



LÖGREGLUSTJÓRINN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 141/204
komudagur 24.10.2012

Reykjavík, 24. október 2012
Tilvísun: 201210-1121

Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga (heildarlög), 179. mál

Vísað er til tölvupósts, dags. 10. október sl., þar sem óskað er eftir umsögn lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu (LRH) um frumvarp til umferðarlaga.

Meðfylgjandi eru ábendingar og athugasemdir umferðardeildar LRH við framangreint frumvarp. Umsögnin byggir á reynslu og þekkingu starfsmanna deildarinnar en stjórnendur hennar hafa skipulega undanfarin ár safnað saman upplýsingum um þau atriði sem betur mega fara í umferðarlögum.

Virðingarfyllst,


Stefán Eiríksson, lögreglustjóri





LÖGREGLUSTJÓRINN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

**Ábendingar/athugasemdir umferðardeildar
LRH við frumvarp til nýrra umferðarlaga
(141 löggjafarþing 2012-2013 / Þingskjal 180 – 179 mál)**

Reykjavík, 24. október 2012

Forsendur/skýringar – helstu ábendingar og athugasemdir

Við mat á frumvarpinu reyndi lögregla (umferðardeild LRH) að leggja til grundvallar hvort breytingar á tilteknum ákvæðum skili sér í auknu umferðaröryggi.

Önnur atriði sem reynt var að leggja mat á var skýrleiki lagagreina með eftirfylgni lögreglu í huga og eftir atvikum atriði er sérstaklega snúa að vinnu lögreglu.

Aðalatriðin að mati lögreglu eru eftirfarandi:

- 4. gr. Lögregla telur lagarammann um óæskilega hættulega hegðun í umferð eins og hliðarskrið og spól ekki nægjanlega skýran, eftirfylgni lögreglu og ákærvalds því minni en ella og umferðaröryggi þá jafnframt.
- 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.
- 43. gr., 1. mgr. 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 eingöngu verði sektað við „fyrsta brot“ mælist ökumaður með 0,2% eða meira en undir 0,5%. Lögð er til svipting ökuréttar við slíkum brotum eins og öðrum ölvunarakstursbrotum.
- 48. gr. Sú breyting er lögð til að megi ökumaður ætla að akstur geti verið tilefni lögreglurannsóknar, t.d. eftir umferðaróhapp, sé honum óheimilt að neyta áfengis eða annarra vímuefna næstu 6 klukkustundir eftir að akstri lauk.

Ábendingar og athugasemdir lögreglu

I. KAFLI Almenn ákvæði.

1. gr. Markmið

Aths.

Lögregla fagnar því að markmið laganna sé sett í frumvarpið, um að vernda líf og heilsu vegfarenda.

3. gr. Skilgreiningar

Aths.

- „19. *Lagning ökutækis*: Ökutæki komið fyrir í kyrrstöðu, með eða án ökumanns. Stöðvun

ökutækis í minna en þrjár mínútur eða til að hleypa farþegum inn eða út eða vegna lestunar og losunar farms telst þó ekki lagning þess.“

Skilja má ákvæðið þannig að ávallt megi stöðva ökutæki í þrjár mínútur áður en um lagningu teljist að ræða. Lagt er til að ákvæðið verði orðað þannig:

„Ökutæki komið fyrir í kyrrstöðu, með eða án ökumanns. Stöðvun ökutækis í minna en þrjár mínútur til að hleypa farþegum inn eða út eða vegna lestunar og losunar farms telst þó ekki lagning þess.“

II. KAFLI Reglur fyrir alla umferð.

4. gr. *Tillitssemi, almenn aðgæsluskylða og óþarfa hávaði.*

Aths.

Lögregla hefur ítrekað bent á nauðsyn þess að setja í umferðarlög skýrt ákvæði sem bannar ógætilegan og/eða hættulegan akstur.

