

## D Ó M U R

Héraðsdóms Austurlands miðvikudaginn 7. júlí 2010 í máli nr. S-21/2010:

### Ákærvaldið

*(Helgi Jensson sýslumannsfulltrúi)*

**gegn**

**Guðmundi Hreindal Svavarssyni**

*(Jón Rúnar Pálsson hrl.)*

Mál þetta, sem tekið var til dóms 25. maí 2010 er höfðað með ákæru lögreglustjórans á Eskifirði, útgefinni 8. janúar 2010, á hendur Guðmundi Hreindal Svavarssyni, [kt.], Digranesvegi 81, Kópavogi, „fyrir eftirtalin umferðarlagabrot hér á landi, sem ökumanni vörubifreiðarinnar OJ-694, við vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni á tímabilinu frá 6. nóvember 2008 til 19. janúar 2009:

1.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 6. nóvember kl. 15:40 og endar sama dag kl. 23:54, en virkur aksturstími án hlés er 7 klst. og 37 mín., sem er 3 klst. og 7 mín. (69,2%) umfram það sem leyfilegt er.

2.

Með því að hafa á akstursdegi sem hófst þann 6. nóvember kl. 15:40, en endar þann 8. nóvember kl. 01:06, ekið bifreiðinni samtals í 18 klst. og 13 mín., sem er 8 klst. og 13 mín. (82,2%) umfram leyfilegan 10 klst. aksturstíma hvers akstursdags.

3.

Með því að hafa vanrækt að taka samfelldan, daglegan hvíldartíma innan 24 klst. tímabils, á akstursdegi sem hófst 6. nóvember kl. 15:40, en mestur daglegur hvíldartími innan 24 klst. tímabils er einungis 7 klst. og 10 mín., sem er 1 klst. og 50 mín. (20,4%) minna en lögboðin 9 klst. lágmarkshvöld skal vera.

4.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 7. nóvember kl. 16:07 og endar 8. nóvember kl. 01:06, en virkur aksturstími án hlés er 9 klst. og 55 mín., sem er 5 klst. og 25 mín. (83,3%) umfram það sem leyfilegt er.

5.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 16. nóvember kl. 09:19 og endar sama dag kl. 15:33, en virkur aksturstími án hlés er 5 klst. og 57 mín., sem er 1 klst. og 27 mín. (32,2%) umfram það sem leyfilegt er.

6.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 17. nóvember kl. 16:30 og endar sama dag kl. 22:39, en virkur aksturstími án hlés er 5 klst. og 39 mín., sem er 1 klst. og 9 mín. (25,5%) umfram það sem leyfilegt er.

7.

Með því að hafa á akstursdegi sem hófst þann 25. nóvember kl. 17:34, en endar þann 26. nóvember kl. 22:43, ekið bifreiðinni samtals í 18 klst. og 50 mín., sem er 8 klst. og 50 mín. (88,3%) umfram leyfilegan 10 klst. aksturstíma hvers akstursdags.

8.

Með því að hafa vanrækt að taka samfelldan, daglegan hvíldartíma innan 24 klst. tímabils, á akstursdegi sem hófst 25. nóvember kl. 17:34, en mestur daglegur hvíldartími innan 24 klst. tímabils er einungis 6 klst. og 16 mín., sem er 2 klst. og 44 mín. (30,3%) minna en lögboðin 9 klst. lágmarkshvöld skal vera.

9.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 26. nóvember kl. 12:45 og endar sama dag kl. 22:43, en virkur aksturstími án hlés er 9 klst. og 10 mín., sem er 4 klst. og 40 mín. (103,7%) umfram það sem leyfilegt er.

10.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 9. desember kl. 16:51 og endar sama dag kl. 22:16, en virkur aksturstími án hlés er 5 klst. og 25 mín., sem er 55 mín. (20,4%) umfram það sem leyfilegt er.

11.

Með því að hafa vanrækt að taka samfelldan, daglegan hvíldartíma innan 24 klst. tímabils, á akstursdegi sem hófst 4. janúar kl. 16:34, en mestur daglegur hvíldartími innan 24 klst. tímabils er einungis 6 klst. og 10 mín., sem er 2 klst. og 50 mín. (31,5%) minna en lögboðin 9 klst. lágmarkshvöld skal vera.

12.

Með því að hafa á akstursdegi sem hófst þann 4. janúar kl. 16:34, en endar þann 5. janúar kl. 21.09, ekið bifreiðinni samtals í 17 klst. og 1 mín., sem er 7 klst. og 1 mín. (70,1%) umfram leyfilegan 10 klst. aksturstíma hvers akstursdags.

13.

Með því að hafa á akstursdegi sem hófst þann 8. janúar kl. 17:45, en endar þann 9. janúar kl. 23:51, ekið bifreiðinni samtals í 18 klst. og 56 mín., sem er 8 klst. og 56 mín. (89,3%) umfram leyfilegan 10 klst. aksturstíma hvers akstursdags.

14.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 18. janúar kl. 14:40 og endar sama dag kl. 20:21, en virkur aksturstími án hlés er 5 klst. og 11 mín., sem er 44 mín. (15,2%) umfram það sem leyfilegt er.

15.

Með því að hafa vanrækt að gera hlé á akstri bifreiðarinnar eftir 4 klst. og 30 mín. akstur, á aksturstímabili sem hefst þann 19. janúar kl. 13:30 og endar sama dag kl. 19:18, en virkur aksturstími án hlés er 5 klst. og 23 mín., sem er 53 mín. (19,6%) umfram það sem leyfilegt er.

Teljast ákæruliðir nr. 1,4,5,6,9,10,14 og 15, varða við 1. og 2. mgr. 44. gr. a, sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. breytingarlög og 1. mgr. 7. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Ákæruliðir nr. 2,7,12 og 13, teljast varða við 1. og 2. mgr. 44. gr. a, sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. breytingarlög og 1. mgr. 6. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Ákæruliðir nr. 3,8 og 11, teljast varða við 1. og 2. mgr. 44. gr. a, sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. breytingarlög og 1. mgr. 8. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar.“

Af hálfu ákærða er aðallega krafist sýknu og til vara vægustu refsingar sem lög heimili og að ef ákærða verði dæmd sektargreiðsla þá verði hún skilorðsbundin. Þá er þess krafist að sakarkostnaður verði lagður á ríkissjóð og þar með talin hæfileg málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans.

