

Ed. 654. Frumvarp til laga [301. mál]

um breyting á umferðarlögum, nr. 40/1968, sbr. lög nr. 55/1970 og lög nr. 30/1977.

(Lagt fyrir Alþingi á 103. löggjafarþingi, 1980—1981.)

1. gr.

60. gr., sbr. 2. gr. laga nr. 30/1977, breytist sem hér segir:

a. 2. málsg. orðist svo:

Heimilt er að aka á reiðhjólum og leiða reiðhjól á gangstígum og gangstéttum, ef það er ekki til hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur. Reglur um gangandi vegfarendur gilda að öðru leyti um þá, sem leiða reiðhjól.

b. 8. málsg. orðist svo:

Reglur greinar þessarar gilda einnig um létt bifhjól. Þó má ekki aka léttu bifhjólum á gangstígum eða gangstéttum, eða flytja á því farþega. Ákvæði 4. mgr. 59. gr. gilda og um öikumann létts bifhjóls.

2. gr.

Á eftir 64. gr. komi nýr liður og ný grein, svohljóðandi:

H. Um notkun öryggisbelta í bifreiðum.

64. gr. a.

Hver sá, er situr í framsæti bifreiðar, sem húið er öryggisbelti, skal nota það við akstur á vegum.

Eigi er skylt að nota öryggisbelti við akstur aftur á bak. Sama gildir um akstur á bifreiðastæðum, við bensínstöðvar, viðgerðarverkstæði eða við svipaðar aðstæður.

Ákvæði 1. mgr. tekur ekki til þeirra, sem eru yngri en 15 ára eða lægri en 150 sm. Dómsmálaráðherra getur sett reglur, er undanþiggi aðra en að framan greinir notkun öryggisbelta.

Eigi er skylt að nota öryggisbelti í leigubifreiðum til mannflutninga. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um undanþágu frá notkun öryggisbelta við annan sérstakan akstur eða við erfið og hættuleg skilyrði.

3. gr.

2. málsl. 3. málsg. 67. gr., sbr. 3. gr. laga nr. 30/1977, orðist svo:

Vanræksla á notkun öryggisbúnaðar, sbr. 4. mgr. 59. gr., 8. mgr. 60. gr. og 64. gr. a, leiðir þó ekki til lækkunar eða niðurfellingar fébóta.

4. gr.

83. gr., sbr. 5. gr. laga nr. 55/1970, breytist sem hér segir:

a. 1. málsgr. orðist svo:

Dómsmálaráðherra skipar 18 menn í Umferðarráð til þriggja ára í senn.

b. Á eftir „Fræðslumálastjórn“ í 2. málsgr. komi: Heilbrigðis- og trygginga-
málaráðuneyti.

5. gr.

Ákvæði 1.—4. gr. koma til framkvæmda 1. júní 1981. Eigi skal þó refsa fyrir
brot gegn 3. gr. framin fyrir 1. október 1981.

6. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af umferðarlaganefnd, en dómsmálaráðherra, Friðjón Þórðarson, skipaði nefnd þessa 15. september 1980 til að vinna að heildarendurskoðun umferðarlaga, svo og reglugerða samkvæmt þeim lögum, eftir því sem ástæða þykir til. Í nefndina voru skipaðir Sigurjón Sigurðsson, lögreglustjóri, formaður, Garðar Gíslason, borgardómari, Haraldur Henrysson, sakadómari, Ólafur W. Stefánsson, skrifstofustjóri og Snæbjörn Jónasson, vegamálastjóri.

Nefndin hefur þegar hafið undirbúning að þeirri heildarendurskoðun umferðar-
löggjafarinnar, sem henni var falin, og leggur nefndin til að nú þegar verði gerðar
þær breytingar á umferðarlögum, sem frumvarp þetta felur í sér. Er þar um að
ræða ákvæði um skyldu ökumanns og farþega í framsæti bifreiðar til að nota
öryggisbelti, um heimild til hjólreiða á gangstígum og gangstéttum og um aðild
heilbrigðisyfirvalda að Umferðarráði.

a. Notkun öryggisbelta.