Því er lagt til að við 4. gr. bætist eftirfarandi texti:

„Óheimilt er, án fullnægjandi ástæðu, að aka ökutæki þannig að það missi veggrip, þar með talið hliðarskrið og spól.“

7. gr. *Fyrirmæli og leiðbeiningar fyrir umferð.*

5. mgr.

„Ef ökumaður má ætla að merkjagjöfum stöðvun lögreglu, ljós- og/eða hljóðmerki, beinist að honum skal hann stöðva ökutæki sitt strax ef það er hægt án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.“

Aths.

Framangreint ákvæði er nokkurn veginn samhljóða ábendingu frá lögreglu sem sett var fram 9. janúar síðastliðinn. Sú breyting hefur þó verið gerð að stöðvun er lögð í mat ökumanns samkvæmt ákvæði frumvarpsins sbr.,: „...*ef það er hægt án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.*“

Lögregla telur að mat þetta eigi að vera í í höndum lögreglu og því sé ökumönnum skylt að stöðva þegar lögregla gefur um það merki með ljós og/eða hljóðmerki en jafnframt að ökumanni beri að stöðva án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.

Tillaga lögreglu er því sett fram að nýju og hljóðar svo:

„Ef ökumaður má ætla að merkjagiöf lögreglu, ljós og/eða hljóðmerki, beinist að honum ber honum að stöðva ökutæki sitt strax og án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.“

10. gr.

Almennar reglur um forgangsakstur.

„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. kafla um ökuhraða, enda gæti hann sérstaklega ákvæða 2. mgr. 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð.“

Aths.

Fram kemur að víkja megi frá IV. og V. kafla enda sé gætt ákvæða 2. mgr. 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð. Ekki er hægt að skilja ákvæðið öðruvísi en að í forgangsakstri beri ökumanni að fara eftir umferðamerkjum samkvæmt 2. mgr. 7. gr. Þarna er brotalöm að mati lögreglu því tíðum þarf slökkvilið og lögregla að brjóta gegn þessari grein, svo sem við akstur á móti einstefnu, akstur gegn beygjubanni og þess háttar.

Eftirfandi breyting er því lögð til:

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. kafla um ökuhraða og 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð.

11. gr.

Aðgát við slys- eða brunastað eða hópgöngur

„Vegfarandi má eigi rjúfa eða hindra á annan hátt för hóps barna undir leiðsögn stjórnanda eða annarra hópgöngu nema með leyfi lögreglu.“

Ákvæði þetta virðist óþarft með vísan til 4. gr. frumvarpsins um tillitssemi og almenna aðgæsluskyldu.

IV. KAFLI
Umferðarreglur fyrir öikumenn

17. gr.
Hvar skal aka á vegi.

2. mgr.

„Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skal þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en 3 sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna.“

Aths.

Samkvæmt tölum Umferðarstofu má rekja 23,7% allra slysa og óhappa á höfuðborgarsvæðinu árið 2011 til aftanákefslna. Til mikils er því að vinna að koma í veg fyrir þau með skýrum lagaákvæðum og eftirfylgni lögreglu ef út af er brugðið.

Sú viðbót að bæta við ákvæði um „að það taki eigi minna en 3 sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna“ er að mati lögreglu til þess fallið að flækja rannsókn slíkra mála og þar með draga úr mögulegri eftirfylgni lögreglu í kjölfar árekstra til dæmis. Þá virðist orðalagið „að jafnaði“ ekki það afgerandi að það geri lögreglu mögulegt að beita öikumenn viðurlögum ef minna en þrjár sekúndur tekur að aka bilið milli ökutækja.

Lagt er til að þessi setning verði felld út.

3. mgr.

Utan þéttbýlis skal ökutæki sem háð er sérstökum hraðareglum skv. 36. gr. vera svo langt frá næsta ökutæki á undan að þeir sem fram úr aka geti án hættu komist á milli þeirra að loknum framúrakstri.

Aths.

Að líkindum er þarna átt við 37. gr. sem fjallar um lægri hámarkshraða ökutækis.

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. Léttum bifhjólum í flokki I má þó ekki aka samhliða.

