

Fimmtudaginn 17. desember 1998.

Nr. 443/1998. **Lögreglustjórinn í Reykjavík**

(Jóhann Hauksson fulltrúi)

gegn

Jóni Bjarna Hrólffssyni

(Bjarni Þór Óskarsson hdl.)

Kærumál. Ökuréttur. Bráðabirgðasvipting felld úr gildi. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Arnljótur Björnsson, Garðar Gíslason, Gunnlaugur Claessen og Haraldur Henrysson.

Varnaraðili skaut málinu til Hæstaréttar með kæru 3. nóvember sl., sem barst réttinum ásamt kærumálgögnum 5. sama mánaðar. Kærður er úrskurður Héraðsdóms Reykjavíkur 3. nóvember 1998, þar sem staðfest var bráðabirgðasvipting ökuréttar varnaraðila frá 23. október sl. Kæruheimild er í 1. mgr. 103. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Varnaraðili krefst þess aðallega, að úrskurður héraðsdóms og framangreind ákvörðun sóknaraðila verði felld úr gildi, en til vara, að svipting ökuréttar skuli aðeins vera til eins mánaðar.

Sóknaraðili krefst þess, að hinn kærði úrskurður verði staðfestur.

I.

Atvik málsins eru þau, að varnaraðili ók bifreiðinni HB 228 suður Gullinbrú í Reykjavík snemma morguns föstudaginn 23. október 1998. Mældi lögreglan ökuhraða bifreiðarinnar þar klukkan 6.05 með ratsjá, sem sýndi 99 km á klukkustund. Leyfður ökuhraði er þar 50 km á klukkustund. Í dagbók lögreglunnar um mælinguna er þess getið, að myrkur hafi verið, lýsing góð og mjög lítil umferð. Í lögregluskýrslu segir enn fremur, að yfirborð götunnar hafi verið þurrt. Með ákvörðun sóknaraðila sama dag var varnaraðili með vísan til 103. gr. umferðarlaga sviptur ökurétti til bráðabirgða, en ótímabundið. Sú ákvörðun var staðfest með hinum kærða úrskurði.

Varnaraðili mótmælir því, að hraði bifreiðar sinnar hafi verið sá, sem ratsjá lögreglunnar sýndi, og telur hann hafa verið rúmlega 80 km á klukkustund. Heldur hann því fram, að mistök hljóti að hafa

orðið. Bendi allt til þess, að lögreglumenn hafi misst sjónar á þeirri bifreið, sem þeir mældu ökuhraða á við Gullinbrú, þar til þeir stöðvuðu varnaraðila á Höfðabakka við Nethyl, en fjarlægð þar á milli sé um 1.400 metrar. Þá reisir varnaraðili kröfu sína á því, að reglugerð nr. 280/1998 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim skorti lagastöð, að því er varðar hert viðurlög í formi ökuleyfissviptingar, sem orðið hafi með setningu hennar. Er loks vísað til þess, að svipting ökuréttar sé mönnum almennt þungbær og mun þungbærari en hæstu fésektir samkvæmt áðurnefndri reglugerð. Eigi það enn frekar við í tilviki varnaraðila, sem er bakari og heldur því fram, að hann hafi viðurværi sitt af akstri.

Í úrskurði héraðsdóms og ákvörðun sóknaraðila er bráðabirgðasvipting ökuréttar varnaraðila reist á 103. gr., sbr. 101. gr. umferðarlaga, en ekki er þar vísað til áðurnefndrar reglugerðar, sem sett var með heimild í lögnum. Ekki er heldur vísað sérstaklega til hennar í greinargerð sóknaraðila fyrir Hæstarétti.

II.

Í 101.–103. gr. umferðarlaga er að finna ákvæði um sviptingu og bráðabirgðasviptingu ökuréttar. Samkvæmt 1. mgr. 101. gr. skal svipta mann ökurétti, hafi hann orðið sekur um mjög vítaverðan akstur eða ef telja verður með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns varhugavert, að hann stjórni vélknúnu ökutæki. Eru fyrirmæli í 3. mgr. sömu lagagreinar um, að svipting ökuréttar skuli vera til ákveðins tíma og eigi skemur en í einn mánuð. Samkvæmt 1. mgr. 103. gr. laganna skal lögreglustjóri svipta mann ökurétti til bráðabirgða, telji hann vera skilyrði til sviptingar ökuréttar.

