

Skjal til lögtingsmál nr. 67:
Broyting í ferðslulógini.

Skjal 7

Viðmerkingar til lógaruppskotið

Almennar viðmerkingar.

Tann nevnd, sum landsstýrið við skrivi frá 3. august 1977 setti at endurskoða ferðslulóggávuna, hevur hesar limir:

- Bileftirlitsmaður Atli Jensen, bileftirlitið.
- Verkfrøðingur Jógvan Nolsøe, landsverkfrøðingsskrivstovan.
- Fulltrúi Jalgrím Hilduberg, landsskrivstovan.
- Olivur Næss, Ráðið fyri ferðslutrygd.
- Landfúti M. Nepper-Christensen (formaður)

Herumframt eru nøkur av samstarvsfólki fútans uppi í nevndararbeiðinum.

Við lögtingslóg nr. 66 frá 18. oktober 1978 vórðu gjørdar fleiri broytingar í ferðslulógini. Broytingarnar snúðu seg m.a. um:

- 1) heimild hjá landsstýrinum til at áseta reglur um forboð fyri at flyta inn og handla við útbúningi og tilhoyri til akfør og persónliga trygdarútgærð til førara og ferðafólk,
- 2) endurskoðan av ásetingunum um ferð,
- 3) endurskoðan av ásetingunum um vikiskyldu,
- 4) nýggjar reglur um skyldur móti gangandi fólk,
- 5) endurskoðan av reglunum um steðg og parkering,
- 6) nýggjar reglur um breidd, longd og hædd á akførum,
- 7) nýggjar reglur um vekt av akførum,
- 8) broyttar reglur um samankopling og sleip,
- 9) reglur um nýtslu av fallhjálmi,
- 10) broyttar reglur um ferðsluskipan og ferðsluavmerkingar,
- 11) broyttar reglur um vegmerking.

Við lögtingslóg nr. 40 frá 1. juni 1979 vórðu hesar broytingar gjørdar:

- 1) endurskoðan av reglunum um neyðsendarkoyring.
- 2) størri atgongd til at avgera brot á reglurnar fyri steðgi og parkering við at leggja sekt á,
- 3) áseting av reglum um atgongd hjá lögregluni til at flyta burtur akfør.

Við lögtingslóg nr. 57 frá 12. maí 1980 vorðu ásetingarnar um koyring við kenning munandi broyttar, m.a. varð ásett fast promillumark við 0.80 0/00.

Hesar kunngerðir eru givnar:

- 1) kunngerð nr. 52 frá 31. júlí 1978 um parkeringarspældur,
- 2) kunngerð nr. 103 frá 6. desember 1978 um forboð fyri at flyta inn og selja stilliúngerð til prutl,
- 3) kunngerð nr. 105 frá 18. desember 1978 um fallhjálmar,
- 4) kunngerð nr. 10 frá 12. febrúar 1979 um ávisar ferðslutalvur,
- 5) kunngerð nr. 17 frá 9. mars 1979 um størstu breidd, longd, hædd, vekt og ástrýst hjá akførum,
- 6) kunngerð nr. 60 frá 2. august 1979 um neyðsendarkoyring,
- 7) kunngerð nr. 61 frá 2. august 1979 um upptøku og sølu av akførum,
- 8) kunngerð nr. 83 frá 6. november 1979 um gjald fyri ólógliga at steðga og parkera,
- 9) kunngerð nr. 75 frá 17. júní 1980 um vegmerking.

Hesar kunngerðir eru í umbúnað:

- 1) kunngerð um skráseting av motorakførum,
- 2) kunngerð um tilgerð og úngerð av akførum,
- 3) kunngerð um samankopling og sleip,
- 4) kunngerð um nýtslu av ávaringartrihrningi og ljósblunki til at siga frá skaða.

Hetta uppskotið hevur hetta innihald:

- 1) endurskoðan av reglunum fyri tilgerð og úngerð av akførum, § 1, nr. 1-3,
- 2) áseting av reglum, sum ger tað revsivert aftan á koyring, sum hevur havt samband við óhapp, at njóta rúsdrekka, § 1, nr. 4-6,
- 3) broyting av reglunum um skyldur, tá ferðsluóhapp er, § 1, nr. 8,
- 4) áseting av forboði fyri at steðga og parkera við biðistøð hjá bussum, § 1, nr. 9-11, og nr. 17,
- 5) endurskoðan av reglunum um lyktaljós § 1, nr. 12-15,
- 6) serligar reglur um atgongd hjá lögregluni at taka førararættin frá ungdómum fyri brot á ferðslureglurnar, § 1, nr. 19, sbr. nr. 7 og nr. 16.

Endiliga hevur nevndin í umráði at endurskoða ásetingarnar um koyrilæru og koyrilærarar.

Sum av hesum frammanfyri sæst, hava fleiri broytingar verið gjørdar í ferðslulóggevuni, sum hava avgerandi týðning fyri trygdina í ferðsluni. Hvussu hesar ásetingar fara at roynast, er eina mest treytað av tí, um nóg góð upplýsing verður givin um innihald teirra og ætlanina við teimum. Nevndin metir, at higartil hevur

ikki upplýsingin verið nóg góð, og mælir til, at meiri peningur verður játtaður til tað upplýsingararbeiði, sum ráðið fyri ferðslutrygd ger.

Viðmerkingar til tær einstøku ásetingar.

Til § 1, nr. 1

Tann broytingin, sum er skotin upp, er teknisk og er at líta á í sambandi við tær broytingar, sum skotið er uppá í § 1, nr. 2-3. Í tí donsku ferðslulóggávuni, her uppi í tær sambært ferðslulógini givnu kunngerðir, verða »bil« og »motorvogn« nýtt við somu merking. Skulu tær donsku kunngerðirnar um tilgerð og útgerð av akførum og um gjøllari fyriskipanir um akfør í vissan mun — sum nevndin hevur skotið upp, sbr. viðmerkingarnar til § 1, nr. 2-3,- kunnu nýtast her í landinum, er tann broyting, sum mælt er til, neyðug.

Til § 1, nr. 2-3.

Reglurnar um tilgerð og útgerð av akførum verða í stóran mun ásettar í kunngerðum frá fyrisitingini. Á henda hátt ber til at broyta og laga reglurnar skjótt, tá ið gongdin ger tað neyðugt.

Tær fyrisitingarlíga settu reglur eru kunngerð nr. 49 frá 20. september 1967 um tilgerð og útgerð av akførum (útgerðarkunngerðin), sum hon er broytt við kunngerð nr. 6 frá 14. februar 1973 og kunngerð nr. 9 frá 16. februar 1973. Í kunngerð nr. 82 frá 13. desember 1963, sum hon er broytt til kunngerð nr. 43 frá 27. juni 1966, kunngerð nr. 26 frá 2. april 1974 og kunngerð nr. 102 frá 4. desember 1980 eru ásettar serligar reglur fyri prutl, í kunngerð nr. 4 frá 27. januar 1967, sum hon er broytt við kunngerð nr. 28 frá 19. august 1972 eru serligar reglur ásettar fyri motorakfør og vinnuligan fólkaf lutning, og í kunngerð nr. 81 frá 10. november 1970 og kunngerð nr. 69 frá 13. november 1976 eru ásettar reglur um nýtslu av pikaketu og pikadekki.