I

Í máli þessu liggur fyrir kára Vegagerðarinnar á hendur ákærða dagsett 17. febrúar 2009, undirrituð af Sævari Inga Jónssyni deildarstjóra. Kemur fram í

kærinni og fylgigögnum með henni að fimmtudaginn 22. janúar 2009 kl. 09:30 hafi vagnlestin OJ-694/NHL65 verið stöðvuð til eftirlits af eftirlitsmönnum vegagerðarinnar á plani Olís á Reyðarfirði. Ökumaður hafi verið A. Hann hafi reynst vera að aka á ökumanskorti ákærða og hafi það verið haldlagt og hlaðið niður af því gögnum þrjá mánuði aftur í tímann. Kortið hafi síðar verið afhent ákærða. Meðal gagna málsins er skjal sem er dagsett 10. febrúar 2009 og ber með sér að hafa átt að póstsendast til ákærða og kemur þar fram ofangreind lýsing á að ökumanskort hans hafi verið haldlagt og fundist hafi 16 brot á reglugerð nr. 662/2006 og um það hafi verið gerð skýrsla sem send hafi verið lögregluþingdómur. Ákærði bar það fyrir dómi að hann hefði ekki fengið umrætt skjal sent. Víðar kemur fyrir í skýrslum að rætt er um að brot ákærða séu 16, en í svokallaðri greiningarskýrslu sem fylgdi kæru Vegagerðarinnar til lögreglu er lýst 15 brotum ákærða og eru það þau brot sem ákært er fyrir í málinu. Verður litið á þessar misvísandi upplýsingar um fjölda brotanna sem villu og ekki hugað að því frekar, enda hér aðeins til meðferðar þau ætluðu brot ákærða sem í ákæru greinir. Meðfylgjandi kæru Vegagerðarinnar fylgdu útprentanir af upplýsingum sem teknar voru af rafrænu ökumanskorti ákærða

## II

Í skýrslu sinni fyrir dómi kvað ákærði að ástæða þess að ökumanskort hans hefði verið í bifreiðinni OJ-694 þegar afskipti voru höfð af ökumanni hennar 22. janúar 2009 að hann hefði skilið það eftir í bílnum og þar hafi það legið en öllu jöfnu sé það aðeins hann sem aki umræddri bifreið. Það hafi skyndilega komið upp að hann hafi ekki getað ekið sjálfur þessa ferð og hafi óskað eftir því við umræddan mann að hann æki þessa ferð fyrir sig. Ákærði kvaðst engar skýringar hafa á því af hverju ökumaðurinn hafi notað hans ökumanskort í umrætt skipti.

Ákærði kvað að hringt hafi verið í hann og hann beðinn um að sækja ökumanskort sitt viku seinna og kvaðst hann hafi gert það.

Ákærði kvaðst hafa verið ökumaður bifreiðarinnar OJ-694 á þeim tíma sem ákæruliðir í máli þessu ná til, en í öllum tilvikum hafi hann verið á ferð milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Hann kvaðst venjulega aka þessa leið þannig að hann aki á einum degi til Reyðarfjarðar og til baka daginn eftir. Hann aki venjulega suðurleiðina og aki fyrst í Freysnes í Örafum, taki þar olíu og borði og haldi svo áfram á Reyðarfjörð. Hann kvaðst ekki stoppa á leið frá Reykjavík í Freysnes því að á þeirri leið sé engin stoppistöð. Aðspurður kvaðst hann þurfa að stoppi í Freysnesi í 45 mínútur ef hann hafi ekki stoppað annarsstaðar á leiðinni. Hann kvað hægt að aka frá Reykjavík í Freysnes án þess að stoppa í venjulegu færi en þá taki akstur þessa leið að hans mati rúmlega fjóra klukkutíma. Kvað ákærði að misjafnt væri hvernig hann hagaði akstri sínum frá Freysnesi á Reyðarfjörð, stundum æki hann alla leið en stundum stoppaði hann. Hann kvað það vera á mörkunum að aka megi þessa leið án þess að stoppa, ef miðað sé við að stoppa þurfi eftir 4 og hálfan klukkutíma, færi þurfi þá að vera mjög gott. Aðspurður um hvað væri þá gert kvað ákærði að hvergi væri hægt að stoppa þarna á þjóðveginum svo glóra sé í nema hugsanlega á Stöðvarfirði, en hann kvaðst telja að samkvæmt reglunum mætti hann reyna að ná hagstæðu eða hæfilegu plani. Einhvern tíma hafi verið búið að tala um að búið væri að lengja þennan tíma í fimm og hálfan tíma. Hann kvaðst aðspurður

hafa miðað við það í sínum akstri að ná þessu á fjórum og hálfum til fimm tímum. Þegar ekið væri til baka þá snérist þetta einfaldlega við. Reynt væri að stoppa í Freysnesi. Hann kvað engan stað vera til að stöðva frá Nesjaskóla og að Freysnesi. Farið sé í Freysnes og það geri menn þó farið sé tíu mínútum framyfir, ekki bara hann heldur allir. Ákærði staðfesti að skýrsla hefði verið tekin af honum fyrir lögreglu. Hann kvaðst hafa verði boðaður til skýrslutöku með litlum fyrirvara og ellefu mánuðir hafi verið liðnir frá því ökumanskort hans hafi verið tekið. Kvaðst ákærði hafa verið óundirbúinn og muni ekkert hvað hann hafi sagt.

Ákærði var þá spurður út í hvern og einn hinna fimmtán ákæruliða og kannaðist hann í öllum tilvikum við að hafa verið að aka umræddri bifreið suðurleið frá Reykjavíkur til Reyðarfjarðar eða sömu leið til baka. Kvað hann farminn á leið austur hafa verið ýmsar vörur, m.a. góðmálma sem ekki hafi mátt blotna, en til baka hafi hann flutt brotajárn sem átt hafi að fara í Furu í Hafnarfirði. Um hafi verið að ræða afmarkað verkefni, nokkrar ferðir austur og til baka. Hann kvaðst ef til vill ekki hafa þekkt nógu vel til hvernig rafrænn ökuriti væri notaður því næstu ár á undan hafi hann eingöngu ekið í Reykjavík og síðast þegar hann hafi þurft að skrá hvíldartíma þá hafi það verið með skífuökurita, en slíkir ökuritar hafi verið einfaldari í notkun að hans mati. Taldi ákærði að leiðbeiningum væri áfátt með hinum rafræna ökurita og þær ekki fáanlegar á íslensku.