Það skilyrði fyrir sviptingu ökuréttar, að um „mjög vítaverðan akstur“ sé að ræða, hefur verið í lögum allt frá setningu bifreiðalaga nr. 23/1941. Á þeim tíma, sem liðinn er, hafa gengið margir dómur vegna of mikils ökuhraða, sem skýrt hafa inntak þessa lagahugtaks. Hefur jafnframt á síðari árum verið í lögum heimild fyrir ríkissaksóknara að láta lögreglustjórum í té skrá yfir brot, sem sektarheimild þeirra nær til, ásamt leiðbeiningum um sektarfjárhæð og önnur viðurlög fyrir hverja tegund brots, sbr. nú 3. mgr. 115. gr. laga nr. 19/

1991 um meðferð opinberra mála. Í slíkum leiðbeiningum ríkissaksóknara frá 1. júlí 1992 var meðal annars að finna töflu um fjárhæð sekta og tímalengd ökuleyfissviptingar, þegar ekið var of hratt, þar sem leyfður hámarkshraði var frá 50 til 90 km á klukkustund. Leiðbeiningarnar náðu hins vegar ekki til hraðakstursbrota, þar sem leyfður hámarkshraði var undir 50 km á klukkustund. Samkvæmt leiðbeiningum ríkissaksóknara var ekki gert ráð fyrir sviptingu ökuréttar, ef ekið var á 99 km hraða á klukkustund, þar sem 50 km hámarkshraði var leyfður. Við þau hraðatakmyrk var fyrst gert ráð fyrir sviptingu ökuréttar, ef ekið var á 102 km hraða eða þar yfir.

III.

Með lögum nr. 57/1997 var umferðarlögum breytt á þann hátt, að við 100. gr. þeirra var bætt þremur nýjum málsgreinum, sem urðu 4.–6. mgr. þeirrar greinar. Að auki var bætt nýrri málsgrein inn í 101. gr., er laut að sviptingu ökuréttar samkvæmt svonefndu punktakerfi vegna ítrekaðra brota á umferðarlögum. Í 4. mgr. 100. gr. er ráðherra nú veitt heimild til að ákveða með reglugerð sektir allt að 100.000 krónur fyrir umferðarlagabrot. Skal í reglugerðinni tilgreint, til hvaða tegunda brota hún taki og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Kemur reglugerð, sem sett hefur verið með þessari heimild, í stað leiðbeininga ríkissaksóknara um viðurlög vegna umferðarlagabrota, en auk þess tekur reglugerðin til mun fleiri brota en leiðbeiningar ríkissaksóknara gerðu áður.

Í athugasemdum með frumvarpi, sem varð að lögum nr. 57/1997, er lítið vikið að öðrum viðurlögum en sektum. Þess er þó getið, að svipting ökuréttar feli í sér þau viðurlög við umferðarlagabrotum, sem mest varnaðaráhrif hafi, og komi jafnar niður á sakborningum en sektir. Svipting ökuréttar komi þó aðeins til greina, ef maður hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur eða ef telja verði varhugavert, að hann stjórni vélknúnu ökutæki. Sviptingu ökuréttar verði því vart beitt að óbreyttum lögum, ef um sé að ræða síendurtekin brot á umferðarlögum, sem ekki teljist þó stórfelld. Þá er þess einnig getið í athugasemdunum, að í raun sé aðeins verið að festa í sessi þær stöðluðu leiðbeiningar, sem ríkissaksóknari hefur látið lögreglustjórum í té, og gera þær sýnilegri fyrir borgarana.

IV.

Með lögum nr. 57/1997 var ekki hróflað við 1. mgr. 101. eða 103. gr. umferðarlaga, en þær greinar laganna lúta að sviptingu og bráðabirgðasviptingu ökuréttar fyrir mjög vítaverðan akstur. Skýring þess, hvað sé mjög vítaverður akstur í merkingu 101. gr., er háð mati, sem getur breyst. Í athugasemdum með frumvarpi til laga nr. 57/1997 eða öðrum lögskýringargögnum kemur hins vegar ekki fram, að um sé að ræða breytt mat löggjafans, að því er varði sviptingu ökuréttar fyrir hraðakstursbrot, sem leiðbeiningar ríkissaksóknara tóku til. Er þvert á móti tekið fram, að verið sé að festa þær í sessi. Brot varnaraðila hefði ekki varðað sviptingu ökuréttar samkvæmt nefndum leiðbeiningum. Af hálfu sóknaraðila hefur ekki verið vísað til fordæma úr dómaframkvæmd, sem stutt geti, að svipta beri varnaraðila ökurétti, þar eð um mjög vítaverðan akstur hafi verið að ræða. Skilyrði til aksturs í umrætt sinn voru góð, eins og áður er getið, og brot varnaraðila var framið á opnu svæði utan við sjálft íbúðahverfið í Grafarvogi.