Útgerðarkunngerðin frá 1967 er gjørd eftir teimum ásetingum, sum tá høvdu gildi í Danmark (kunngerð nr. 198 frá 24. juni 1955 við broytingum). Í donsku útgerðarkunngerðini hava í árunum eftir 1967 verið gjørdar nógvar broytingar kravdar av gongdini. Danska kunngerðin frá 1955 er nú avloyst av kunngerð nr. 154 frá 20. april 1977 við broytingum.

Hóast gongdina er útgerðarkunngerðin frá 1967 ikki endurskoðað og er tiskil ótíðarhóskandi. Bileftirlitið hevur í fleiri førum — eisini fyri nevndini — biðið um, at hesar reglur, ið eru av stórum týðningi fyri ferðslutrygdina, verða førdar til dags.

Í hesum sambandi skal verða havt á orði, at nógaldandi danska útgerðarkunngerð er gjørd eftir tað, at Danmark hevur samtykt tann sáttmála, sum limir í figgjarnevndini hjá ST fyri Europa gjørdu 20. mars 1958 viðvíkjandi lógfesting av samlikum treytum fyri góðkenning og sínámillum viðurkenning av útgerð og lutum til

motorakfør. Við Danmarkar staðfesting av sáttmálanum er eftir brævaskifti við landsstýrið tikið fyrivarni viðvíkjandi Føroyum.

Nevndin hevur við hesum í huga havt í ráði spurningin um at taka upp nýggjar reglur um tilgerð og útgerð av akførum, og tær broytingar, sum upp eru skotnar, er úrslitið av hesum umráðingum.

§ 10 byrjar við í samsvari við galdandi § 10, 1. stk., at heimila landsstýrinum at áseta reglur um tilgerð og útgerð av akførum o.a.m. Tær knøppu forskriftir um útgerð í §§ 5-9 í ferðslulógini verður mælt til at taka av. Øll krøv viðvíkjandi tilgerð og útgerð verða higanífrá at avgera fyrisitingarliga.

Í § 10, 1. stk., 2. pkt., verður heimilað landsstýrinum at gera av, at tær kunngerðir, sum løgmálaráðið í Danmark sambart ferðslulógini hevur givið um gjøllari forskriftir fyri tilgerð og útgerð av akførum, skulu galda í øllum ella fyri ein part her á landi. Tær umrøddu kunngerðir verða undantiknar lýsing.

Nevndin skjýtur upp, at samsvarandi teirri skipan, sum hevur gildi í Danmark, verða givnar tvær kunngerðir um tilgerð og útgerð av akførum:

- 1) ein eginlig útgerðarkunngerð, sum inniheldur bara útgerðarreglur, og sum snúgvær sær til borgararnar yvirhøvur,
- 2) ein kunngerð um gjølligar tekniskar fyriskipanir um tilgerð og útgerð av akførum, og sum hevur tær gjølligari reglur, sum ikki tørvar borgarunum at fáast við dagliga, og sum serliga hava áhuga hjá bileftirlitinum og starvs-greinini.

Tann útgerðarkunngerð, sum nevnd er undir 1), eigur eftir hugsan nevndarinnar so nógv sum gjørligt at verða orðað í samsvari við ta donsku útgerðarkunngerðina.

Nevndin heldur, at tað fer ikki at vera gjørligt at gera serliga føroyska kunngerð um gjølligar forskriftir um tilgerð og útgerð av akførum sum nevnt undir 2), og visir á, at kunngerð um hetta í Danmark verður givin á hvørjum ári, og at hon er ógvuliga greinilig. Nevndin skjýtur tí upp, at landsstýrið fær heimild til at áseta at tær í Danmark hvørja og eina tíð galdandi kunngerðir um gjølligar forskriftir um tilgerð og útgerð av akførum í øllum ella fyri ein part skulu galda her á landi. Av tí, at kunngerðirnar sum nevnt eru ógvuliga greiniligar og verða givnar á hvørjum ári, verður harumframt skotið upp, at kunngerðirnar verða undantiknar lýsing í tí góðkenda lýsingablaði. Her skal verða lagt aftrat, at hesar kunngerðir í Danmark eru undantiknar lýsing í lógtíðindi. Í teirri kunngerð, har sum landsstýrið setur ta donsku kunngerðina í gildi, verður sagt frá, hvar ein skal snúgva sær fyri at fáa kunngerðina.

§ 10, 2. stk., sum heimilar landsstýrinum at seta forboð fyri at flyta inn og selja ávísa útgerð og tilhoyr til akfør o.a.m. er óbroytt.

§ 10, 3. stk., sum heimilar landsstýrinum fyri ferðslutrygdar sakir at forbjóða at nýta akfar, sum annars lýkur tær ásettu reglur um útgerð, er nýtt. Løgmálaráðið í

Danmark verður ofta fyri — vanliga heimagjördum — akførur, ið kanska ikki beinleiðis bróta nakra reglu fyri útgerð, men sum kortini eru ivasom fyri ferðslu-trygdina. Reglan gevur móguleika til at forbjóða at nýta slíkt akfar. Reglan fer helst ógvuliga sjálvdan at verða nýtt her á landi, men er tikin við sum almenn atgerð og fyri at fáa fult samsvar við útgerðarreglurnar í teirri donsku ferðslulógini.

Til § 1, nr. 4-6.

Sum nevnt í almennum viðmerkingum vórðu við lögtingslóg nr. 57 frá 12. mai 1980 framdar broytingar í lógarásetingunum um koyring við kenning. Lógaruppskotið varð sett fram av landsstýrinum sambært endurskoðan nevndarinnar av hesum ásetingunum. Broytingarnar ásettu fast promillumark við 0.80 0/00, skilnað imillum promillukoyring og koyring við kenning, tað revisverda økið fyri koyring við kenning varð viðkað, og sakarmálsviðgerðin einfaldað.

Í álitni frá 21. apríl 1980 lagt fram av lógarnevnd lögtingsins verður m.a. flutt fram:

»Undir fyrstu viðgerð á tingi eins og undir nevndarviðgerðini varð ført fram, at uppskotið ikki bøtti um teir tvørleikar, ið standast av, at summir bilførarar rýma frá staðnum, tá skaðatilburður er hendur og siga seg at hava drukkið aftaná. Vist hevur m.a. verið til norsku ferðslulógina, hereftir bilførarar verða revsaðir fyri at hava drukkið inntil 6 tímar aftaná skaðatilburðin.

Lógarnevndin hevur havt fund við serligu ferðslunevndina undir landsstýrinum ella arbeidssbólkin, ið hevur gjørt uppskotið. Føroya landfúti, ið er formaður í hesum arbeidssbólki førði fram eins og tað stendur í uppskotinum, at nevndin metir hetta arbeiðið sum ein part av tí setningi, ið landsstýrið hevði álagt, og at arbeitt verður víðari við seinna parti av málinum sum m.a. eisini viðvíkjandi spurninginum um 6 tíma regluna úr Noreg. Ført var fram, at uppskotið var ein skerping av verandi lóg, eins og tað var ein einfaldgering og effektivisering. Upplýst var eisini, at sorinskrivarin tekur undir við uppskotinum og gevur tí sitt viðmæli.

.....

