

Ed.

431. Nefndarálit

um frv. til laga um breyting á lögum nr. 88, 14. nóv. 1917, um notkun bifreiða.

Frá samgöngumálanefnd.

Nefndin hefir rætt þetta frv. á nokkrum fundum og leitað álits vegamálastjóra, og að nokkru leyti í samráði við hann gert tillögur til breytinga á frv. Til þess að enn betur megi skilja ástæður þær, er að breytingum þessum lúta, sumum hverjum, hefir nefndin látið prenta ásamt þessu nefndaráliti brjef frá vegamálastjóra, er snertir ákvæði frv. um tryggingarskyldu bifreiðaeigenda.

Ákvæðin í 1. gr. frv. um viðurlög við því, að bifreiðarstjóri aki bifreið ölváður, eða þegar slys verður fyrir hirðuleysi, þótti nefndinni tæplega nógu hörð, og vill hún því gera þau nokkuð skýrari og strangari og breytti greininni þann veg. Þannig virðist nefndinni, að það þurfi skilyrðislaust að varða rjettindamissi um nokkurn tíma, ef bifreiðarstjóri er ölváður við aksturinn, jafnvel þó ekki hljótist slys af.

Eins og áður er á vikið, vill nefndin gera gagngerðar breytingar á tryggingarskylduákvæðum frv. Þau eru þar þann veg, að fyrirsjáanlega yrði þessari atvinnugrein íþyngt um skör fram, ef þau hjeldust óbreytt.

Ef ákvæðin ættu að haldast, yrði sennilega að ljetta af bifreiðaskattinum, með því að of háir skattar á samgöngutækjunum eru að dómi nefndarinnar mjög óheppilegir og leiðir óhjákvæmilega af þeim, að samgöngurnar verða almenníngi dýrari en æskilegt er.

Nefndin leggur til, að frv. verði samþykkt með eftirfarandi

BREYTINGUM.

1. Við 1. gr. Greinin orðist svo:

Í stað 3. málsg. 5. gr. laga nr. 88, 14. nóv. 1917, kemur:

Bifreiðarstjóri má ekki neita áfengra drykkja eða vera undir áhrifum áfengra drykkja við bifreiðarakstur.

Bifreiðarstjóri, sem brýtur ákvæði 9. gr. 2. málsg., er slys vill til, eða ekur bifreið ölvaður, skal auk sekta eftir 14. gr. sviptur ökuskírteini um ákveðinn tíma, ekki skemur en 6 mánuði, eða æfilangt, ef brot er ítrekað, verulegt slys hlýst fyrir ölæði eða miklar sakir eru að öðru leyti.

Svipting ökuskírteinis skal gerð með dómi í máli því, sem höfðað er út af brotinu, og má ennfremur láta önnur brot gegn lögum þessum og reglugerðum, sem settar eru samkvæmt þeim, ef ítrekuð eru eða miklar sakir eru að öðru leyti, varða auk sekta eftir 14. gr. sviptingu ökuskírteinis um ákveðinn tíma eða æfilangt. Ef lögreglustjóri telur nauðsyn til bera, er honum heimilt að svifta bifreiðarstjóra, sem hann telur hafa brotið ákvæði laganna eða áðurnefndra reglugerða, ökuskírteini til bráðabirgða þar til dómur fellur. Sama er og ef lögreglustjóri álitur, að bifreiðarstjóri fullnægi ekki lengur skilyrðum þeim, er útheimtast til að fá ökuskírteini.

2. Við 5. gr.

a. Fyrir orðin »að upphæð 15000 kr.« í 1. málsg. komi: »3000 kr. fyrir fyrstu bifreið og síðan 1000 kr. fyrir hverja, ef um fleiri bifreiðir er að ræða hjá sama eiganda.

b. Í stað »7500 kr.« í sömu málsg. komi: 1500 kr.

c. Fyrir orðin »eða bæjarfjelaga« í sömu málsg. komi: eða bæjar- og sveitarfjelaga.

d. Á eftir 2. málsg. komi ný málsgrein, svo hljóðandi:

Bifreiðareigandi skal undanþeginn tryggingarskyldu þeirri, er um ræðir í 1. málsgrein, ef hann afhendir lögreglustjóra verðbrjef eða aðra tryggingu, er gild verður tekin, enda nemi hún sömu upphæð fyrir hverja bifreið og ákveðið er í 1. málsgrein.

Alþingi, 26. apríl 1926.

Björn Kristjánsson,
formaður.

Ágúst Helgason,
fundaskrifari, frsm.

Einar Árnason.

Jóhann Þ. Jósefsson.

Sig. Eggerz.

VEGAMÁLASTJÓRINN

REYKJAVÍK 22/4. 1926.

Athugasemdir

við frv. til laga um breyting á lögum nr. 88, 14. nóv. 1917, um notkun bifreiða.