Ekki þykir ástæða til þess hér að rekja nánar skýringar ákærða við akstur sinn samkvæmt hverjum ákærulið, en ákærði telur að ekki sé tekið tillit til hvílda sem hann hafi þó tekið og lýsti því einnig í nokkrum tilvikum að um akstur annarra væri að ræða þar sem hann hefði afhent bifreiðina til að hún væri losuð og hafi farið að hvíla sig, en bifreiðinni hafi greinilega verið ekið eitthvað á umræddu tímabili og komi það fram á ökumanskorti hans. Hann hafi gleymt að taka kortið úr.

Fyrir dómi gáfu skýrslu eftirlitsmenn Vegagerðarinnar sem að máli þessu komu, Helgi Sigfússon og Jón Þórir Leifsson en þeir höfðu afskipti af bifreið ákærða í öndverðu og haldlögðu ökumanskort hans og að auki gerð Jón Þórir skriflegar brotalýsingar sem voru hluti af kæru til lögreglu. Þá gaf skýrslu Sævar Ingi Jónsson deildarstjóri hjá Vegagerðinni en hann undirritar kæru Vegagerðarinnar til lögreglu. Þykir ekki ástæða til að rekja framburði framangreindra manna sérstaklega en þeir staðfestu þau gögn sem þeir undirrita og liggja fyrir í málinu.

Þá gaf skýrslu Sveinn Ingi Lýðsson, eftirlitsmaður ökumæla, og gerði grein fyrir að hann hefði prentað út rafrænar upplýsingar af ökumanskorti ákærða. Lýsti hann virkni rafrænna ökumæla. Tækin væru einföld og fáanlegar væru leiðbeiningar frá innflytjendum tækjanna m.a. á íslensku. Hann lýsti því hvernig mismunandi litir stöpla táknuðu mismunandi tilgang stöðvunar ökutækis. Er ökutæki væri ekið kæmi hins vegar fram rauð súla en efst á hana kæmi svartur borði þegar ekið hefði verið í fjórar og hálf klukkustund án þess að tekið hefði verið lögboðið lágmarkshlé, 45 mínútur, annað hvort í einu lagi eða í tveimur eða fleiri, að lágmarki 15 mínútna, styttri hléum. Sveinn staðfesti að hann hefði prentað út þau blöð sem fyrir liggja í málinu og sýna á grafiskan hátt akstur á viðkomandi ökumanskorti. Kvað hann að upplýsingar þessar hafi hann lesið með aðstoð tiltekens forrits, en upplýsingum sem vistaðar séu á ökumanskorti sé ekki unnt að breyta. Sveinn kvaðst hins vegar, til að auka skýrleika framsetningar gagnanna,

taka afrit af skjámynd með upplýsingum af ökumannskortinu varðandi hvert ætlað brot og færa það inn í Word forritið sem mynd, en þannig geti hann bætt inn litlum kössum með upplýsingum um tímasetningar t.d. um upphaf og lok aksturs og frá kössunum liggi örvar sem bendi á viðkomandi byrjunar- og endapunkt í hinni grafisku mynd. Hann kvaðst geta tekið þessar upplýsingar út í forritinu með sekúndna nákvæmni. Á viðkomandi blöðum sé hins vegar tímaás þar sem sjá megi tímasetningarnar, en ekki eins nákvæmlega og hægt sé að kalla fram hafi maður forritið fyrir framan sig. Hann gerði einnig grein fyrir því að ekki væri verið að líta til þess hvort menn skráðu það rétt hvað þeir væru að gera í hléum. Einfaldlega væri litið til þess tíma sem bifreiðin væri stopp og talið hlé eða hvíld ef það nái tilskildum lágmarkstíma. Sveinn upplýsti að hægt væri að prenta út úr ökuritanum strimla með upplýsingum um akstur og væri ætlast til þess að ökumenn gerðu það ef aðstæður sem um ræðir í 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006 kæmu upp og rituðu skýringar á strimilinn. Sveinn svaraði spurningum um hvert og eitt þeirra brota sem ákært er fyrir og lýsti hvernig brotalyting í ákæru samræmdist þeim grafisku gögnum sem hann hafi prentað út og liggi fyrir í málinu. Þykir ekki ástæða til að rekja frekar framburð Sveins.

### III

Í greinargerð ákærða er málavöxtum lýst með þeim hætti að þann 22. janúar 2009 hafi eftirlitsmenn Vegagerðarinnar fjarlæggt ökuritakort ákærða úr bifreiðinni OJ-694, þar sem henni hafi verið lagt til að taka bensín á plani OLÍS á Reyðarfirði. Ökuritakortinu hafi verið skilað til ákærða u.þ.b. viku síðar og hafi ákærða þá verið sagt að nokkur „aðfinnslu atriði“ hefðu komið í ljós án þess að það væri nánar skýrt fyrir ákærða. Tæpum 11 mánuðum síðar hafi ákærði verið boðaður til yfirheyrslu hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu eða þann 29. desember 2009, með litlum fyrirvara. Ákæra í málinu hafi verið undirrituð af sýslumanni þann 8. janúar 2010. Atvikum þessa máls sé nær ekkert lýst í ákæru, eða efnisþáttum brotanna. Ekki sé tiltekið hvar, hvert og eitt hinna ætluðu fimmtán brota hafi átt sér stað. Slíkt sé þó nauðsynlegt svo ákærði geti tekið til varna í málinu. Ekki sé heldur tiltekið hver farmurinn hafi verið, en hafa beri í huga að reglugerðin sem ákæran grundvallist á innihaldi fjöldamargar undanþágur frá skráningu aksturs- og hvíldartíma, sbr. 2. og 4. gr. reglugerðar 662/2006. Ástæða þessa sé sú að engin rannsókn hafi farið fram á vegum Vegagerðarinnar á þessum grundvallaratriðum. Ákærða hafi aldrei verið gefið tækifæri til að skýra mál sitt hjá Vegagerðinni eða eftir því óskað. Ákærði hafi eingöngu verið boðaður til skýrslutöku og hafi mætt hjá lögreglu á höfuðborgarsvæðinu í lok árs 2009, þar sem honum hafi verið kynnt kæra Vegagerðar ríkisins á hendur honum án þess að hann hefði nokkur tækifæri til undirbúnings. Beri svör hans í lögregluskýrslu skýr merki þess hve langt hafi verið um liðið frá þeim akstri sem ákært sé fyrir.