Ein samd lógarnevnd tekur undir við uppskotinum og heitir samstundis á Føroya landsstýri og biður um at bera so í bandi, at seinni partur av broytingunum í ferðslulógini verður lagdur fyri tingið til komandi tingsetu.«

Í viðmerkingum nevndarinnar til tað gjørda uppskotið til broyting í ásetingunum í ferðslulógini um koyring við kenning, sum varð sent landsstýrinum tann 6. desember 1979, og sum varð framt við omanfyri nevndu lögtingslóg nr. 57 frá 12. mai 1980, verður m.a. flutt fram, »at nevndaruppskotið ikki loysir tað vandamál, sum gerst í summum førum, har ið ein ákærður sigur seg at hava drukkið rúsdrekka aftan á koyringina. Men nevndin umhugsar at skjóta upp, at fáa í lag eina áseting,

sum í ávísuðum forum ger tað revsivert at drekka rsdrekka aftan á koyringina. Nevndin er ekki liðug við umráðingur sínar.«

Nevndin hefur nú endað umráðingarnar, og ásetingarnar, sum skotið er upp í § 1, nr. 4-6, er úrslitið av hesum umráðingum.

Vandamálið er, sum nevnt omanfyri, tað, at forarar av motordrivnum akfari, sum hava koyrt í slíkum umstoðum, at grund er til at skuldseta teir fyri promillukoyring ella koyring við kenning, í summum forum siga, at teir hava drukkið rsdrekka aftan á koyringina, og at blðroyndin ti ekki er nytilig til metingar av alkoholkoncentratinini, meðan koyrt varð. Henda frgreiðing kann vera sonn ella ósonn, borin fram til tess at royna at sleppa undan sakarábyrgd. Í báðum forum ger hetta málið torforari at greiða, og um tað er satt, sum fram er hildið, ger henda drekkingin tað ógviliga torfort at meta um alkoholkoncentratinina, tá ið koyrt varð.

Tað er rttarvenja, at tá ið framhildið verður, at tann funna alkoholpromilla stendst av rsdrekka notið aftan á koyringina, kann hetta verða gðtikið av dmstolunum, um ávísur stuðul fest fyri, at hetta er satt, herimillum frgreiðing við sambreligari grundgeving. Serliga í teimum forum, tá ið hetta verður framhildið á einum seinni stigi í sakarmlsviðgerðini, hava dmstolarnir verið ivingarsamir um rtt er framhildið. Ml, har ið hetta verður hildið fram, kunnu gerast torgreidd, við tað at tann ákrði við vitnisforslu fer at royna at sanna á tað, sum er framhildið.

Sjlvandi verður einki vandaml í teimum mlum, har sum tann ákrði verður stðgaður av lgregluni og beinan vegin handtikin. Eisini í øðrum forum fara umstoðurnar í sambandi við skuldsetingina at vera slíkar, at ekki ber til at bera fram slíka frgreiðing.

Nevndin hefur umhugsað, um tað eigur at verða roynt at loysa tað nevnda vandamálið við at áseta, at njting av rsdrekka aftaná koyringina í ávísuðum forum verður gjrt til serstakan revsiverdan atburð.

At nta í hesum umráðingum hefur nevndin fingið upplsingar um rttarstoðuna í Noregi, Svríki og Danmark.

Noregi.

Í norsku ferðslulggvuni er ein áseting, sum í ávísuðum forum ger tað revsivert at njta rsdrekka aftan á koyringina.

Vegtrafiklovens § 22, 2. led.:

»Forer av motorvogn má ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedvende middel i de første seks timer etter at han er ferdig med kjringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjringen. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at politiet har latt lege ta blodprver eller har avgjrt at blodprve ikke skal tas.«

Revsimarkið fyri at bróta hesa áseting er tað sama sum fyri koyring við kenning, eins og reglurnar fyri at taka førararættin frá einum eru tær somu sum fyri koyring við kenning.

Ein norskur fúti hevur um rættarvenju upplýst hetta:

»Rættarvenja visir greiðliga, at tað er fongsulsrevsing, sum verður nýtt fyri brot á § 22, 2. stk., í vegferðslulógini. Tað er kortini reiðiliga vanligt við treytaðari revsing saman við sekt. Treytaleys fongsulsrevsing má kortini sigast at vera meginreglan, við tað at tað má tykjast at vera upp á seg heldur litið at brigða tí dømnda viðvikjandi njótingini av rúsdrekka aftaná, um hann skal kunna fáa treytaða revsing. Ein dómur sýnist at visa, at tað einans kann vera grundarlag fyri treytaðum dómi, um bilstjórin heldur ikki aftan á koyringina hevur havt meiri enn 0,50 0/00. (Í Noregi er fast niðari promillumark 0,50 0/00). Hægstirættur hevur í dómi sagt, at við alkoholnýtlu aftaná eigur vanlig treytaleys fongsulsrevsing at verða nýtt, tá ikki serligar umstøður eru til.«

Ásetingin varð sett í norsku motorvognalógina í 1959 sambart uppskoti frá »Edruelighetskomiteen af 1947« og varð samtykt at hava óbroytta í Vegtrafikloven frá 1965.

Í fyrireikingarbeiðinum til ásetingina verður m.a. flutt fram:

»En annen vesentlig svakhet ved gjeldende lov består deri, at motorvognføreren, når han er anholdt mistenkt for påvirkning, til sin unnskyldning hevder, at han har nytt alkohol etter at kjøringen er avsluttet, og at det er denne alkoholnytning, som har medført påvirkningen. En slik alkoholnytning, som faktisk har funnet sted, vil under ingen omstendighed medføre noen fare for trafikk-sikkerheten. Men for å hindre, at beviset for motorvognføreren tilstand på et tidligere tidspunkt skal kunne ødelegges ved at han nyter alkohol etter kjøringen eller ved en påstand om dette (som politiet ofte ikke kan motbevise), har komiteen samstemmig funnet å måtte foreslå innført et uttrykkelig forbud mod slik nytning av alkohol etter trafikulykker m. v.

Komiteen er merksam på at det forbud som her innføres, strider mot det vanlige prinsipp i straffelovgivningingen om at gjerningsmannen selv straffritt kan undra eller ødelegge beviser i egen sak, jfr. straffelovens § 132. En står imidlertid når det gjelder promille-kjøring overfor bevisvansker av rent spesiell art. Disse gjør nødvendig særlig foranstaltninger fra lovgivningens side. En viser i denne forbindelse til trafikkreglens § 45, post 2, som har lovfestet en plikt til for motorvognførere å gi melding til politiet innen 24 timer om trafikkulykke, en regel som antas å gjelde selv om motorvognføreren er den skyldige i overtredelse av trafikklovgivningen«.

Tað sæst framvegis av fyrireikingarbeiðinum, at norskri ríkisikærin var imóti at løgfesta áseting, sum sjálvstøðug ger tað revsivert at njóta rúsdrekka aftan á koyr-

ingina, meðan samferðsludeildin og lögmaladeildin meintu, at hesin atburður átti at gerast revsiverdur í sambandi við njóting av rúsdrekka aftan á koyring, sum hevur havt ferðsluóhapp við sær.

Oddamenn í norsku lögregluni hava sagt um vegtrafikloven § 22, 2. stk., at hon lættir munandi um arbeiðið hjá lögregluni. Tað er nógv lættari at samprógva nakað, og reglan undirstrikar og ger, at tað er burturvið ikki at greiða rætt frá rúsdrekka-njótingini. Tað slepst undan hópin av frídømingum fyri koyring við kenning. Uttan hesa reglu kundi verið vandi fyri, at framd verða einans mál, har ið tann, sum av varðar, verður tikin við stýrið. Dómstólarnir í Noregi hava litlan hug at góðkenna sum fellandi prógv vitnisfrágreiðingarnar um, hvørt hesin tóktist hava kenning.