Með vísan til þess, sem að framan er rakið, verður ekki fallist á, að sóknaraðili hafi sýnt fram á, að skilyrði hafi verið til að svipta varnaraðila ökurétti til bráðabirgða samkvæmt 103. gr. umferðarlaga, sbr. 101. gr. sömu laga. Hefur því ekki verið borið við, að heimild til þess felist í ástæðum, sem getið er í síðari hluta 1. mgr. 101. gr. og lúta að því, að varhugavert sé vegna eðlis brots eða annars framferðis ökumanns, að hann stjórni vélknúnu ökutæki. Verður hinn kærði úrskurður því felldur úr gildi og sóknaraðila gert að greiða málskostnað í héraði og kærúmálskostnað, sem verður ákveðinn í einu lagi, eins og í dómsorði segir.

Það athugast, að framkvæmd sviptingar ökuréttar af hálfu sóknaraðila, sem staðfest var með úrskurði héraðsdómara, var í andstöðu við hina almennu reglu í 3. mgr. 101. gr. umferðarlaga, sem kveður á um, að svipting ökuréttar skuli vera um ákveðinn tíma, sbr. einnig dóm Hæstaréttar 24. ágúst 1998 í máli nr. 320/1998.

D ó m s o r ð:

Hinn kærði úrskurður er felldur úr gildi.

Sóknaraðili, lögreglustjórinn í Reykjavík, greiði varnaraðila,

Jóni Bjarna Hrólfssyni, samtals 60.000 krónur í málskostnað í héraði og kærumálskostnað.

S é r a t k v æ ð i
Arnljóts Björnssonar og
Haralds Henryssonar

I.

Í lögregluskýrslu segir, að 23. október 1998 hafi tveir lögreglu-menn verið við hraðamælingar í lögreglubifreið, sem stóð á bifreiðastæði vestan við gatnamót Gullinbrúar og Stórhöfða í Reykja-vík. Þeir hafi séð til bifreiðarinnar HB 228, þar sem henni var ekið suður Gullinbrú, og mælt hraða hennar með ratsjá. Hafi hann reynst vera 99 km á klukkustund. Að því loknu hafi þeir stöðvað bifreiðina á Höfðabakka og talað við stjórnanda hennar, varnar-aðila í máli þessu.

Varnaraðili kvaðst hafa ekið bifreið sinni, HB 228, suður Gullin-brú. Skömmu eftir að hann fór yfir brúna, hafi hraðamælir sýnt rúmlega 80 km hraða. Ástæðu þess, að hann hafi litið á hraðamæl-inn, sagði varnaraðili vera þá, að hann hefði verið að hugsa um að aka fram úr annarri bifreið, sem hann hefði svo gert. Kvaðst hann telja, að hann hefði ekki aukið hraðann við framúraksturinn. Fyrir dómi hélt varnaraðili fast við þann framburð sinn, að hann hefði ekki ekið hraðar en áður getur.

Ekkert er komið fram, sem bendir til, að lýsing lögreglumanna á atvikum sé röng eða mæling þeirra ekki rétt.

II.

Svo sem greinir í hinum kærða úrskurði, svipti sóknaraðili varnaraðila 23. október 1998 ökurétti til bráðabirgða fyrir ætlað brot á 37. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Um heimild til sviptingar-innar er í ákvörðun sóknaraðila vísað til 103. gr. umferðarlaga.

Eftir gögnum málsins verður að leggja til grundvallar, að varnar-aðili hafi ekið bifreiðinni í umrætt sinn með 99 km hraða á klukku-stund, þar sem leyfður hámarkshraði er 50 km. Telja verður slíkan akstur mjög vítaverðan í skilningi 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga. Í 1. mgr. 103. gr. laganna segir, að lögreglustjóri skuli svipta mann öku-

rétti til bráðabirgða svo fljótt sem unnt er, ef hann telur vera skilyrði til sviptingar ökuréttar. Samkvæmt áðursögðu var það mat sóknaraðila, að fullnægt væri skilyrðum til sviptingar ökuréttar, og hefði hann skýra heimild í umferðarlögum til að svipta varnaraðila ökurétti til bráðabirgða. Teljum við, að ekki séu rök til að hnekkja þessari ákvörðun. Beri því að staðfesta hinn kærða úrskurð, þó þannig, að bráðabirgðasviptingin verði tímabundin í einn mánuð, sbr. hina almennu reglu í 3. mgr. 101. gr. umferðarlaga um, að svipting skuli vera um ákveðinn tíma, en eigi skemur en einn mánuð.