Bifhjóli, öðru en bifhjóli í flokki I, má eigi aka á gangstétt, göngustíg eða hjólastíg, nema skilyrði 2. mgr. 26. gr. eigi við.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má eigi flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til. Farþegi á bifhjólinu skal ætíð sitja fyrir aftan öikumann.

Þrátt fyrir ákvæði 3. mgr. er óheimilt að flytja farþega á léttu bifhjóli í flokki I. Heimilt er að flytja farþega á léttu bifhjóli í flokki II sé ökumaður 20 ára eða eldri, enda sé bifhjólið til þess ætlað.

Barn, sjö ára eða yngra, sem er farþegi á bifhjóli skal sitja í sérstöku sæti því ætluðu. Barn eldra en sjö ára skal ná með fætur niður að fótþvilum bifhjóls, en að öðrum kosti á fyrri málsliður við.

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

Eigi má aka torfærutæki á vegi sem ekki er einkavegur frekar en hér greinir:

- a. sá sem þarf að aka yfir veg má aka eftir veginum skemmstu leið sem hentug er,
- b. aðstæður utan vegar gera það nauðsynlegt að aka eftir veginum, og
- c. ökumaður torfærutækis skal vikja fyrir öðrum vegfarendum á veginum og nema staðar áður en hann fer inn á veg.

Léttu bifhjóli í flokki I má aka á götum með 50 km hámarkshraða, á hjólastíg og hjólarein og á öðrum vegum sem eru sérstaklega merktir til aksturs slíkra bifhjóla.“

Aths.

Lögreglan leggst gegn því ákvæði að ökumönnum bifhjóla sé heimilað að hjóla samhliða á sömu akrein í þéttbýli enda vandséð að það auki umferðaröryggi í samræmi við markmið laganna.

Aths.

Villa virðist í 2. mgr., á væntanlega að vera léttu bifhjóli í flokki I.

Aths.

Lagt er til, varðandi ákvæði um torfærutæki í 7. mgr, að hnykkt sé á því í umferðarlögum að akstur þeirra í þéttbýli sé bannaður, en það er í samræmi við ákvæði 21. gr. reglugerðar nr. 1127/2007 um lögreglusamþykktir:

Allur akstur torfærutækja, s.s. vélsleða og torfæruhjóla, er bannaður innan þéttbýlis. Sveitarstjórn getur þó heimilað undanþágu frá þessu ákvæði á afmörkuðum svæðum og skal sú ákvörðun tilkynnt lögreglustjóra.

Lögð er til eftirfarandi viðbót við 43. gr.:

„Allur akstur torfærutækja, s.s. vélsleða og torfæruhjóla, er bannaður innan þéttbýlis. Heimilt er sveitarstjórn þó að veita undanþágu frá þessu ákvæði á afmörkuðum svæðum og skal sú ákvörðun tilkynnt lögreglustjóra.“

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 mælist með áfengismagn í blóði undir 0,5‰.

Samkvæmt verklagi lögreglu er ökumanni sem mælist í alkóhólprófi yfir 0,29‰ en undir 0,45‰ gert að hætta akstri en ekki aðhafst frekar af hálfu lögreglu samkvæmt

starfsfyrirmælum RLS, áður dómsmálaráðuneytis. Þeir ökumenn sem mælast með 0,29% í öndunarprófi eða minna fá að halda fôr sinni áfram samkvæmt sömu fyrirmælum.

Í breytingunni, ef af verður, felst því aukin vinna lögreglu vegna ölvunaraksturs sökum væntanlegrar fjölgunar slíkra brota og hærra flækjustígs, með vísan til þess m.a. að kanna þarf feril ökumanna hverju sinni þar sem ekki skal svipta fyrir fyrsta brot. (Skýra þarf einnig hvað átt er við með fyrsta brot.)

Með vísan til ofangreinds og þess m.a. hversu hættulegt brotið telst er lagt til að það varði ökuleyfis sviptingu sé alkóhólmagn 0,2% og meira, líkt og nú er gert fyrir 0,5% og meira.