Svøriki.

Ein áseting, sum sjálvstøðug ger tað revsivert at njóta rúsdrekka aftan á koyringina, fekk gildi í Svøriki tann 1. januar 1976. Ásetingin, sum er innsett sum 4 a § í lóg um revsing fyri ávís ferðslumisbrot, hevur hetta orðaljóð:

»Den som efter att ha fört motordrivnet fordon förtär alkohol eller annat medel som avses i 4 § 1 mom. första stycket och som därvid inser eller har skälig anledning antaga att färden kan föranleda undersökning om brott enligt 4 § och att färtäringen kan försvåra undersökningen om sådant brott, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Ansvar må dock ej ådömas den som i anledning av färden dömes till ansvar enligt 4 §.«

Ásetingin í 4 § viðvíkur koyring við kenning.

Revsimarkið fyri at bróta hesa áseting er tað sama sum fyri koyring við kenning. Nevndin er ikki kunnug við svenska rættarvenju, her uppi í um brot á ásetingina ber við sær, at førararætturin verður tikin.

Fyrireikingararbeiðið til ásetingina er álit, sum »kommitén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott« hevur lagt fram í 1970, her m.a. verður sagt:

»Såsom framgår av de överväganden som har gjorts i det föregående är det från principiell synspunkt inte helt tilltalande att införa en bestämmelse av innebörd att man kriminaliserar som ett särskilt brott sådan efterförtäring som försvårar utredningen om trafiknykterhetsbrott. Emellertid finns redan förut i lagstiftningen exempel på att misstänkts åtgärder för att skydda sig själv från upptäckt kan föranleda ansvar. Det går inte heller att förneka att det finns ett inte obetydligt praktiskt behov av att kriminalisera sådan efterförtäring som här avses. Detta har också vitsordats av åtskilliga remissinstanser vid behandlingen av 1957 års kommités betänkande. Kommittén har därför för remissinstansernas granskning ansett sig böra lägga fram et forslag om en sådan kriminalisering.

Det nærmare innehållet i en bestämmelse om efterförtäring brott kommer att behandlas i det följande.«

Danmark.

Danska ferðslulógin hefur onga áseting, sum ger tað revsivert at njóta rúsdrekka aftan á koyringina.

Spurningurin um slíka áseting er viðgjørður í áliti um motorførarar við kenning, sum tann ferðslunevnd, ið lógmálaráðið setti tann 18. maí 1966 hefur lagt fram (álit nr. 515/1969).

Í álitinum verður m.a. tikið fram:

»For at modvirke forsøg på at hindre efterforskningen har man i Norge indført en bestemmelse, hvorefter det er strafbart at indtage alkohol eller andet berusende eller bedøvende middel i de første 6 timer efter kørslen, når den pågældende forstår eller må forstå, at der kan blive politiefterforskning på grund af kørslen.

Kommissionen har overvejet, om der bør stilles forslag om gennemførelse af en tilsvarende bestemmelse, eventuelt således at det gøres strafbart at indtage spiritus efter afslutningen af en kørsel, hvis føreren må forstå, at der kan blive tale om politimæssig undersøgelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Der kan imidlertid rettes principielle indvendinger imod en sådan regel, ligesom dens effekt vil være tvivlsom.

Når bortses fra bestemmelsen i færdselslovens § 29 om forpligtelser ved færdselsuheld, er det gældende dansk ret, at en sigtet ikke alene kan undlade at medvirke til sagens opklaring, f.eks. nægte at udtale sig, men også straffrit kan modvirke undersøgelsen. Han kan således ikke straffes for urigtig forklaring i retten eller for at bortskaffe eller tilintetgøre bevismidler.

Overtrædelse af en bestemmelse som den nævnte måtte formentlig belægges med en meget hård straf, for at der kan opnås den nødvendige prævention. Imidlertid vil der ikke med rimelighed kunne blive tale om en lige så hård straf som for kørsel i spirituspåvirket tilstand og næppe højere straf end bødestraf. Hvis en person, der har overtrådt færdselslovens § 16, stk. 1, herunder i dens forslåede nye formulering, mener, at hans eneste chance for at undgå påtale er at indtage spiritus efter kørslen, kan en bestemmelse som den skitserede næppe afholde ham fra at gøre det, da bestemmelsen kun vil medføre en ringere straf end straffen for det forhold, han eftersøges for, ligesom der ikke vil blive tale om frakendelse af førerretten. Kan han, skønt han har indtaget spiritus efter kørslen, alligevel dømmes for spirituskørsel, vil den nævnte bestemmelse ikke få selvstændig betydning ved strafudmålingen.

Kommissionen mener herefter, at en bestemmelse som den nævnte ikke bør indføres.«

Spurningurinn er somuleiðis viðgjörður í álitni frá revislógarráðnum um motorför-
arar við kenning, (álit nr. 588/1970).

Í álitinum verður m.a. sagt:

»Som det fremgår af 1969-betænkningen side 54-55, har færdselssikkerheds-
kommissionen overvejet, om der bør stilles forslag om gennemførelse af en be-
stemmelse, hvorefter der gøres strafbart at indtage spiritus efter kørsel, hvis
føreren må forstå, at der kan blive tale om en politimæssig undersøgelse for
kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Ifølge den norske vegtrafikklovs § 22 andet led er det strafbart at indtage
alkohol eller andet berusende middel i de første 6 timer efter kørslen, når den
pågældende forstår eller må forstå, at der kan blive politiefterforskning på
grund af kørslen. Ifølge oplysning fra det norske justitsdepartement ligger det
årlige antal sager, i hvilke der rejses tiltale efter den nævnte bestemmelse, på
omkring 21-25. I sager, hvor det er usikkert, når sigtede har drukket, rejses der
normalt tiltale både for spirituskørsel, vegtrafikklovens § 22 første led og for
indtagelse af spiritus efter kørslen, vegtrafikklovens § 22 andet led (alternativt).

Sanktionerne for overtrædelse af det norske forbud mod indtagelse af
spiritus efter kørslen er fængselsstraf eller bøde. Dertil kommer administrativ
indtagelse af førerretten i mindst 1 år.

Det er straffelovrådet bekendt, at den svenske trafiknykterhetsbrotts-
kommitté har fundet det rigtigst at fremlægge et forslag om efterfølgende ind-
tagelse af spiritus svarende til den norske regel til overvejelse for de svenske
myndigheder.

Den danske færdselssikkerhedskommission er imidlertid bl.a. af principielle
grunde veget tilbage fra at foreslå en regel som den nævnte optaget i færdsels-
loven. Man har således bl.a. henvist til, at det bortset fra bestemmelsen i færdsels-
lovens § 29 om forpligtelser ved færdselsuheld er gældende dansk ret, at en
sigtet ikke alene kan undlade at udtale sig, men også straffrit kan modvirke
undersøgelsen imod ham.

Kommissionen har endvidere henvist til, at overtrædelse af en bestemmelse
om efterfølgende indtagelse af spiritus formentlig måtte belægges med en meget
hård straf, for at den nødvendige prævention kan opnås. Imidlertid vil der efter
kommissionens mening ikke med rimelighed kunne blive tale om lige så hård
straf som for kørsel i spirituspåvirket tilstand, og næppe højere straf end bøde-
straf.