Ákærði hafi ekki verið spurður af lögreglu við skýrslutöku hvort akstur hans ætti undir 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006, þótt skýrt kæmi fram í munnlegri skýrslu ákærða að um vetrarakstur hefði verið að ræða milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Eins og rannsókn þessa máls sé úr garði gerð, með vísan til 53. og 54. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 sé ákærði knúinn til varna í málinu og byggi sýknukröfu sína á neðangreindum málsástæðum.

Ákærði kveðst mótmæla því að framlögð gögn frá Vegagerð ríkisins geti talist fullgild sönnunargögn varðandi ákæruliðina fimmtán. Ákærði mótmæli að ákærvaldinu leyfist að byggja ákæru í máli þessu einvörðungu á skýrslum Vegagerðarinnar eins og gert sé. Lögreglan fari með rannsókn mála ef ekki sé á annan veg mælt í lögum, sbr. 1. mgr. 52. gr. laga um meðferð sakamála. Sú rannsókn hafi ekki farið fram að öðru leyti en því að ákærða hafi verið gefinn kostur á að tjá sig um ákæruliðina 15.

Vegagerð ríkisins hafi ekki lögregluvald. Ákærði bendi á að skv. 6. mgr. 68. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé skilyrðislaus skylda ráðherra að setja reglugerð um hæfi og þjálfum vegaeftirlitsmanna. Sú reglugerð hafi ekki enn verið sett. Sé í þessu sambandi bent á að meðferð ökurita sé ekki einföld, sbr. t.d. 3. og 4. gr. rglg. 661/2006 sem og III. kafli hennar. Ákærði bendi á að allar leiðbeiningar um notkun rafrænna ökurita, eftir að þeir hafi verið teknir í notkun í stað skífuökurita, hafi verið á ensku eða öðrum erlendum tungumálum, á flóknu tæknimáli og engar leiðbeiningar hafi komið frá Vegagerð ríkisins um notkun ökuritanna og gagna þeim tengdum. Í almennum athugasemdum með frumvarpi því sem orðið hafi að lögum nr. 66/2006 komi eftirfarandi fram: „Veruleg breyting verður á framkvæmd eftirlitsins með tilkomu nýrra rafrænna ökurita og rafrænna ökuritakorta sem árita skal í notkun fyrir 1. maí 2006.“ Og ennfremur eftirfarandi: „Vegagerðinni verður samkvæmt frumvarpinu falið að sinna eftirliti með tilteknum skýrt afmörkuðum þáttum. Er lagt til að heimildin verði bundin við sérhæft eftirlit sem krefst tiltekins búnaðar og þekkingar á ökutækjum og flutningum, svo sem vigtun ökutækja, álestur og úrvinnslu gagna úr ökuritum og skoðun á frágangi farms og hleðslu.“ En síðastgreinda málsgrein sé að finna í athugasemdum við 9. gr. ofangreinds frumvarps. Ráðherra hafi því látið hjá líða að setja reglugerðina sem mestu varði fyrir starfsmenn Vegagerðar ríkisins. Sé með öllu óforsvaranlegt að starfsmenn Vegagerðar ríkisins taki sér lögregluvald þegar ekki hafi verið gefin út reglugerð sem ráðherra hafi verið skylt að gefa út um hæfi og þjálfum starfsmanna, svo rétt sé staðið að málum. Eftirlitsmönnum vegagerðar sé einungis heimilt að hafa eftirlit með ökutækjum á vegum og á starfsstöð flytjanda skv. reglugerð nr. 777/2006, sbr. 3., 4. og 5. gr.

Í máli þess sé eingöngu stuðst við tímaviðmið og dagsetningar úr aksturs- og hvíldartímaskýrslu umferðareftirlitsmanns Vegagerðar ríkisins, en ákærða hafi ekki verið gefinn kostur á að neyta andmælaréttar síns hjá Vegagerðinni svo sem stjórnarsýslulög geri þó ráð fyrir, sbr. 13. gr. stjórnarsýslulaga nr. 37/1993. Ákærði byggji sýknukröfu sína á að málið hafi verið með öllu órannsakað af Vegagerðinni og rannsókn lögreglu hafi verið yfirborðsleg. Ítarleg rannsókn Vegagerðar og lögreglu hafi verið nauðsynleg því reglugerð nr. 662/2006 hafi fjölmargar undanþágur og mikilvæg fráviksákvæði í 13. gr. Ljóst sé að ekki hafi verið kallað eftir neinum gögnum frá ákærða frá Vegagerðinni um það hvar hann hafi verið staddur og hvaða erindi hann hafi átt í einstökum ferðum sem ákært sé fyrir. Ekki hafi heldur verið óskað eftir gögnum frá Veðurstofu Íslands um færð á vegum og veðurfar á þeim slóðum sem ákærði hafi farið um í þessum ákveðnu ferðum. Þó sé óumdeilt að allur akstur sem ákært er fyrir hafi farið fram að vetri. Þá hafi ekki verið kallað eftir upplýsingum um þann farm sem fluttur hafi verið í þessum ferðum, en slíkt sé nauðsynlegt þar sem reglugerðin sem ákært sé fyrir innihaldi ýmsar undanþágur frá skráningu aksturs- og hvíldartíma, sbr. 4. og 2. gr.

Samkvæmt 1. mgr. 53. gr. laga um meðferð sakamála sé markmið rannsóknar að afla allra nauðsynlegra gagna og skv. 2. mgr. sömu greinar sé sérstaklega hnykkt á því að þeir sem rannsaki mál skuli vinna að því að hið sanna og rétta komi í ljós. Gæta eigi jafnt að atriðum sem horfi til sýknu eða sektar. Þá sé ótalin 54. gr. sömu laga, en samkvæmt henni skuli afla og rannsaka öll tiltæk gögn um verknað, s.s. stað og stund og öll nánari atvik sem ætla megi að máli skipti, m.a. hafa uppá munum sem hald skuli leggja á og öðrum sýnilegum sönnunargögnum.