48. gr.

Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl.

Aths.

Lögregla tekur 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 viðbáru ökumanna að áfengi hafi verið drukkið ótæpilega eftir óhapp. Þær vanda rannsókn slíkra mála og kunna að skapa aukið óhagræði/inngríp fyrir sakborning, m.a. fleiri blóðtökur en ella og eftir atvikum þvagsýnatöku.

Eftirfarandi lagatexti er því lagður til og viðeigandi ákvæða getið í 102. gr um sviptingu ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs:

„Ökumanni er óheimilt að neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna í sex klukkustundir eftir akstur, ætli hann eða megi ætla að lögreglurannsókn fari fram vegna akstursins. Bannið fellur þó niður hafi lögregla afskipti af honum vegna akstursins innan sex klukkustunda frá því akstri lauk.“

5. mgr.

„Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um töku sýna og rannsókn skv. 1.–3. mgr. Vegna kostnaðar við töku og rannsókn öndunarsýnis skal sá sem sakfelldur er greiða 20.000 kr. gjald sem telst til sakarkostnaðar.“

Óhagkvæmt virðist að hafa ákvæði í lögum sem óhjákvæmilegt er að breytist með breytingum á verðlagi. Því er eftirfarandi orðalag lagt til:

„Heimilt er ráðherra að breyta fjárhæð í samræmi við breytingar á verðlagi.“

XV. KAFLI
Umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl.

83. gr.

Stöðukort og stöðureitir.

„Ráðherra getur ákveðið að þar sem heimild til lagningar ökutækja er tímabundin megi því aðeins leggja ökutæki að notuð skuli sérstök stöðukort. Ráðherra setur reglur um stöðukort og notkun þeirra.

Í þéttbýli er sveitarstjórn heimilt, að fengnu samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.“

Aths.

Lagt er til að ákvæði um lögreglu samkvæmt 2. mgr. fari út úr lögunum enda það fremur verkefni sveitarfélags en lögreglu að ákveða reglur um notkun stöðureita eða gjald.

84. gr.

Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.

„Eingöngu handhafa stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimilt að leggja ökutæki í bifreiðastæði sem ætlað er fyrir fatlaða og auðkennt með þar til gerðu umferðarmerki eða yfirborðsmerkingu eða þar sem á annan hátt er sannanlega gefið til kynna að um stæði fyrir ökutæki hreyfihamlaðs einstaklings sé að ræða.“

Aths.

Lögregla gerir athugasemdir við að ekki sé gert að skilyrði að umferðarskilti sé notað við merkingu stæðis fyrir fatlaða, enda vilja yfirborðsmerkingar mást út eða verða ósjáanlegar í snjó svo dæmi séu tekin.

Lagt er til að 1. mgr. hljóði svo:

„Eingöngu handhafa stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimilt að leggja ökutæki í bifreiðastæði sem ætlað er fyrir fatlaða og auðkennt með umferðarmerki.“

XVIII. KAFLI
Viðurlög

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 móti rauðu gangbrautarljósi
- 72. gr. – akstur ökutækis sem fengið hefur „akstursbann“ við skoðun þess
- 73. gr. – akstur ökutækis sem búið er að taka skráningarmerkin af
- 1. mgr. 77. gr. – farmur ekki skorðaður

99. gr.

Afsláttur af sektarfjárhæð.

„Veita skal sakborningi allt að 25% afslátt af sektarfjárhæð sem lögreglustjóri hefur ákvarðað ef sakborningur greiðir sektina ásamt sakarkostnaði að fullu innan 30 daga frá dagsetningu sektarboðs eða undirritun sektargerðar sem sakborningur hefur gengist skriflega undir.

Heimilt er að veita sakborningi sem hefur tekjur undir hálfum öðrum lágmarkslaunum allt að 25% afslátt af upphaflegri sektarfjárhæð. Við útreikning skal miðað við tekjur sem fram koma á skattskýrslu síðasta almanaksárs fyrir brotið.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um afslátt af sektarfjárhæð vegna umferðarlagabrota.“

Aths.

