að lögin nái markmiði sínu að skilgreina ákveðin brot „frá“ lögreglu og „til“, í þessu tilfalli, Vegagerðarinnar. Það að lögreglan, sem hefur frá upphafi eftirlits á Íslandi, verið sá aðili sem hefur borið ábyrgð á því að framfylgja því að umferðarlögum og áður sambærilegum lögum, sé hlýtt, þurfi í framtíðinni að kalla til aðstoð út af málum sem hún hefur áður sinnt ein og hjálparlaust, er ekki fallið til að gera eftirlitið skilvirkara. Lögreglan mun ekki telja það til framdráttar að þurfa að leita til annarrar stofnunar til að bregða málbandi á farm eða skoða frágang hans.

Þótt ljóst sé að setja eigi málin í annan farveg sbr. 92. grein frumvarpsins er rétt að menn velti því fyrir sér hvernig lögreglan muni sinna þessum verkefnum, sem á þennan hátt eru skilgreind fyrir aðra. Reynslan í löggæslu sýnir að þetta er ekki heilladrjúgt og vert að benda á að á landinu í dag eru fleiri hundruð lögreglumenn við almenn lögreglustörf meðan eftirlitsmenn Vegagerðarinnar eru í dag um 10-20. Því liggur í hlutarins eðli að ef lögreglan

Íftur svo á að eftirlit með þessum mikilvægu öryggismálum séu komin á annarra hendur, sinni hún þeim síður.

Tillaga vegna 89. greinar

Eftirlit Vegagerðarinnar með akstri þungra ökutækja.

Vekja má athygli á að það eru rök fyrir því að eftirlitsmenn Vegagerðarinnar megi stöðva fleiri ökumenn en þá sem aka stórum bílum. Þeir gætu þurft að láta framhjá sér fara ökumann sem t.d. drægi hættulega kerru sem væri hættulega hlaðin þannig að hún, eða farmur hennar ylli öðrum vegfarendum hættu. Fyrst ákveðið er að fela eftirlitsmönnum meira vald en þeir hafa nú sbr. framanritað, er vænlegra að gera þeim kleift að stöðva öll ökutæki sem t.d. bera farm sem er hættulegur eða sem augljóslega eru til hættu fyrir umhverfið.

XVIII. KAFLI

Refsingar.

Tillaga vegna 95. greinar

Brot er varða sektum eða fangelsi.

Lagt er til að bætt verið við ákvæðið að: **Ökumaður sem ekki stöðvar þegar lögreglan gefur honum stöðvunarkerki og hefur flóttu frá henni, sæti fangelsi að lágmarki í 30 daga auk sektar.**

Skýring: Ökumaður sem reynir að „stinga“ lögregluna af ætti tvímælalaust að vera í þessum flokki sbr. það sem áður sagði um 4. og 10. gr. Eftirför sem lögreglan er knúin til að framkvæma er dauðans alvara. Forgangsaksturinn einn og sér er hættulegur (t.d. þegar lögregla ekur með forgangi á vettvang glæps eða slyss) og erlendar rannsóknir sýna að slíkur akstur er margfalt (7+) hættulegri en almennur akstur. Það að ökumaður stöðvi ekki og neyði lögreglu til eftirfarar, á skilyrðislaust að leiða til tiltölulega þungrar refsingar enda sérstakt almannahættubrot sem væri til bóta að lýsa í umfl. Með því væri dómurum létt vinnan við að koma lögum yfir slíka menn en brugðið hefur við að það hafi ekki ávallt gengið eftir að koma maklegum málagjöldum yfir þá sem sýna af sér slíka háttsemi.

Tillaga vegna 106. greinar

Endurveiting ökuréttar.

Nýr stafliður, e bætist við: **Sótt námskeið um umferðaröryggismál með sérstaka áherslu á fikn og akstur ef ölvunar- lyfja- eða fikniefnaakstur var orsök ökuréttarsviptingar.**

Vísað er til umræðu hér fyrir í þessum athugasemdum (61. gr. frumvarpsins).

Tillaga vegna 109. greinar

Upptaka ökutækja.

Lagt er til að afstunga frá lögreglu, eða tilraun til þess, komi inn í ákvæðið sem gæti þá verið þannig: Þegar um stórfelldan eða ítrekaðan ölvunarakstur er að ræða sem ekki fellur undir 2. mgr. þessarar greinar, stórfelldan eða ítrekaðan akstur manns sem sviptur hefur verið ökurétti eða manns sem ekki hefur öðlast ökuréttindi, stórfelldan eða ítrekaðan hraðakstur eða akstur

sem telst sérlega vítaverður, þar með talið afstunga frá lögreglu eða tilraun til hennar, að öðru ...

Tillaga vegna 112. greinar
Brotflutningur ökutækja.

Lagt er til að **gatnahreinsun eða sópun**, geti veri tilefni brottflutnings.

Skýring: Hreinsun veghaldara á götum, sérstaklega húsagötum, í þéttbýli, er oft hindruð af kyrrstæðum bifreiðum. Hér hefur ekki tíðkast að vara umráðamenn bifreiða við að til standi að sópa eða hreinsa götu en í reglugerð um lögreglusamþykktir nr. 1127/2007 er fjallað lítið eitt um þetta atriðið í 16. gr. Með því að ekki tekst að hreinsa götur fullkomlega, næst ekki að vinna gegn því að svifryk og annað skaðlegt, ógni heilsu þeirra sem um götur fara. Sérstaklega má í þessu sambandi nefna þá sem eru haldnir lungnasjúkdómum og öðrum viðlíka kvillum. Að því gefnu að allra formsatriða sé gætt, tilkynnt um fyrirhugaða hreinsun með t.d. götugauglýsingum eða auglýsingum í fjölmiðlum, er lagt til að veghaldari fái heimild til að fjarlægja ökutæki sem ekki er sinnt um að færa úr stað, og skili því á svipaðan stað, þegar hreinsun er lokið. Þetta er auðvelt að gera með sérstaklega útbúnum bifreiðum og án þess að það valdi tjóni.

Hugtakanotkun:

Það athugist að í umsögn fjárlagaskrifstofu með frumvarpinu er *löggaeslumyndavél* ranglega kölluð *öryggismyndavél* en það er annar hlutur.