Um allan skeið hefur verið alkunna að notkun öryggisbelta í bifreiðum
dregur verulega úr afleiðingum umferðarslysa. Viða um lönd hafa farið fram ítar-
legar athuganir á þessu sviði. Niðurstöður þeirra hafa leitt til þess að í allflestum
löndum eru í gildi fyrirmæli um öryggisbelti í bifreiðum. Hér á landi var ákveðið
að öryggisbelti skuli vera fyrir ökumann og farþega í framsæti fólksbifreiða, sem
flytja mega átta farþega eða færri og litilla sendibifreiða, sem skráðar eru eftir
1. janúar 1969. Gildir þetta einnig um allar kennslubifreiðar og bifreiðar, sem leigðar
eru án ökumanns. Jafnframt var ákveðið, að óheimilt væri að nota önnur öryggisbelti
en þau, sem Bifreiðaeftirlit ríkisins hefur viðurkennt.

Talið var, að frjáls notkun öryggisbelta mundi aukast verulega eftir því sem
fleiri bifreiðar yrðu búnar öryggisbeltum, samfara viðtæku kynningar- og áróðurs-
starfi og viðurkenningu á því að notkun öryggisbelta geti hjargað mannlífum og
dregið úr fjölda slysa og afleiðingum þeirra. Reyndin hefur á hinn bóginn orðið
önnur. Vegna þessa hafa víða um lönd verið sett ákvæði, er skylda ökumenn og
farþega til að nota öryggisbeltin. Ákvæði þess efnis voru fyrst sett í ríkinu Viktoría
í Ástralíu í lok ársins 1970. Síðan hefur hvert landið af öðru fylgt í kjölfarið, þótt
fyrirkomulag sé með ýmsum hætti og enn skorti á að öll ríki hafi lögfest ákvæði um
notkun öryggisbelta.

Norræna umferðaröryggisráðið (Nordisk trafikksikkerhedsråd, NTR) gerði á árinu
1973 athugun á þeim atriðum, sem koma til álita samfara ákvörðun um skyldunotkun
öryggisbelta, og lagði fram tillögur um samræmdar norrænar reglur um þetta efni.
Sjá rit NTR: Rapport 2: Bilbelter og Rapport 5: Bilbelter. Slutrapport. Ísland átti á
þessum tíma ekki aðild að NTR.

Meðinniðurstæða Norræna umferðaröryggisráðsins er sem hér segir:

Tæknilegar og læknisfræðilegar athuganir staðfesta að notkun öryggisbelta fækkar
dauðsföllum, dregur úr tölu slasaðra og meðsl verða minni en ella.

Má ætla að notkun belta geti fækkað dauðsföllum ökumanna og farþega í framsæti um meira en þriðjung og tölu slasaðra um fjórðung, ef 75% ökumanna og farþega í framsæti nota öryggisbelti þegar árekstur verður.

Þá sjaldan meiðsl hljóttast af öryggisbelti eru þau óveruleg miðað við þau meiðsl, sem hefðu orðið ef belti hefði ekki verið notað.

Athugaðar hafa verið ýmsar leðir til þess að auka notkun öryggisbelta, m. a. endurbætur á beltunum, fræðslustarfsemi um gildi þeirra og gagnsemi, án þess að það hafi borið fullnægjandi árangur. Lögfesting notkunarskyldu hefur á hinn bóginn gefið góða raun.

Vegna mikillar slysatíðni, eðli slysa og afleiðinga þeirra er síst talin minni þörf á notkun belta í þéttbýli en í dreifbýli.

Mælt er með því, að nokkrar undanþágur verði veittar frá skyldunotkun öryggisbelta, m. a. þar sem aksturshraði er jafnan mjög lítill eða um er að ræða akstur aftur á bak. Sömuleiðis vegna lágs líkamsvaxtar eða aldurs.

Þá er lagt til, að vanræksla á notkun öryggisbelta verði látin varða viðurlögum, en vanrækslan leiði þó ekki til lækkunar fébóta.

Norðurlandaráð samþykkti síðan í febrúar 1974 ályktun þar sem mælt var með því, að komið yrði á skyldunotkun öryggisbelta í bifreiðum. Voru slík ákvæði lögtekin í Svíþjóð frá 1. janúar 1975, í Finnlandi frá 1. júní 1975, í Noregi frá 1. september 1975 og í Danmörku frá 1. janúar 1976. eru ákvæðin í öllum meginatriðum í samræmi við tillögur Norræna umferðaröryggisráðsins.