Í 1. mgr. 56. gr. laga um meðferð sakamála sé kveðið á um að lögregla taki saman skýrslur um rannsókn mála í hverju máli fyrir sig þar sem geta skuli einstakra rannsóknaraðgerða og niðurstöðu þeirra. Verði vart séð af þessu að þessum lagaákvæðum hafi verið fylgt eftir. Sama gildi um ákærvaldið, sbr. 2. og 3. mgr. 18. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008. Einblínt hafi verið á refsíákvæðin af Vegagerðinni en þau ákvæði reglugerðar nr. 662/2006 sem horfi ákærða til sýknu hafi verið með öllu órannsökuð af vegaeftirlitsmönnum. Í þessu sambandi sé aftur bent á 2. og 4. gr. reglugerðarinnar og 13. gr. hennar sérstaklega um frávik. Í 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar segi: „Ökumenn þessara bifreiða skulu þó, eftir því sem unnt er, fylgja reglum um aksturs- og hvíldartíma.“ Hafi farmurinn fallið undir undanþágur 4. gr. þá beri þeim ekki að fara eftir reglugerðinni nema að því leyti sem unnt sé. Með vísan til orðalags 2. mgr. 4. gr. rglg. 662/2006 og samspils hennar við undanþágureglur 1. mgr. sömu lagagreinar mótmæli ákærði með hliðsjón af efni 69. gr. stjórnarskrárinnar, að lögð verði á hann refsíábyrgð.

Þar sem ofangreindar undanþágur og fráviksheimildir séu með öllu órannsakaðar, hvort heldur sem sé hjá Vegagerð ríkisins eða hjá lögregluembættinu á Eskifirði vanti mikið á að rannsókn málsins sé í þeim farvegi að það sé dómtækt til sakfellingar. Augljóst sé að Vegagerð ríkisins hafi ekki uppfyllt rannsóknarreglu 10. gr. stjórnarsýslulaga, meðalhófsreglu 12. gr. eða leiðbeiningarskyldu sína í 7. gr. umræddra laga. Úr þessum ágöllum hafi ekki verið bætt við lögreglurannsókn málsins og raunar hafi það ekki verið hægt 11 mánuðum síðar.

Ákæruliðirnir 15 snúi að ætluðum brotum ákærða á 1. mgr. 6., 1. mgr. 7. gr. og 1. mgr. 8. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006, sbr. og 1. mgr. 44. gr. a., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Brotalýsingar þessar séu rangar. Hvíldarhlé ákærða séu vantalin og aksturstími oftalinn, eins og ákærði muni skýra nánar í aðilaskýrslu sinni fyrir dómi varðandi hvert ætlað brot. Ætluð brot ákærða séu því ekki stórfelld og umframtími jafn mikill og haldið sé fram í kæruliðunum.

Aðalatriði málsins sé þó að í öllum þessum ætluðu brota tilvikum hafi ákærði verið á eðlilegri og nauðsynlegri beinni akstursleið til og frá Reyðarfirði með lögmætan farm um vetur. För hans hafi tafist vegna íslensks veðurs og aðstæðna á íslenskum vegum og því eigi 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006 við um akstur hans og hafi aksturinn því verið refsilaus.

Alkunna sé hvernig veðurfar geti verið á fjallvegum hér á landi. Ætluð brot ákærða eigi að hafa átt sér stað á tímabilinu 6. nóvember 2008 til 19. janúar 2009. Á þessum tíma árs sé allra veðra von, sér í lagi á fjallvegum. Þá geri snjór og ís á akbrautum erfiðara fyrir, þar sem draga þurfi úr ferð svo ekki fari illa. Við þessar aðstæður geti ferðir, sem alla jafna geti rúmast innan reglugerðar 662/2006, hæglega tvöfaldast að tímalengd. Aksturshraði hljóti ávallt að ráðast af aðstæðum.

Vegalengd sem eðlileg sé sem einn áfangi rúmist þá ekki innan marka reglnanna. Þegar svo standi á sé ómögulegt að verða við ákvæðum 6., 7. og 8. gr. umræddrar reglugerðar. Í því skyni sé bent á að reglugerð 662/2006 sé nánast bein þýðing á reglugerð ráðsins nr. 3820/85/EBE og taki reglugerðin því ekki nægilegt mið af hinum séríslensku aðstæðum. Í 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006 sé öikumanni þó afdráttarlaust heimilt að víkja frá reglugerðinni, sé umferðaröryggi ekki teft í hættu til að ná „hentugum“ áfangastað, enda sé það nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks eða til að koma í veg fyrir tjón á bifreið eða farmi. Það að fara á einum degi milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar sé bæði eðlilegur og hentugur akstur. Þetta sé jafnframt skoðun hagsmunasamtaka á vinnumarkaði, samgönguráðuneytis og Fastanefndar EFTA, eins og sjá megi á framlögðum dómskjölum nr. 6, 7 og 11 í málinu. Jafnframt telji sérfræðinganefnd á vegum ESA, sem falið hafi verið að meta þetta slíkan akstur vera með öllu hættulausan.

Grein 13 í reglugerð nr. 662/2006 innifeli að nokkru í sér útfærslu á gildandi neyðarrétti, sbr. 13. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, þ.e. að það verk sé refsilaust, sem nauðsyn hafi borið til að unnið væri í þeim tilgangi að vernda lögmæta hagsmuni fyrir yfirvofandi hættu, þótt með því séu skertir aðrir hagsmunir sem telja verði að miklum mun minni. Eigi þetta sérstaklega við um þau atvik sem 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006 mæli fyrir um (hlé á akstri) en ekki sé hægt að leggja þessum stóru og miklu bílum í vegkant á þröngum þjóðvegum landsins, þar sem slíkt myndi skapa gríðarlega hættu, bæði fyrir þann sem í bílnum sé, en einnig fyrir þá sem leið eigi hjá. Engin hvíldarsvæði séu til staðar í íslenska vegakerfinu fyrir öikumenn þessara bifreiða eins og sé á meginlandi Evrópu, og samgönguráðherra hafi viðurkennt í bréfi (sjá dskj. nr. 7, bls. 9, annex nr. 1, neðarlega). Vörubifreiðastjórar eigi í mestu vandræðum með að sinna þörfum líkamans ef þeir eru á ferð utan opnunartíma verslana og vegasjoppa. Bótaskylda stofnist á hendur öikumönnum ef hinn almenni borgari verði fyrir tjóni af bifreiðunum, jafnvel þó þeim sé lagt og í kyrrstöðu eins og sjá megi af dómi Hæstaréttar Íslands í dómasafni réttarins árið 1991 bls. 2006.