Selv om en regel som den norske må antages at være egnet til at modvirke
ikke blot faktisk indtagelse af spiritus efter kørslen, men også usande påstande
herom, og således vil kunne lette efterforskningen, er straffelovrådet enig i, at
at en bestemmelse som den nævnte af de anførte grunde ikke bør søges indført
i dansk ret.«

Nevndin hefur haraftrat fingið sær upplýsingar frá ákærvaldinum um, hvussu ofta tað hefur verið framhildið, at rúsdrekka er notið aftan á koyringina, í teimum málum, sum ákærvaldið hefur viðgjørt í árunum 1978 og 1979 um koyring við kenning, og hvørja ávirkan hetta hefur havt á úrslitið av sakarmálinum.

Ákærvaldið hefur givið hesar upplýsingar:

| | 1978 | 1979 |
|---|------|------|
| Talið á málum | 143 | 140 |
| Mál, har handtøka er farin fram beinleiðis í samband við koyringina, og tískil ikki hefur borið til at standa upp á njóting av rúsdrekka aftaná | 71 | 82 |
| Onnur mál | 72 | 58 |
| Mál, har fram er hildið, at rúsdrekka er notið aftaná | 24 | 13 |
| Mál, har framhalding av rúsdrekkanýtslu aftaná hefur borið við sær frídøming ella, at málið er lagt til viks | 12 | 5 |
| Mál, har framhalding av rúsdrekkanýtslu aftaná hefur ávirkað revsingarmátið | 5 | 1 |
| Mál, har framhalding av rúsdrekkanýtslu aftaná hefur verið afturrikin | 7 | 7 |

At fáa áseting, sum ger rúsdrekkanýtslu aftaná koyringina revsiverda, inn í ta føroysku ferðslulógina mætir sama iva í høvuðsspurningum, sum kemur fram í umráðingunum í Noregi, Svøríki og Danmark. Hesar umráðingar hava, sum frammanfyri nevnt — í Noregi og Svøríki borið við sær, at har eru lógboð samtykt, meðan teir í Danmark ikki hava viljað gjørt rúsdrekkanýtslu aftaná revsiverda.

Nevndin heldur, at her á landi eru serligar grundir til at áseta reglur, sum í høvuðsdráttum svara til ta norsku regluna í vegtrafiklovens § 22, 2. stk.

Tað sæst av upplýsingunum frá ákærvaldinum, sum frammanfyri eru endurgivnar, at vandamálið ikki er lítilsvert, tá framhildið verður, at rúsdrekka er notið aftaná koyringina. Tað tykist tí í royndum at vera tørvur á tí at gera rúsdrekkanýtslu aftaná revsiverda.

Tað kann haraftrat vera grund til at taka fram, at soleiðis sum — serliga ungdomar fara um við rúsdrekka — til dømis, at rúsdrekka ofta verður havt við í vogninum, og at rúsdrekka ofta er havt við, tá ið er farið verður í dans, — ger hetta, at vandamálið í málum, har framhildið verður, at rúsdrekka er notið aftan á koyringina, ofta er øðrvisi enn í Danmark. Av tí at øðrvisi er farið um við rúsdrekka, er ofta líkari til, at satt er framhildið. Hetta ger tað torførari at viðgera málini.

At enda má verða tikið við í umráðingunum, at teir motorførarar, sum hava verið uppi í óhappi, og sum rýma frá óhappsstaðnum uttan at taka lut í teimum tiltøkum, sum óhappið elvir til, og uttan at boða lögregluni frá óhappinum, eru rættiliga nógvir, smb. viðmerkingarnar til § 1, nr. 8. Í hesum førum fer ofta at vera illgruni um promillukoyring ella koyring við kenning. Ein áseting, sum ger njóting av rúsdrekka aftan á koyringina revsiverda, gevur lögregluni munandi betri møguleikar til at gera uppsókn í hesum málum.

Nevndin er tí samd um at skjóta upp, at ásettar verða reglur, sum í ávísium førum gera rúsdrekkanjóting aftan á koyringina til revsiverdan atburð í sjálvum sær.

Grundarlagið undir orðingini av teimum reglum, sum skotið er upp at áseta, hevur verið reglan í norsku vegtrafiklov § 22, 2. stk.

Tær ásetingar, sum skotið er upp, skilja frá norsku regluni í tveimum høvuðslutum:

1) Eftir norsku regluni er tað revsivert yvirhøvar at njóta rúsdrekka í tí umráðandi tíðarbilinum aftan á koyring, sum hevur farið fram undir teimum umstøðum, sum tilskilaðar eru í ásetingini.

Nevndin heldur tað vera ósamsvarandi, sjálvum sær heilt at banna rúsdrekka-njóting aftan á koyringina, av tí, at koyring aftaná njóting av rúsdrekka vanliga einans er revsiverd, tá ið njótingin hevur verið so nógv, at alkoholkoncentratióinin í blóðinum fer upp um 0.80 0/00.

Nevndin skjýtur tí upp, at revsiverdur atburður verður treytaður av tí, at tað aftan á koyringina verður notið so nógv rúsdrekka, at alkoholkoncentratióinin í blóðinum í tí umráðandi tíðarbili ella aftan á fer upp um tey mark, sum galda fyri promillukoyring og koyring við kenning, ávikavist 0.80 0/00 og 1.20 0/00.

2) Eftir norsku regluni ber maður sakarábyrgd fyri rúsdrekka aftan á koyringina, tá ið hesin skilir ella átti at skilt, at lögregluranssókn kann standast av koyringini.

Nevndin heldur, at sakarábyrgd eigur at verða knýtt saman við objektiv eyðkenni, og skjýtur upp, at sakarábyrgd fyri rúsdrekkanjóting aftan á koyringina verður samanknýtt við tey viðurskifti, at førarin av motordrivnum akfari sekur ella ósekur hevur verið uppi í ella annars verið fyri ferðsluóhapp, ella lögreglan hevur verið eftir honum.

Við orðingini »sekur ella ósekur hevur verið uppi í ella annars verið fyri ferðslu-óhapp« er at skilja øll ferðsluóhapp, bæði einaóhapp og óhapp, har ið annað akfar ella fólk hevur verið uppi í, og eisini óhapp annars, har ið skaði er gjørdur á ogn ella lut hjá øðrum fólk.

Tá ið ásetingin verður nýtt, heldur nevndin, at tá ið hugsað verður um, hvat ið hent og rimiligt er, eiga tey ferðsluóhapp at vera undantikin, har sum bert litilsverdur (smávegis) skaði er gjørdur á lutir, tó um skaði verður á ogn ella lutir hjá øðrum fólk, eisini treytað av tí, at tann, sum skaðan hevur volt, beinan vegin vendir sær til tann, sum hevur verið fyri skaða. Um nýtslan av ásetingini verður soleiðis av-

markað, er samsvar millum tey objektivu eyðkenni fyri sakarábyrgd og skylduna at boða lögregluni frá ferðsluóhappi, sbr. viðmerkingarnar til § 1, nr. 8.

Við teimum valdu eyðkennum við teimum nevndu avmarkingum vil nevndin halda, at hon hefur fingið við tey føri, har tørvur er á at gera drekking aftaná revsiverda.

At enda skal verða sagt, at til tess at sakarábyrgd verður, krevst fyrætlan ella ósketni til tess, at tey objektivu eyðkenni eru til.