Ákvæði um skyldunotkun öryggisbelta í bifreiðum hafa ekki verið tekin í íslensk umferðarlög til þessa, en ætla má, að belti séu nú í 80—85% fólksbifreiða hér á landi. Andstætt vonum hefur hins vegar ekki tekist að auka að marki notkun öryggisbelta. Með frumvarpi þessu er lagt til að lögtekin verði samsvarandi ákvæði og þegar eru í gildi á hinum Norðurlöndunum en reynsla af framkvæmd þeirra reglna hefur verið góð og árangursrík, og dregið hefur úr fjölda látinna og slasaðra í umferðinni.

Tillögur þær, sem felast í frumvarpi þessu, miða að því, að skylda þann, er situr í framsæti bifreiðar, sem húið er öryggisbelti, til þess að nota belti. Ákvæðið gildir þannig um allar bifreiðar, sem búnar eru öryggisbeltum, hvort sem þau eru í þeim að lagaskyldu eða ekki. Ákvæði um notkun belta gildir einungis við akstur á vegum skv. skilgreiningu umferðarlaga. Frá meginreglunni er síðan vikið við akstur aftur á bak, svo og um akstur á bifreiðastæðum, við bensinstöðvar, viðgerðarverkstæði eða við svipaðar aðstæður. Undanþegnir skyldu til að nota öryggisbelti eru þeir, sem yngri eru en 15 ára eða lægri en 150 sm á hæð. Ennfremur er gert ráð fyrir því, að dómsmálaráðherra geti sett reglur, er undanþiggi aðra frá notkun öryggisbelta. Þá er gert ráð fyrir því, að ekki verði skylt að nota öryggisbelti í leigubifreiðum til mannflutninga. Ennfremur að ráðherra geti sett reglur um undanþágu frá notkun öryggisbelta við annan sérstakan akstur eða við erfið og hættuleg skilyrði. Að því er varðar vanrækslu á notkun öryggisbelta er lagt til að hún leiði ekki til lækkunar eða niðurfellingar fébóta, og að eigi verði refsað fyrir slíka vanrækslu fyrstu mánuðina eftir gildistöku laganna.

b. Hjólreiðar á gangstígum og gangstéttum.

Samkvæmt 60. gr. umferðarlaga er bannað að aka á reiðhjól á gangstígum og gangstéttum eða yfir þær. Ekki má þar leiða reiðhjól, ef það er til óþæginda fyrir aðra vegfarendur. Að öðru leyti gilda reglur um gangandi vegfarendur um þá, sem leiða reiðhjól. Frumvarpið felur í sér að hjólreiðar á gangstígum og gangstéttum verði heimilaðar, enda hafi það ekki í för með sér hættu eða óþægindi fyrir aðra vegfarendur. Ákvæði þetta er í samræmi við ákvæði norskra umferðarreglna, er tóku gildi 1. október 1978.

Skortur á hjólreiðastígum veldur því, að hjólreiðar blandast bifreiðaumferð. Verða hjólreiðar hér á landi þannig hættulegri en víða erlendis þar sem hjólreiðastígar eru algengir. Talið er nú, að umferð gangandi vegfarenda og hjólreiðar eigi

meiri samleið í umferðinni en t. d. hjólreiðar og akstur bifreiða. Rýmkuð heimild til hjólreiða á gangstígum og gangstéttum mundi bæta aðstöðu til hjólreiða. Með tilliti til góðrar reynslu Norðmanna af hinu nýja ákvæði er lagt til, að hliðstætt ákvæði verði lögfest hér. Ákvæði þetta tekur þó ekki til léttra bifhjóla.

c. Aðild að Umferðarráði.

Heilbrigðisyfirvöld gegna þýðingarmiklu hlutverki í sambandi við bætt umferðaröryggi, vegna þeirrar reynslu og þekkingar sem starfslið heilbrigðismála öðlast á þessu sviði, í starfi og við rannsóknir. Umferðarráð hefur vakið athygli á, að bein aðild lækna og annarra fulltrúa heilbrigðisstétta að Umferðarráði muni styrkja starfsemi þess og þar áttu fyrir auknu umferðaröryggi. Er því lagt til, að heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneyti verði bætt í tölu þeirra aðila, sem þegar hafa rétt til að tilnefna fulltrúa í Umferðarráð.

