

Nd.

131. Frumvarp til laga

[108. mál]

um breyting á umferðarlögum, nr. 40 frá 23. apríl 1968.

Flm.: Friðjón Þórðarson, Jóhannes Árnason.

1. gr.

80. gr. laganna orðist svo:

Brot gegn lögum þessum eða reglum, sem settar verða samkvæmt þeim, varða sektum allt að 500 000 kr., varðhaldi eða fangelsi allt að einu ári. Sektir samkvæmt lögum þessum renna til ríkissjóðs.

Ef brot gegn lögum þessum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, er framið eftir fyrir mælum eða með vitund og vilja bifreiðareigandans eða stjórnanda í starfi, skal honum einnig refsað fyrir brotið.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Með frumvarpi því, sem hér liggur fyrir, er gert ráð fyrir þeirri breytingu á refsíákvæði (80. gr.) umferðarlaga, nr. 40/1968, að niður verði felld ákvæði 2. og 3. mgr. greinarinnar, en samkvæmt þeim varða eftirtalin brot eigi vægari refsingu en varðhaldi: Brot gegn 2. sbr. 4. mgr. 25. gr. (ölvun við akstur, ef vinnandamagn í blóði nemur 1.20% eða meira), notkun skráningarkerkis á annað ökutæki en ætlast er til,

akstur vélknúins ökutækis, er ökumaður hefur verið sviptur ökuleyfi eða rétti til þess, svo og ítrekuð brot gegn 1. og 2. sbr. 3. og 6. mgr. 25. gr. og 2. og 5. mgr. 24. gr. umferðarlaga. Frumvarpið gerir þannig ráð fyrir að dómstólar hafi frjálsar hendur um það, hvort þeir beiti sektum eða refsivist fyrir nefnd brot.

Rétt þykir að rekja í aðalatriðum hvernig refsað hefur verið fyrir þessi brot síðan bifreiðar komu til sögunnar.

Samkvæmt lögum þeim, sem giltu um notkun bifreiða fram til 1941 (l. 21/1914, l. 88/1917, l. 56/1926 og l. 70/1931), vörðuðu brot gegn lögnum sektarefsingu, nema þyngri refsing lægi við broti samkvæmt öðrum lögum. Á þessu tímabili var refsað fyrir ölvun við bifreiðarstjórn með sekt, auk þess sem ökumaður skyldi þá einnig sviptur ökuleyfi sínu um takmarkaðan tíma eða ævilangt.

Með 38. gr. bifreiðalaga, nr. 23/1941, var það tekið í lög að manni skyldi eigi refsað með vægari refsingu en varðhaldi ef hann var undir áhrifum áfengis við bifreiðarstjórn, ef hann ók bifreið eftir að hann hafði verið sviptur ökuleyfi eða rétti til þess, ef hann misnotaði neyðarmerki á bifreið eða skrásetningarmerki. Fyrstu árin eftir að þessi breyting var gerð voru þeir, sem dæmdir voru í varðhaldsrefsingu fyrir nefnd brot, látnir taka refsingu sína út. Fljótlega kom þó að því að refsiframkvæmd að þessu leyti tók að fara úr skorðum, og mun þar einkum hafa komið til að rými í fangelsum reyndist með öllu ónógt til þess að fullnusta dómanna gæti farið skipulega fram. Á árinu 1948, er mikill fjöldi ófullnægðra varðhaldsdóma hafði safnast fyrir, var brugðið á það ráð að veita öllum dómþolum náðun gegn því að þeir greiddu tiltekna sekt til ríkissjóðs. Munu flestallir hafa notfært sér náðun þessa.

Ekki var látið staðar numið við þessa náðun, heldur var næstu árin haldið áfram að náða dómþola af varðhaldsrefsingum með sams konar skilmálum.

Með lögum nr. 6/1951 var sú breyting gerð á 38. gr. bifreiðalaganna, að eigi var skylt að heita refsivist við áður nefndum brotum, nema um ítrekað brot væri að ræða. Mun nú hafa verið ætlast til að varðhaldsrefsingar, sem dæmdar væru fyrir ítrekuð brot, skyldu framkvæmdar. Fljótlega kom þó að því að tekið var að veita á ný náðanir af þessum stuttu varðhaldsrefsingum og enn með þeim skilyrðum að sekt væri greidd.

Með umferðarlögum nr. 26/1958, sem gilda að stofni til enn í dag (endurútfing sem l. 40/1968), voru bifreiðalögin frá 1941 numin úr gildi. Í 25. gr. laganna eru ákvæði um ölvun við bifreiðastjórn o. fl. Er þar gerður greinarmunur á því hvort alkóhólmagn í blóði ökumanns er frá 0.50‰ til 1.20‰ (3. mgr.) eða þar yfir (4. mgr.). Í 80. gr. laganna er ákveðið að brot gegn 4. mgr. 25. gr. laganna og nokkur önnur brot gegn lögnum skuli varða varðhaldi eða fangelsi, þ. e. fyrir þessi brot verða sektir ekki dæmdar. Sama gildir um ítrekuð brot gegn 1. og 2. sbr. 3. og 6. mgr. 25. gr. og 2. og 5. mgr. 24. gr. laganna.