Hugtakið hentugur áfangastaður sé einnig mjög matskennt og geti, rétt eins og áður sé nefnt, farið eftir veðri og færð, og síðast en ekki síst skyggni. Þar sem ofangreind grundvallaratriði hafi ekki verið rannsökuð, s.s. veður og færð og hver farmur bílsins hafi verið í hverju tilviki fyrir sig í hverjum ákærulið, verði ekki betur séð en að mikið vanti upp á að rannsókn málsins sé í þeim farvegi að málið sé tækt til sakfellingar. Ekki hafi verið litið til þeirra ákvæða sem hafi getað horft ákærða til sýknu, sér í lagi undanþáguákvæði í 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Telji ákærði að bæði Vegagerð og lögregla hafi brugðist skyldum sínum svo sem þeim sé boðið í 3. mgr. 18. gr., 1. og 2. mgr. 53. gr. og 1. mgr. 54. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008.

Af framlögðum gögnum ákærða sé ljóst að samgönguráðherra hafi sent Eftirlitsstofnun EFTA beiðni um undanþágur frá reglugerð 561/2006/EC þann 28. apríl 2008, m.a. lengingu á þeim tímamörkum sem nú séu í gildi í 6. og 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Þetta hafi ráðherra gert vegna sameiginlegrar beiðni Alþýðusambands Íslands, Starfsgreinasambands Íslands og Samtaka atvinnulífsins. Það hafi verið niðurstaða þessara hagsmunasamtaka og ráðuneytis samgöngumála að útilokað væri að framfylgja gildandi hvíldar- og aksturstímareglum öikumanna á lengri ferðum út á land að vetrarlagi. Því hafi verið beðið um fasta undanþágu vegna ferða lengri en 400 kílómetrar út á land þannig að aksturstími yrði þá allt að

10 klst. og tvisvar í viku 11 klst. Heildaraksturstími á tveimur vikum yrði samt ekki lengri en 90 tímar eins og reglugerð EB geri ráð fyrir. Akstur án hlés yrði einnig lengdur úr 4,5 klst. í 5 klst. á leiðum til Austfjarða enda væri enginn viðunandi hvíldaraðstaða á þeirri leið. Niðurstaðan hafi orðið sú að Fastanefnd EFTA hafi sent jákvætt svar. Það sé því einkennilegt að eftirlitsstofnun, Vegagerðin, sem heyri undir sama ráðherra, sé að fara gegn eindreginni skoðun yfirboðara síns, svo sem hér hafi verið gert. Eftirlitsstofnun EFTA hafi látið sérfræðinga rannsaka hvort hætta væri á ferðum vegna þessarar undanþágu vegna aksturs til Egilsstaða/Reyðarfjarðar og hafi hún komist að þeirri niðurstöðu að svo væri ekki. Í raun hafi undanþágubeiðni Íslands snúist um að lögfesta beint neyðarrétt 13. gr. reglugerðarinnar vegna fyrirsjáanlegra aðstæðna á íslenskum vegum að vetri til og gera bílstjórum sem þjóni landsbyggðinni kleift að komast í einum áfanga til Egilsstaða og Reyðarfjarðar.

Í samræmi við grunnreglu íslensks réttar um saknæmi, sbr. 18. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, verði að taka sérstaklega fram ef refska eigi fyrir gáleysi. Í 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé byggt á því að ásetningur sé fyrir hendi, sem best sjáist á því að í 3. mgr. sömu greinar sé sérstaklega hnykkt á ásetningi sem nauðsynlegu skilyrði til refsingar með orðunum „vitund eða vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi“. Verði ekki séð, hvað sem öðru líði, að ætluð brot ákærða hafi verið framin af ásetningi.

Að lokum byggi ákærði á að fordæmi Hæstaréttar Íslands í málinu nr. 251/2004 standi enn óhaggað, þrátt fyrir setningu reglugerða nr. 662/2006 og 661/2006. Þar sem verknaðarlýsingar í reglugerðum þessum eigi sér ekki næga stoð í lögum, miðað við atvik þessa máls, sbr. einnig dóm Hæstaréttar í málinu nr. 442/2000. Sé hér einkum og sér í lagi vísað til útfærslu reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, þ.e. að reglugerðin byggi ekki á málefnalegum sjónarmiðum t.d. um erfið skilyrði vegna vetraraksturs.

Auk þeirra lagareglna sem áður sé vísað til kveðst ákærði benda á 1. mgr. 69., 65. og 75. gr. stjórnarskrár lýðveldisins Íslands nr. 33/1944.

#### IV

Ákærði er í máli þessu ákærður fyrir að hafa sem ökumaður bifreiðarinnar OJ-694 við vöruflytninga á vegum í atvinnuskyni hér á landi framið nánar tilgreind fimmtán brot á reglum um hvíldartíma ökumanna á tímabilinu 6. nóvember 2008 til 19. janúar 2009. Fyrir liggur að eftirlitsmenn Vegagerðarinnar höfðu afskipti af umræddri bifreið á bílaplani við eldsneytissölu Olís á Reyðarfirði 22. janúar 2009 og var ökumanskort ákærða í ökurita bifreiðarinnar þó hann hafi þá ekki verið ökumaður hennar. Var ökumanskort þá haldlagt og af því voru teknar upplýsingar þrjú mánuði aftur í tímann. Lýsti ákærði því svo að hringt hefði verið í hann um það bil viku síðar og hann beðinn að sækja ökumanskortið, sem hann hafi gert síðar sama dag og hafi við það tækifæri verið sagt að nokkur aðfinnsluatriði hefðu fundist sem send yrðu til nánari skoðunar. Þá liggur fyrir að Vegagerðin tók saman gögn sem aflað var af ökumanskorti ákærða og sendi lögreglunni ásamt kærú og tilgreindi þar þau brot sem hér eru til meðferðar. Afrit skriflegrar tilkynningar frá Vegagerðinni um framangreint sem virðist beint til ákærða barst að hans sögn ekki

til hans. Lögregla boðaði ákærða til skýrslutöku sem fram fór 29. desember 2009 og voru ákærða þar kynnt hin ætluðu brot og hann spurður spurninga um hvert þeirra fyrir sig. Hann var þar spurður sérstaklega um hvort hann teldi að undantekningarákvæði 3. mgr. 2. gr. og 4. gr. reglugerðar nr. 662/2006 ætti við um akstur hans og svaraði hann því ávallt svo að hann teldi svo ekki vera. Ekki fór fram frekari rannsókn málsins og ákæra var gefin út 8. janúar 2010.