Tær ásetingar, sum nevndin skjýtur upp, eru soleiðis orðaðar, at rúsdrekkanjótning aftan á koyringina sum sjálvstøðugt lógarbrot verður mettt javnt við promillukoyring og koyring við kenning, alt eftir hvussu stór promillan er.

Við at nýta hesa orðing hefur nevndin havt í hyggju gløggliga at gera grein fyri tí, at drekking aftaná sum sjálvstøðugur revsiverdur atburður viðvíkjandi revsing og frádøming av fòrararætti verður mettt heilt javnt við promillukoyring og koyring við kenning. Nevndin hefur roknað við sum avgjørt, at treytaðir dómar ikki verða nýttir, og vísir á, at tey samanborið við norsku regluna broyttu eyðkenni fyri, at sakarábyrgd tekur við, júst viðvíkja teimum fòrum, har teir norsku dómstólarnir hava havt lyndi til at meina, at linnandi umstøður eru, og tí hava nýtt treytaða revsing.

Ein tilik javnstøða millum tey tvey sløgin av lógarbrotum er neyðturvilig, skulu tær ásetingar, sum skotið er uppá, hava ta ætlaðu ávirkan.

Til § 1, nr. 8.

§ 26, 1. stk., í ferðslulógini hefur tær reglur sum galda sum skyldur, tá ferðsluóhapp henda.

Sambært § 26, 1. stk., skal hvør tann sum sekur ella ósekur verður luttakandi í ákoyring ella øðrum ferðsluóhappi, beinanvegin steðga og eftir fòrimuni veita meiddum hjálp og annars taka lut í teimum tiltøkum, sum óhappið elvir til. Teir avvarðandi eru sínamillum skyldigir at siga frá navni og bústaði, sum kravt verður, og hava annars skyldu til at geva tær upplýsingar um óhappið, sum teir eru fòrir fyri. Avvarðandi hefur eisini skyldu til sum skjótast at boða lögregluni frá tilburðinum.

§ 26, 2. stk., skilar til, at skuldu ferðsluskelti, merki, stongslar ella lyktir við vegarbeiði vera avlagað, skal fòrarin beinan vegin eftir fòrimuni fáa merkingarnar aftur í lag.

Viðvíkjandi § 26, 1. stk., skal verða sagt, at ógreitt er, í hvønn mun tað er skylda at boða lögregluni frá ferðsluóhappi. Tað eru eingi fyrireikingararbeiði til skjals til ferðslulógina, sum hon varð samtykt av løgtingi í 1963. Men lógarfyrmyndin sýnist yvirhøvu at hava verið danska ferðslulógin frá 1955, sum ikki hefur eina so alment orðaða reglu um fráboðanarskyldu sum tann fòroyska. Eftir donsku ferðslulógini frá 1955 er einans fráboðanarskylda í teimum fòrum, har skaði er gjørdur á fólk.

djór, akfær ella aðrar lutir, sum hava ikki lítið virði, og har sum eingin er hjá at krevja upplýsingar frá, um navn og bústað hjá tí, sum hefur ført akfarið, ið skaðan hefur volt. Við hesum í huga sýnist greitt, at ætlanin við orðingini av teirri føroysku áseting hefur verið, at fráboðanarskyldan skuldi vera viðgongdari enn í donsku ferðslulógini. Men í royndum hefur ikki verið hildið, at fráboðanarskylda er, tá ið tað í ferðsluóhappi einans er eins egna akfar, ið hefur fingið skaða.

Nevndin heldur, at reglurnar um fráboðanarskylduna eiga at greinast gløggliga, og at tað eigur at vera meginregla, at lögreglan fyri trygdar sakir í ferðsluni beinan vegin eigur at fáa boð um hvørt ferðsluóhapp. Nevndin skjýtur tí upp, at ein áseting sum § 26, 3. stk., verður sett uppí, eftir henni hefur hvør tann, sum sekur ella ósekur hefur verið uppí í ella annars verið fyri ferðsluóhapp, skyldu til beinan vegin at boða lögregluni frá ferðsluóhappinum. Við orðingini hvør tann, sum »sekur ella ósekur hefur verið uppí í ella annars verið fyri ferðsluóhapp«, skal sum tikið fram í viðmerkingunum til § 1, nr. 4-6, verða at skilja øll ferðsluóhapp, einaóhapp eins og óhapp, har ið annað akfar ella fólk hefur verið uppí í, og eisini óhapp annars, har ið skaði er gjørdur á annans mans ogn ella lutir.

Frá høvuðsregluni verða, tá ið tað er hent og rímligt, undantikin ferðsluóhapp, har sum bert lítilsverður (smávegis) skaði er gjørdur á lutir, tó, um skaði verður gjørdur á annans manns ogn ella lutir, eisini treytað av tí, at tann, sum skaðan voldi, við tað sama vendir sær til tann, sum hefur verið fyri skaða.

§ 26, 1. stk. og 2. stk., skjýtur nevndin upp, skulu varðveitast við ávísimum broytingum í orðingini.

Serliga um nýtisluna av § 26, 1. stk., skal verða sagt, at lögreglan fyri nevndini hefur upplýst, at í árunum 1978 og 1979 eru skrásettir ávíkavist 192 og 188 tilburðir, har ið fólk, sum hava verið uppí í ferðsluóhappi ella ákoyring, sum hefur havt við sær skaða á annans manns ogn ella lutir, eru rýmd frá óhappsstaðnum uttan at taka lut í teimum tiltøkum, sum óhappið elvdi til, og uttan at boða lögregluni frá óhappinum. Við hesum í huga heldur nevndin, at orsök kann vera til at herða revsingina í hesum førum.

Til § 1, nr. 9-11 og nr. 17.

Í galdandi reglum um steðg og parkering er eingin áseting, sum forbjóðar steðg ella parkering við bíðipláss hjá bussi.

Áseting um hetta er neyðug, og nevndin skjýtur upp í galdandi ásetingar um forboð fyri at steðga og parkera at seta forboð fyri at steðga og parkera við bíðipláss hjá bussi styttri enn 12 metrar frá hvørjumegin skelti ella á tí avmerkta strekkinum hvørjumegin skeltið.

Viðvíkjandi uppseting av skeltum verður víst til kunngerð nr. 75 frá 17. juni 1980 um vegmerking § 19, E 61,1, og E 61,2. Tað strekkið hvørju megin skeltið, har ikki er loyvt at steðga og parkera, kann gjølliga tilskilast við at nýta ta striku, sum víst er í § 45, T 61, í kunngerðini.

Hesi seinru árinum hava í útlondum og á millumlandagrund verið gjørdar viðfevndar kanningar viðvíkjandi útbúgvingini hjá motorførarum. Í hesum sambandi skal serliga verða tikin fram frágreiðingin »Young driver accident«, sum ein altjóða kanningarbólkur undir OECD gjørdi í 1975. Frágreiðingin fæst í fyrsta lagi við tað skilið, at í skaðahagtølum í øllum londum eru upp á seg nógv ov nógv ungir motorførarar uppi í. Hetta verður hildið at hava fleiri ymiskar orsakar, men serliga man tað vera ov litil venjing í koyring. Gjøllari kanningar í frágreiðingini sýnast at visa, at evnini at vinna á trupulleikum í ferðsluni nógv meira eru treytað av venjingini hjá tí, sum koyrir, enn av aldrinum. Eisini skilst, at ung hava annan atburð í koyringini, sum ikki á sama hátt sum hjá eldri samsvarar við viljan at vera vissur og hyggjin í ferðsluni. Frágreiðingin mælir til betri koyriútbúgving.