Samkvæmt ákvæðum þessum hefur geysilegur fjöldi varðhaldsdóma verið kveðinn upp við dómstóla landsins síðastliðin 17 ár. Um framkvæmd dóma þessara er það hins vegar skemmst að segja, að þeim hefur ekki verið fullnægt eftir hljóðan sinni, heldur hefur hverjum einasta dómþola, sem sótt hefur um náðun af slíkum refsingum, verið veitt hún. Varðhaldsdómarnir hafa þannig ekki verið framkvæmdir nema þeir örfáu, þar sem dómþolar hafa ekki hirt um eða kært sig um að sækja um náðun, og svo nokkrir, þar sem dómþolar hafa ekki fullnægt skilyrðum náðunar um greiðslu sektar.

Lögum (stjórnarskrá) og venju samkvæmt er heimilt að fella niður refsingu eða hluta hennar með náðun. Er hér um stjórnvaldsathöfn að ræða. Telja verður eðlilegt að náðun sé eigi beitt nema sérstakar aðstæður séu fyrir hendi. Það verður að teljast óeðlilegt og varhugavert og tæpast í fullu samræmi við það ákvæði stjórnarskrár, að löggjafarvald sé í höndum Alþingis og forseta og dómsvald í höndum dómenda, að náðun sé beitt kerfisbundið við alla refsidóma í tilteknum flokki mála og meira að segja stærsta flokki refsímála sem dæmdur er af íslenskum dómstólum. Ef nauðsyn þykir að halda núgildandi refsíákvæðum umferðarlaga er jafnnauðsynlegt að skapa skilyrði til þess að dómum samkvæmt þeim verði fullnægt eftir hljóðan

sinni. Til þess yrði nú þegar að reisa varðhaldsfangahús er tæki a. m. k. 25—30 manns eða stækka núverandi fangahús sem því svarar. Slíkt mundi kosta mikið fé, að ekki sé talað um þann aukna rekstrarkostnað er af slíkri stækkun mundi leiða. Hlýtur að vakna ú spurning, hvort því fé væri ekki varið betur á annan hátt. Þá er einnig ástæða til þess að draga í efa að eðlilegt sé frá sakfræðilegu eða refsipólitísku sjónarmiði að beita stuttum varðhaldsrefsingum, svo sem núgildandi refsíákvæði umferðarlaga gera ráð fyrir. Slíkt er naumast í samræmi við nýrri stefnur í refsilöggjöf, heldur er einmitt stefnt að því að láta sektarrefsingar koma í auknum mæli í stað refsivistar, og einnig einkennir það réttarþróunina síðari ár að auka svigrúm dómara til mats og ákvörðunar í refsímálum. (Sjá: Jónatan Þórmundsson: Nýjar stefnur í refsilöggjöf. Tímarit lögfræðinga 2. h. 1975, bls. 74.)

Frumvarp það, sem hér er um að ræða, gerir einmitt ráð fyrir að dómari hafi svigrúm til þess að velja milli sektar og refsivistar er hann dæmir í málum út af ölvun við akstur og öðrum þeim málum er um hefur verið rætt hér að framan.

Í frumvarpinu er lagt til að hámark sekta samkvæmt lögnum verði hækkað mjög, en nú fylgja sektir skv. umferðarlögum sektamörkum almennra hegningarlaga.

Ef frumvarp þetta verður að lögum má draga saman í stuttu máli áhrif breytingarinnar á þessa leið:

- 1) Ætla verður að dómstólar muni framvegis beita sektarrefsingu í málum út af ölvun við akstur og öðrum þeim málum út af umferðarlagabrotum þar sem varðhaldsrefsingu er nú beitt, en dæma refsivist því aðeins að um grófari brot sé að ræða.
- 2) Þar sem hámark sekta er hækkað, má einnig ætla að sektir fyrir umrædd brot muni verða hærri en sektir þær sem nú eru settar sem skilyrði fyrir veitingu náðunar af varðhaldsrefsingu.
- 3) Talsverðan hluta málanna ætti að mega afgreiða með dómsátt. Slíkur afgreiðsluháttur er miklu fljótvirkari, ódýrari og einfaldari en málshöfðun og dómur. Breytingin horfir þannig til hraðari afgreiðslu mála og léttis á álagi á dómstólana og starfsfólk þeirra.
- 4) Refsiframkvæmdin yrði mun fljótvirkari og einfaldari en nú er.

Frumvarpið stefnir þannig ekki að því að draga úr viðurlögum fyrir ölvun við akstur og önnur þau brot sem hér er um að ræða, heldur einmitt að því að gera refsivörslu í þessum efnum virkari í reynd.