Sú heimild að veita 25% afslátt þeim sem eru með lágar tekjur, minnkar að mati lögreglu skilvirkni í úrvinnslu sekta með vísan til hærra flækjustigs við innheimtu og eykur þar með kostnað.

Lögregla veltir því upp hvort gera hefði átt greiningu á mögulegum áhrifum slíkrar breytingar á umferðaröryggi, t.a.m. hvort þau yrðu helst á þá hópa sem mestar áhyggjur þarf að hafa af; þeirra sem aka undir áhrifum áfengis og fíkniefna til að mynda (síbrotamenn), unga ökumenn og svo framvegis.

Lögregla bendir og á að brot gegn umferðarlögum telst vart til óviljaverks ökumanns. Því megi ekki að líta á lækun sektarupphæða sem einskonar réttlætismál í þessum mikilvæga málaflokki. Slíkt endurspeglar að mati lögreglu viðhorf stjórnvalda til málaflokksins, gerir lítið úr þeirri ábyrgð sem fylgir akstri ökutækis og getur leitt til minna umferðaröryggis. Varnaðaráhrif sekta verði auk þess minna og umferðaröryggi lakara.

Áhyggjur lögreglu, samanber ofangreint, beinast því að auknum kostnaði vegna þessa ákvæðis, minni skilvirkni í starfsemi lögreglu og minnkandi umferðaröryggi. Af þeim sökum leggst hún gegn ákvæðinu að svo komnu.

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 loftis 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 og skilvirkni lögreglu við eftirlit.

(Sjá einnig athugasemdir við 45. gr. og 48. gr.)

110. gr.

Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögnum.

Aths.

Lögregla fagnar þeim breytingum sem gerðar hafa verið á 110. grein um stöðubrotsgjald. Hún leyfir sér þó að nýta þennan vettvang til að benda á 3. mgr. 19. gr. reglugerðar um lögreglusamþykktir númer 1127/2007 sem hljóðar svo:

Vörubifreiðum sem eru 5 tonn að leyfðri heildarþyngd eða meira og fólksflutningabifreiðum sem flytja mega 10 farþega eða fleiri má ekki leggja á götum eða almenningsbifreiðastæðum nema þau séu til þess ætluð. Bann þetta gildir einnig um hvers konar vinnuvélar og dráttarvélar án tillits til þunga þeirra. Sveitarstjórn getur veitt undanþágu frá banni þessu og skal þá afmarka og merkja sérstaklega þá staði þar sem undanþága hefur verið veitt.

Lögregla á í erfiðleikum með að beita sér í málum sem þessum þar sem ökumaður er ekki staðinn að broti og heimild til notkunar stöðubrotsgjalds ekki fyrir hendi.

Lögregla gerir því tillögu um að einum staflið verði bætt við 110. gr. frumvarpsins, lið h, en bendir í því sambandi jafnframt á ákvæði 32. gr. reglugerðar um lögreglusamþykktir, um refsingar, kostnað, gildistöku og fleira, sem væntanlega þarf þá að breyta einnig.

Eftirfarandi viðbót er lögð til varðandi 110. gr. frumvarpsins:

„110. gr.

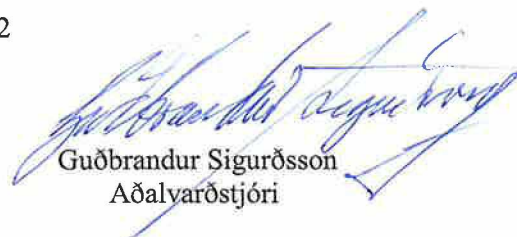
Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögum þessum og ákvæðum III kafla lögreglusamþykktar.

h. 3. og 4. mgr. 19. gr. reglugerðar um lögreglusamþykktir 1127/2007“

Reykjavík, 24. október 2012



Kristján Ó. Guðnason
Aðstoðaryfirlögreluþjónn



Guðbrandur Sigurðsson
Aðalvarðstjóri