Nevndin hevur fingið upplýsingar hjá lögregluni um aldursbýtið av teimum fólki, sum hava verið uppi í ferðsluóhappum.

Upplýsingarnar eru um tær sakir um ferðsluóhapp, sum eru bókaðar á lögreglu-skrivstovuni (landfútanum) í tíðini 1. oktober 1979 til 30. september 1980, og har frágreiðing er tikin. Frágreiðing verður bert tikin í týðningarmestu málum. Frágreiðing verður tikin, um

- 1) lögglutænastumaðurin metir, at so lítið hevur verið hirt um ásetingarnar í ferðslulóggávuni, at hetta í sjálvum sær mátti elvt til skuldsetingar,
- 2) ferðsluóhappið hevur volt fólkkaskaða, ella
- 3) skaði á lutir, sum ætlast at fara upp um o.u. 5.000 kr. fyri hvørt motorakfar. Í royndum er peningsmarkið í dag eitt sindur hægri.

Aldursbýtið er gjørt soleiðis, at tað avgerandi er aldurin á tí førara, sum hevur fingið lagt á seg at hava ábyrgdina av óhappinum.

| | | |
|---------------------------------|------------|-----------|
| 1. Tal á ferðsluóhappum: | 235 | |
| 2. Førarar uppi í: | 356 | |
| 3. Aldursbýtið: | | |
| 18 - 19 ár: | 29 | |
| 19 - 20 ár: | 27 | |
| 20 - 21 ár: | 13 | |
| 21 - 22 ár: | 16 | 103 = 47% |
| 22 - 23 ár: | 5 | |
| 23 - 24 ár: | 9 | |
| 24 - 25 ár: | 4 | |
| 25 - ár: | <u>114</u> | |
| | <u>217</u> | |

Harafrat er eisini til skjals kanning, sum lögreglan í Klaksvík hevur gjørt av øllum skrásettum ferðsluóhappum í árunum 1978, 1979 og 1980, har ið tey fólk, sum hava átt lut í óhappunum, eru býtt sundur eftir aldri:

| | 1978 | 1979 | 1980 |
|------------|------------|------------|------------|
| - 5 ár | 0 | 0 | 2 |
| 6 - 10 ár | 0 | 2 | 2 |
| 11 - 15 ár | 11 | 22 | 0 |
| 16 - 20 ár | 54 | 93 | 79 |
| 21 - 25 ár | 59 | 77 | 69 |
| 26 - 30 ár | 31 | 58 | 42 |
| 31 - 35 ár | 33 | 35 | 34 |
| 36 - 40 ár | 16 | 36 | 31 |
| 41 - 45 ár | 16 | 26 | 10 |
| 46 - 50 ár | 11 | 28 | 22 |
| 51 - 55 ár | 8 | 25 | 28 |
| 56 - 60 ár | 8 | 21 | 18 |
| 61 - 65 ár | 6 | 7 | 15 |
| 66 - 70 ár | 4 | 2 | 0 |
| 71 - 75 ár | 1 | 0 | 0 |
| | <u>248</u> | <u>412</u> | <u>352</u> |

Sjálvt um hagtalstilfarið ikki er nógv, men annars samsvarar við royndirnar hjá lögregluni, tykist greitt, at upp á seg nógv ov nógvir ungir motorakførarar eisini her á landi eru uppi í ferðsluóhappum. M.a. við hesum í geyma hugsar nevndin — sum nevnt í almennum viðmerkingum — um at endurskoða reglurnar um koyriútbúgving og koyrilærarar, soleiðis at miðað verður eftir við betri koyriútbúgving við broyttum lærihátti at veita næmingunum betri koyrikynstur og annan atburð viðvíkjandi ferðslutrygd.

Men nevndin hevur eisini umhugsað, um strangari reglur eiga at ásetast fyri ungar motorførarar, soleiðis at rúmkað verður um atgongdina til frátøku av førararætti vegna brot á ferðslureglurnar.

Eftir galdandi reglum kann ein missa førararættin fyri hesi brot á ferðslureglurnar:

- 1) brot á § 16, 1-3 stk., promillukoyring ella koyring við kenning. Førararætturin verður dømdur frá honum,
- 2) tá ið koyrt er við grovum ósketni, ella tað annars mettt eftir brotinum og við tí í geyma, sum er til skjals um háttalag hins ákærda sum førari av motor-drivnum akfari, má haldast at vera hættisligt fyri ferðslutrygdina, at

hann færir motordrivið akfar, sbr. § 59, 1. stk. í ferðslulógini. Førararættur-in verður dømdur frá honum,

- 3) tá ið brotið er soleiðis vorðið, at løgreglan ger av, at førarin skal geva seg undir leiðbeinandi koyriroynd, og hann ikki stendur royndina. Førararættur-in verður tikin fyrisitingarliga.

Viðvíkjandi teimum undir 2) nevndu dómum skal verða sagt, at markið fyri at nýta ásetingina er ógvuliga trongt eftir rættarvenju, og sannunarskyldan er torfør at lúka hjá ákærvaldinum. Í árunum 1978, 1979 og 1980 kravdi ákærvaldið førararætt fráðømdan eftir hesi áseting í ávíkavist 5, 6 og 10 málum.

Viðvíkjandi teimum undir 3) nevndu dómum skal verða sagt, at leiðbeinandi koyriroyndir ikki eru serliga væl nýtandi við ungar motorførarar, við tað at vanliga er væntandi, at ungir motorførarar lættliga standa slíka roynd.

Tað kann í fyrsta eygnabragdi tykjast ivingarsamt at áseta strangari reglur fyri brot á ferðslulógina hjá ávísimum bólki við innihaldi, sum ger, at brot av sama slag hava ymiskar rættaravleiðingar. Tað má, tá avgerast skal, um slíkar reglur skulu ásetast, víga nógv, at teir ungu motorførararnir eru so nógv umboðaðir í ferðslu-óhappunum, og at teir ungu tiskil eru serliga hættisligir í ferðsluni, eina mest helst tí at teimum bílar koyrivenjing, ofta ikki eru nógv búinir og ikki hava tann atburð viðvíkjandi ferðslutrygdini, sum neyðugur er. Skilast má eisini til, at tað er ikki revsingin fyri brot, sum eru lík, ið verður ymisk, men at ávís misbrot í ferðsluni av ungum motorførarum viðvíkjandi spurninginum um at varðveita førararættin verða mett øðrvisi. Tað ber eisini til at siga tað soleiðis, at tey ungu fáa koyrikort treytað (eftir roynd) av, at tey gera ikki størri brot á ferðslulógina. At enda má verða drigið fram, at tann umstøða, at ungdómar føra motorakfar við meiri í ábyrgd, til tað skal verða sagt, at møguleikin fyri at missa førararættin ætlandi hevur størri fyrirbyggingandi ávirkan enn møguleikin fyri at fáa bót fyri ferðslumisbrot, kann orsaka ein eftirynskjandi broyttan atburð fyri ferðslutrygd, og at hesin atburður kann henda verður varðveittur, aftan á at henda størri ábyrgdin er hildin uppat.