Um 1. gr.

Ákvæði greinar þessarar felur í sér, að fellt er niður bann við akstri reiðhjóla á gangstígum og gangstéttum, þannig að hjólreiðar verði þar heimiladar, ef þær eru ekki til hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.

Samkvæmt 8. mgr. 60. gr. gilda ákvæði greinarinnar einnig um létt bifhjól. Hið nýja orðalag málsgreinarinnar kveður á um það, að heimild til hjólreiða á gangstígum og gangstéttum tekur eigi til léttra bifhjóla.

Um 2. gr.

Grein þessi felur í sér skyldu til notkunar öryggisbelta í bifreiðum. Skyldan tekur til bifreiða, sem búnar eru öryggisbeltum, og einungis til þeirra, sem í framsæti sitja, hvort heldur öryggisbeltin eru þar samkvæmt lagaskyldu, sbr. 2. mgr. 5. gr. umferðarlaga, eða ekki. Í sumum bifreiðum eru öryggisbelti fyrir farþega í aftursæti, og tekur ákvæðið eigi til þeirra.

Með notkun öryggisbeltis er átt við, að belti skuli fastspennt og að það falli hæfilega þétt að líkama.

Ákvæðið gildir einungis við akstur á vegum, þ. e. þegar ökutæki er á ferð. Orðið vegur er skilgreint í 2. gr. umferðarlaga og merkir vegur, gata, götuslóði, torg, brú, húsasund, stígur eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar. Um umferð utan vega, svo sem á lóðum, lendum, afréttum og almenningum, gilda ákvæðin ekki, nema þar sé ekið um veg í framangreindri merkingu laganna.

Í 2. mgr. er lagt til, að ekki verði skylt að nota öryggisbelti við akstur aftur á bak eða við akstur á bifreiðastæði, við bensinstöð, viðgerðarverkstæði eða þar sem svipað stendur á. Má sem dæmi nefna akstur um borð eða frá borði bílferju.

Í 3. mgr. er lagt til, að þeir, sem eigi hafa náð 15 ára aldri og þeir, sem eru lægri en 150 sm á hæð verði undanþegnir notkunarskyldu. Gert er ráð fyrir því, að ráðherra geti sett reglur, er undanþiggi aðra notkun öryggisbelta, og er þá átt við einstaklingsbundnar undanþágur byggðar á læknisfræðilegu mati.

Í 4. mgr. er lagt til, að ekki verði skylt að nota öryggisbelti í leigubifreiðum til mannflutninga. Undanþágan á eingöngu við um leiguakstur slíkra bifreiða, en ekki þegar bifreið er notuð í öðru skyni. Eðlilegt þykir að ráðherra hafi heimild til að veita undanþágu frá notkun öryggisbelta við ákveðin störf eða aðstæður. Til álita gæti komið akstur í atvinnuskyni þar sem hraði er jafnan lítill og þar sem ökumaður þarf að fara í og úr bifreið með stuttu millibili, akstur lögreglumanna við tiltekin skilyrði, t. d. fangaflutninga og sérstaka öryggisgæslu, akstur á vegi þar sem sérstök hætta þykir á snjóflóði, grjóthruni eða skriðuföllum eða akstur við mjög erfið veður-skilyrði.

Um 3. gr.

Almennt getur vanræksla á notkun öryggisbúnaðar leitt til lækkunar eða niðurfellingar fébóta. Rétt þykir, að vanræksla á notkun öryggisbelta leiði ekki til slíkrar lækkunar eða niðurfellingar. Tilgangur notkunarskyldunnar er sá að auka öryggi þeirra, sem beltin nota, en ekki að gera hlut þeirra, sem vanrækja notkunina, verri fyrir það.

Um 4. gr.

Lagt er til, að heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneyti verði bætt í hóp þeirra, er tilnefnt geta fulltrúa í Umferðarráð.

Um 5. gr.

Lagt er til, að fyrirmæli um notkun öryggisbelta og heimild til hjólreiða á gangstígum og gangstéttum komi til framkvæmda 1. júní 1981. Hins vegar þykir rétt, að eigi verði refsað fyrir brot á reglum um notkun öryggisbelta, sem framin eru fyrir 1. október 1981.