Úrskurður Héraðsdóms Reykjavíkur 3. nóvember 1998.

Ár 1998, þriðjudag 3. nóvember, er á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur, sem háð er í Dómhúsinu við Lækjartorg af Guðjóni St. Marteinssyni héraðsdómara, kveðinn upp úrskurður í málinu nr. Ö-16/1998.

Jón Bjarni Hrólfsson, kt. 280472-5659, krefst þess, að felld verði úr gildi bráðabirgðaökuréttarsvipting lögreglustjórans í Reykjavík frá 23. október 1998, en þá var hann sviptur ökurétti til bráðabirgða fyrir ætlað brot gegn 37. gr. umferðarlaga. Þá er krafist málsvarnarlauna.

Lögreglustjórinn í Reykjavík krefst staðfestingar bráðabirgðaökuréttarsviptingarinnar frá 23. október 1998.

Málavextir eru þeir samkvæmt skýrslu lögreglunnar frá 23. október sl., að ökuhraði bifreiðar kærða reyndist 99 km/klst., er hraðinn var mældur með ratsjá sama dag, er kærði ók suður Gullinbrú. Hámarksökuhraði á þessum stað er 50 km/klst., eins og lýst er í rannsóknargögnum.

Kærði kom fyrir dóminn í dag og mótmælti því að hafa ekið svo hratt og kvaðst hafa ekið þessa leið á rúmlega 80 km hraða. Hann bar efnislega á sama veg hjá lögreglu.

Málsástæður kærða eru m. a. þær, að reglugerð nr. 280/1998 skorti laga-stoð. Þá er vísað til þess, að ekki séu dómafordæmi frá Hæstarétti fyrir því, að svipt sé ökurétti, þegar svo háttar sem í þessu máli. Þá er vikið að því, að óvissa kunni að vera um, að lögreglan hafi mælt ökuhraða bifreiðar kærða greint sinn, og loks, að lögreglumennirnir, sem unnu að hraðamælingunni, hafi ekki komið fyrir dóm.

Í 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga segir, að svipta skuli mann ökurétti, ef hann hefur gerst sekur um mjög vítaverðan akstur og ef telja verður með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns varhugavert, að hann stjórni vélknúnu ökutæki. Lögreglustjóra ber skv. 103. gr. umferðarlaga að svipta mann ökurétti til bráðabirgða, telji hann vera skilyrði til sviptingar ökuréttar.

Svo sem rakið var, mældist ökuhraði kærða nær tvöfaldur miðað við leyfilegan hámarkshraða, og telur dómurinn því, að lögreglustjóra hafi verið rétt, eins og hér stóð á, að svipta kærða ökurétti á grundvelli 103., sbr. 101. gr. umferðarlaga.

Ökuréttarsvipting sú, sem málið er risið af, er bráðabirgðaúrræði. Eðli málsins samkvæmt er ókleift við þær kringumstæður að taka skýrslur af lögreglumönnum, sem unnið hafa að málinu, jafnt fyrir dómi og hjá lögreglu, og óeðlilegt að gera kröfu þar um á þessu stigi málsins. Verður bráðabirgðasviptingin því ekki felld úr gildi af þeim sökum.

Lögreglumennirnir, sem hraðamælinguna unnu, eru fastráðnir hjá embætti lögreglustjórans í Reykjavík og hafa lært meðferð ratsjár. Var hraðamælingin unnin eins og venjulegt er og ratsjártækið t. d. prófað bæði fyrir og eftir mælingu. Lögreglumennirnir staðfestu vinnu sína að mælingunni með undirritun í dagbók fyrir ratsjarmælingar.

Með vísan til ofanritaðs og gagna málsins þykja ekki efni til að fella hina kærðu bráðabirgðasviptingu ökuréttar úr gildi, og er hún því staðfest.

Málsvarnarlaun bíða efnisúrlausnar málsins.

Ú r s k u r ð a r o r ð:

Bráðabirgðasvipting ökuréttar Jóns Bjarna Hrólfssonar frá 23. október 1998 er staðfest.

Ákvörðun um málsvarnarlaun bíður efnisúrlausnar málsins.