Ákærði byggir í fyrsta lagi á því að ágallar hafi verið á málsmeðferð Vegagerðarinnar og starfsmenn hennar hafi ekki gætt meginreglna stjórnsluréttar við meðferð máls ákærða, svo sem eins og rannsóknarreglu, meðalhófsreglu og andmælaireglu. Þá efast ákærði um að viðkomandi starfsmenn geti talist hæfir til meðferðar mála af þessu tagi þar sem ráðherra hafi ekki sett reglugerð um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna eins og honum hafi borið skv. 6. mgr. 68. gr. umferðarlaga. Þá byggir ákærði einnig á að ekki hafi farið fram sjálfstæð rannsókn lögreglu á ætluðum brotum ákærða, en einungis stuðst við gögn Vegagerðarinnar. Einkum hafi ekki verið kannað hvort undantekningar 13. gr. reglugerðar 662/2006 hafi átt við um akstur ákærða en um hafi verið að ræða akstur um vetur þar sem allra veðra hafi verið von. Telur ákærði að rannsókn lögreglu fullnægi ekki ákvæðum 1. mgr. 53. gr., 1. mgr. 56. gr. og 2. og 3. mgr. 18. gr. allt eins og nánar kemur fram í greinargerð ákærða, sem ítarlegar er rakin hér að framan. Þá ber ákærði brögður á að eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar hafi verið heimilt að hafa afskipti af bifreiðinni OJ-694 þar sem henni hafi verið lagt á bílplani en slíkt eftirlit geti hvorki talist vera á vegum eða í starfsstöðu flytjanda eins og áskilið sé í 3. gr., sbr. 4. og 5. gr. reglugerðar nr. 777/2006.

Ekki verður fallist á með ákærða að starfsmenn Vegagerðarinnar hafi farið út fyrir heimildir sínar með því að hafa afskipti af bifreiðinni á bifreiðastæði við eldsneytissölu Olís á Reyðarfirði. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 14/2010 sem kveðinn var upp 3. júní sl. var í sambærilegu máli hafnað þeim röksemdum sem að framan eru raktar um ágalla á vinnubrögðum eftirlitsmanna Vegagerðarinnar og í kjölfarið rannsóknar lögreglu. Eiga sömu sjónarmið við í máli þessu og er röksemdum ákærða í þessa veru hafnað. Þá eru og með vísan til sama hæstaréttardóms hafnað röksemdum um að reglugerð 662/2006 skorti lagastoð, að hún sé ekki fullnægjandi refsheimild eða að hún stangist á við atvinnufrelsisákvæði stjórnarskrárinnar. Þá verður það ráðið af niðurstöðu sama dóms að á ökumanni hvíli ótvíræð skylda til að halda til haga upplýsingum um að undanþáguákvæði 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006 hafi átt við um akstur hans, telji hann svo vera, eins og skýrlega er greint í lokamálslið þeirrar greinar reglugerðarinnar. Hafði ákærði öll tök á því við skýrslugjöf hjá lögreglu að vekja athygli á að slík gögn væru til og óska eftir atvikum eftir fresti til framlagningar þeirra eða í síðasta lagi við meðferð málsins fyrir dómi. Verður það ekki talinn ágalli á rannsókn lögreglu að ákærði sinnti ekki fyrrgreindri lagaskyldu sinni. Þá eru með hliðsjón af framangreindu haldlausar almennar röksemdir ákærða um að ætluð brot hans á reglum um hvíldartíma verði réttlætt með vísan til sjónarmiða um aðstæður á vegum, vegna veðurs, akstursskilyrða eða af ástæðum sem varða aðstöðu til stöðvunar ökutækja, þar sem sú skylda er lögð á ákærða í framantilvitnuðum réttarheimildum að skrifa jafnóðum hjá sér slíkar upplýsingar, þannig að unnt sé að meta hvort réttlætjanlegt hafi verið að víkja frá hvíldartímareglum á grundvelli slíkra aðstæðna. Almennar og örökstuddar yfirlýsingar um aðstöðu til að stöðva ökutæki eða veður eða akstursskilyrði á tilteknum árstímum á Íslandi duga því ekki. Þá er ekki unnt að leggja til grundvallar

í málinu fullyrðingar ákærða um að aðrir menn, sem unnið hafi við losun bifreiðar hans, hafi ekið bifreiðinni á hans ökumannskorti í einhver skipti meðan hann hvíldi sig, enda hefur ákærði ekki stutt þetta gögnum eða vitnisburði manna sem um þetta gætu borið.

Er samkvæmt því sem að ofan getur hafnað sjónarmiðum ákærða um að annmarkar hafi verið á rannsókn lögreglu eða málsmeðferð Vegargerðarinnar og hefur ákærði ekki sýnt fram á að undanþágur 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006 hafi átt við um akstur hans í þau fimmtán skipti sem getið er í ákæru.

Þá er það mat dómsins að tilvísanir ákærða til áætlana stjórnvalda um að rýmka reglur um hvíldartíma að því er varðar akstursleiðina milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar séu algerlega haldlausar og geti ekki breytt gildandi lögum og reglum um skyldu manna til að taka sér hvíld frá akstri, eða leyst menn undan refsingu fyrir slík brot.

Þær upplýsingar sem skráðar eru á ökumannskort ákærða og lagðar hafa verið fyrir dóminn útprentaðar í grafískri framsetningu eru í eðli sínu einfaldar. Liggur fyrir á hverju blaði tímaás sem lesinn er frá hægri til vinstri og undir ásnum eru stöplar sem sýna m.a. hvort bifreiðin er í akstri eða ekki. Koma fram ýmsir litir sem geta gefið til kynna hvað á sér stað þegar bifreiðin hefur verið stöðvuð og ræðst sú framsetning af því að ökumaður stilli ökurita rétt þegar bifreið er stöðvuð. Hins vegar liggur fyrir að við rannsókn mála af þessu tagi er ekki litið til þess hvort ökumenn hafi réttilega stillt ökuritann þegar bifreið er kyrrstæð heldur er litið til þess hvort bifreiðin er í akstri eða ekki en sé bifreið í akstri skráist rauður stöpull í gögnin. Efst í þann stöpul kemur svört rönd þegar ekið hefur verið í fjórar og hálf klukkustund án þess að fullnægjandi hlé sé tekið. Fram kom að ef bifreiðin er stöðvuð telst það hlé ef það nær lögbundnu lágmarki og það sama á við um hvíld, en hvorutveggja er skilgreint í reglugerð nr. 662/2006.