Nevndin hevur hugsað um at fáa gjørt eina almennari áseting, t.d. at lata ta størri ábyrgdina hava gildi fyri øll, sum hava fingið førarabrævið fyri minni enn 2 ella 5 árum síðani. Nevndin hevur kortini ikki tær upplýsingar, sum kunnu geva grundir fyri slíkari áseting. Í teirri framman fyri nevndu kanning av málum um ferðslu-óhapp fyri tíðina 1. oktober 1979 - 30. september 1980 viðvíkjandi aldursbýtið av teimum førarum, sum hava fingið ábyrgdina av óhappinum lagda á seg, sæst, at 118 vóru eldri enn 24 ár. Ein kanning av føraraprógvinum hjá hesum førarum hevur vist, at bert 14 høvdu havt føraraprógv i styttri enn 2 ár, meðan 104 høvdu havt føraraprógv i meira enn 2 ár. Í hesum sambandi eigur helst eisini at verða nevnt, at missur av førararættinum kann hava ringar persónligar avleiðingar, men at hesar avleiðingar vanliga ikki eru so ringar fyri teir ungu motorførarnar.

Men nevndin fer at kunna geva eina almennari áseting, um so er, at tað undir viðgerðini av uppskotinum verður hildið eftirynskjandi.

Nevndin skjýtur eftir hetta upp, sbr. § 1, nr. 19, (§ 59 b, 1. stk.), at tann størri ábyrgd verður lögð á færarar, sum ikki hava fyllt 23 ár, soleiðis at lögreglan kann taka færararættin frá tí avvarðandi fyri eitt tíðarskeið imillum 3 mánaðir og 1 ár, um stórvegis ella uppafurtikin brot verða gjørd á ávísar ásetingar í ferðslulógini, ella frá tí avvarðandi taka rættin at fáa færaraprógv, um so er, at motorakfar verður ført, uttan at færaraprógv er fingið. Ásetingin hevur ikki gildi fyri færarar av prutli.

Frátøkan kann verða framd, tá ið ein er skuldsettur fyri brot á ávísar ásetingar, tá ið ein er ákærdur, ella tá ið dómur er uppsagdur. Avgerandi fyri, nær undir viðgerðini av málinum frátøkan verður framd, er treytað av, hvussu ivaleyst prógvið í málinum er.

Avgerðin hjá lögregluni kann eftir § 59 b, 2. stk., áðrenn 14 dagar eru lidnir frá tí, at avvarðandi hevur fingið avgerðina at vita, verða skotin inn fyri landsstýrið. Kæran steðgar ikki fylgjunum av avgerðini hjá lögregluni. Avgerðin um at taka færararættin frá einum er soleiðis eftir uppskotinum av øllum ein fyrisitingarlig avgerð, og spurningurin um heimildina kunnu dómstólarnir ikki døma í viðari mun enn eftir reglunum í § 63 í grundlógini. Í hesum sambandi skal verða sagt frá, at í Noregi er frátøka av færararætti fyri ferðslumisbrot altíð fyrisitingarligt mál.

Eftir § 59 b, 3. stk., kann verða veitt tí avvarðandi endurgjald fyri tap, hann hevur havt, um avgerðin seinni verður broytt.

§ 1, nr. 7, (§ 18, 7. stk.) og § 1, nr. 16, (§ 58, 5. stk.) bera í sær, at frátøka av færararætti bæði viðvíkjandi tí at fáa færararættin aftur og sum revsing fyri koyring hóast frátøkuna verður mett javnt við frádøming av færararætti.

Viðvíkjandi teimum dómum, har færararættur kann verða tikin frá einum, skal verða sagt, at markið fyri at nýta ásetingina skal vera nógv víðari enn markið fyri at nýta ásetingina um koyring við grovum ósketni. Tað ber ikki til at gera fullfiggjaða upprokning av teimum dómum, har ásetingin eigur at verða nýtt, men tað fer í stóran mun at vera litið fyrisitingini til at meta um og gera av, um týðningarmikið brot er fyri hendi á tær ásetingar, sum nevndar eru í § 59 b, 1. stk.

Nevndin skal tó siga hetta:

1) § 18, 1. stk.

Tað verður tikið fyri víst, at ásetingin verður nýtt soleiðis, at tann, sum færir motorakfar uttan at hava fingið færarabræv til akfar av hesum slag, fyri ávist tíðarskeið, vanliga 6 mánaðir, missir rættin til at fáa færarabræv til hetta slag við akførum. Hevur koyringin farið fram á slíkan hátt, at koyringin í sjálvum sær kann geva grundir fyri frátøku av færararætti, verður tíðarskeiðið sett nakað longri, eins og rætturin at føra motordrivið akfar alment verður tikin frá tí avvarðandi.

2) § 4 og § 10, 1. stk.

Ásetingin er ætlað at nýta um tey føri, har ið akfarið hevur havt slík brek, at koyringin hevur verið skilaleys, t.d.

- a) brek, sum gera, at stýritryggleikin er munandi minkaður,
- b) brek, sum gera, at bremsitryggleikin er munandi minkaður,
- c) greflig brek við lyktaljósum,
- d) illa slitin dekk.

3) § 24, 1. stk.:

Ásetingin er ætlað at nýta, har ið førarin ikki ger eftir teimum ávisingum, sum givnar eru við hesari merking, sbr. kunngerð nr. 75 frá 17. juni 1980 um vegmerking:

- B 11 - 13 og B 18: víkiskylduskelti,
- C 51 - 52 forboð fyri at fara fram um.
- Q 44 tá farið er um hindrunatstrikur við øllum hjólum.
- X 11 - 12 tá koyrt verður móti reyðum ljósi.

4) § 24, 2. stk.:

Ásetingin er ætlað at nýta í førum, har ið førarin ikki ger eftir teimum ávisingum, sum lögreglan gevur til at halda skil á ferðsluni, og steðga, tá ið lögreglan bákna.

5) § 26, 1. stk.:

Ásetingin er ætlað at nýta um føri, har ið førarin aftaná at hava verið uppi í ferðsluóhappi ikki steðgar og er við í tiltøkum, sum standast av óhappinum, ella noktar, tá ið hann verður kravdur at geva upp navn og bústað.

6) § 23, 1. stk., og § 26, 3. stk.:

Ásetingin er ætlað at nýta, har ið førarin hevur verið uppi í ella annars verið fyrri størri ferðsluóhappi og ikki beinan vegin boðar lögregluni frá óhappinum.

7) § 23, 1. stk., (tann almenna ásetingin um ansni), **§ 29** (stað hjá akfari á akbreytini), **§ 30** (ferð), **§ 31** (møti og framumkoyring), **§ 32** (víkiskylda), **§ 32 a** (skyldur móti gangandi), **§ 34** (signal og bákni) og **§ 35** (lýsi):

Ásetingin er ætlað at nýta, har ið førarin hevur verið atvoldin í hættisligari støðu í ferðsluni, sum hevur volt ella lættliga kundi volt eitt størri ferðsluóhapp.

8) § 30 a, (almenn mark fyri ferð) og **§ 24, 1. stk.,** tá ið tað kemur til staðbundin mark fyri ferð:

Ásetingin er ætlað at nýta, tá ferðin er størri enn fastsetta markið við meira enn 30 km/t og markið fyri ferðini á staðnum við meira enn 20 km/t.

9) Uppafturtikin brot:

Ásetingin er ætlað at nýta, tá ið misbrot verða uppafurtikin, sjálvt um brotið mettt fyri seg ikki hevur borið við sær frátøku av førarabrínum.

Tóshavn, tann 21. juli 1981.

J. Hilduberg

Jógvan Nolsøe

A. Jensen

M. Nepper-Christensen

Olivur Næss