Jeg álit ákvæði 5. gr. um að skylda sjerhvern bifreiðareiganda til þess að tryggja bifreið sína fyrir 15000 kr. skaðabótakröfu varhugaverða, vegna þess að þessi skylda hefir mikinn kostnað í för með sjer, og óþarfa, af því að enn hafa bifreiðaslys verið hjer mjög sjaldgæf.

Mjer er kunnugt um, að slik tryggingarskylda sem þessi er ákveðin í Danmörku og Noregi, og enda upphæðin nokkru hærri en 15000 kr. Í Noregi var þó upphæðin aðeins 1000 kr. þar til ný bifreiðalög gengu í gildi fyrir fáum mánuðum síðan. Ástæða til svo mikillar hækkunar þar er talin sú, að bifreiðaslysum hafi fjölgað mjög, og voru menn því alment teknir að vátryggja fyrir margfalt hærri upphæð en skylda var, enda hafa sum vátryggingarfjelög ákvæði um lágmarkstryggingarupphæðir.

Mjer er kunnugt um, að vátryggingarljelag eitt, sem hjer starfar, hefir gefið mönnum kost á tryggingum, en iðgjöldin hafa verið svo há, að enginn vátryggir. Iðgjöldin eru þessi, og er miðað við 12000 kr. tryggingu og fæst ekki lægri:

Fyrir vörubifreiðar kr. 130,63

— fólksbifreiðar — 206,25

Jeg geri ráð fyrir, að lögbundin skyldutrygging myndi lækka iðgjöldin til mikilla muna, en samkvæmt upplýsingum um iðgjöld í Noregi og Danmörku má vænta þess, að iðgjöldin hjer yrðu alls ekki minna en 100 kr. fyrir hverja fólksbifreið, en 75 kr. fyrir vörubifreið og 30 kr. fyrir tvíhjóla bifreiðar, og myndu þá nema samtals um 38000 kr. af þessum 460 bifreiðum.

Mjer virðist það augljóst, að ekki sje rjett að íþyngja bifreiðarekstri með svo háum skatti, nema full nauðsyn sje, skatti, sem nemur um 50% meira en skattur sá, er nú hvílir á bifreiðum og orðið er til endurbóta á vegum. Væntanlega myndi og öll þessi upphæð renna út úr landinu.

Jeg hefi reynt að fá upplýsingar um slys þau á undanförunum árum, sem lögreglustjórar hafa fjallað um, og virðist mjer koma í ljós, að slysin sjeu mjög fá og flest lítil. Í Reykjavík hafa 1924 þrjár bifreiðarstjórar orðið skaðabótaskyldir um 150 kr., 200 kr. og 2200 kr., en 1925 fjórir um 100 kr., 120 kr., 175 kr. og 220 kr. Fyrir þennan tíma hefir ekki kveðið meira að slysum tiltölulega, en þó kom 1919 fyrir slys, sem dæmt var í 6000 kr. skaðabætur fyrir. Í Hafnarfirði og á Akureyri hefir aðeins komið fyrir sitt skaðabótamálið á hvorum staðnum, og námu bætur samtals um 1500 kr. Í Árnessýslu mun aldrei hafa komið fyrir mál út af skaðabótum. Vitanlega hafa oftast komið fyrir slys en þessi, því stundum hefir orðið samkomulag um bætur, eða hitt, að láta kröfur falla niður. En jeg hygg óhætt að fullyrða, að bifreiðaslys sjeu svo sjaldgæf, að ekki sje veruleg ástæða til að lögbjóða hjer skyldutryggingu, síst svo háa, sem gert er í frumv.

Jeg gæti felt mig við skyldutrygginguna, ef upphæðin væri sett t. d. 3000

kr. í stað 15000 kr., en þó jafnframt ákveðið, eins og gert er í norsku lögunum, að í stað vátryggingarskrteinis geti bifreiðaeigandi afhent lögreglustjóra til geymslu verðbrjef, sparisjóðsbók eða aðra þá tryggingu fyrir skaðabótakröfum, sem tekin væri gild. Loks þætti mér rjett, að einnig yrði sett inn í greinina ákvæði um nokkra ívilnun til þeirra, sem eiga fleiri en eina bifreið. Mér virðist t. d. ekki ástæða til þess, að fjelag, sem á 10 bifreiðar, setji 3000 kr. tryggingu fyrir hverja bifreið, heldur væri hæfilegt að ákveða 3000 kr. tryggingu fyrir fyrstu bifreiðina, en 1000 kr. fyrir hverja hinna. Næmi þá tryggingin alls 12000 kr.

Jeg þykist viss um, að iðgjöld fyrir 3000 kr. tryggingu myndu verða til-
tölulega mun hærri en fyrir 15000 kr., þannig, að þau myndu nema ekki minna en 10 þús. kr. á ári fyrir allar bifreiðar, sem hjer eru nú. Mun það þó ekki fjarri því að vera eins há upphæð og nema allar skaðabætur fyrir slys, sem dæmt hefir verið í hjer á landi, að minsta kosti undanfarin 7 ár.

Geir G. Zoëga.