Í ákæruskjali eru ákærða gefin að sök 8 brot gegn ákvæði 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006, sbr. 14. gr. reglugerðarinnar, en í 1. mgr. ákvæðisins greinir að ökumaður skuli gera hlé á akstri í að minnsta kosti 45 mínútur eftir akstur í fjórar og hálf klukkustund nema hvíldartími hans sé að hefjast. Í 2. mgr. greinarinnar er veitt heimild til að skipta þessu með styttri hléum sem að lágmarki þurfa þá að vera 15 mínútur hvert. Ákærði hefur byggt á því að í nokkrum tilvikum hafi hann tekið hlé sem nái ef til vill ekki 45 mínútum en ekki muni nema fáum mínútum og því sé ekki eðlileg sú framsetning í ákæru að telja að hann hafi í margar klukkustundir án þess að taka hlé þegar hlé hafi verið tekið þó það hafi ef til vill ekki verið nægilega langt. Að mati dómsins verður ekki fallist á röksemdir ákærða að þessu leyti. Liggur það í augum uppi að með því að mæla fyrir um lágmarkshvíld í tiltekinn mínútuþjölda þá er um brot að ræða stöðvi menn ekki um þann tíma og er við það miðað í reglugerð nr. 930/2006, sem miða skal við í þessum efnun, að sektarfjárhæð hækkar eftir því sem lengri tími líður fram yfir fjóra og hálfan klukkutíma án þess að lágmarkshléi sé náð. Þá má sjá að sá aksturstími sem miðað er við er aðeins virkur aksturstími og innifelur ekki þann tíma sem ákærði þó stöðvaði akstur bifreiðarinnar. Telja verður að orðið „hlé“ í ákæruskjali vísi til þess hlés sem skilgreint er í 1. mgr., sbr. 2. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006 og þó telja megi að skýrara hefði verið að segja „lögbundið hlé“ valdi það ekki þeim vafa að málsvörn ákærða gæti orðið ábótavant af þeim sökum. Er lýsing brota ákærða í ákæruliðum 1, 4, 5, 6, 9, 10, 14 og 15 í fullu samræmi við útprentuð gögn af

ökumannskorti ákærða og í samræmi við önnur gögn málsins. Eru brotin réttilega heimfærð til refsíákvæða í ákæruskjali og verður ákærði sakfelldur fyrir þau í samræmi við kröfu ákærvaldsins þar um.

Í ákæruskjali eru ákærða gefin að sök 4 brot gegn ákvæði 1.mgr. 6. gr. reglugerðar nr. 662/2006, sbr. 14. gr. reglugerðarinnar, en í umræddu ákvæði greinir að aksturstími hvern dag skuli ekki vera lengri en níu klukkustundir. Heimilt er að lengja aksturinn í tíu klukkustundir tvisvar í viku. Í 3. gr. reglugerðarinnar er skilgreining á akstursdegi sett fram með þeim hætti að það sé aksturstíminn milli tveggja daglegra hvíldartíma eða milli daglegs hvíldartíma og vikulegs hvíldartíma. Ákærði hefur mótmælt þeirri framsetningu sem fram kemur í ákæru þar sem akstursdagur er talinn ná yfir meira en einn sólarhring. Er ekki á þessi mótmæli fallist og er það mat dómsins að eðlilegt sé og í samræmi við ofangreindar réttarheimildir að líta svo á, eins og gert er í ákæru, að til að til að hægt sé að tala um tímabil daglegs hvíldartíma verði að vera um að ræða þann lágmarkstíma sem mælt er fyrir um í 1. mgr. 6. gr. Tilgreining brota ákærða sem hér um ræðir er í fullu í samræmi við gögn sem prentuð voru út af rafrænu ökumannskorti hans, sem og önnur gögn málsins og er þar miðað við í öllum tilvikum að ákærða hefði verið heimilt að aka samfellt í tíu klukkustundir. Verður ákærði því sakfelldur fyrir brot sem tilgreind eru í ákæruliðum nr. 2, 7, 12 og 13 og eru brotin réttilega heimfærð til refsíákvæða í ákæruskjali.

Brot ákærða samkvæmt ákæruliðum 3, 8 og 11 varða það að ákærði hefur ekki tekið þá níu klukkustunda samfelldu lágmarkshvöld sem honum bar að gera í samræmi við 1. mgr. 8. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar 662/2006. Er lýsing brota þessara í samræmi við gögn málsins og verður ákærði sakfelldur fyrir þau og eru þau réttilega heimfærð til refsíákvæða í ákæruskjali.

Ákærði hefur ekki áður sætt refsingum svo kunnugt sé. Brot ákærða verða, öndvert við það sem hann sjálfur hefur haldið fram, talin stórfelld. Eru brotin mörg og varða umferðaröryggi. Þykir með hliðsjón af því, sem og refsíákvörðun í fyrrnefndum dómi Hæstaréttar í máli nr. 14/2010 hæfilegt að ákærði sæti fangelsi í tvo mánuði, en fresta skal fullnustu refsingarinnar og hún falla niður að liðnum tveimur árum haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærða verður gert að greiða sakarkostnað að fjárhæð 343.369 krónur, en það er kostnaður við að afla vottorða frá Veðurstofu Íslands að fjárhæð 26.009 krónur og ferðakostnaður tveggja vitna samtals að fjárhæð 66.360 krónur og málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða sem þykja hæfilega ákveðin að meðtöldum virðisaukaskatti 251.000 krónur.

Dómur þessi er kveðinn upp af Halldóri Björnssyni dómstjóra í dómsal Héraðsdóms Austurlands að Lyngási 15, Egilsstöðum, miðvikudaginn 7. júlí 2010 kl. 15:00, að gættu ákvæði 1. mgr. 184. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála en dómsuppsaga dróst vegna embættisanna dómara.

**Dómsorð:**

Ákærði, Guðmundur Hreindal, sæti fangelsi í tvo mánuði, en fresta skal fullnustu refsingarinnar og hún falla niður að tveimur árum liðnum haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði greiði sakarkostnað að fjárhæð 343.369 krónur og eru þar meðtalin málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans Jóns Rúnars Pálssonar hæstaréttarlögmanns sem þykja hæfilega ákveðin að meðtöldum virðisaukaskatti 251.000 krónur.

Halldór Björnsson