

D Ó M U R

Héraðsdóms Norðurlands eystra föstudaginn 11. október 2013 í máli

nr. S-175/2012:

Ákærvaldið

(Eyþór Þorbergsson fulltrúi)

gegn

X

(Hreinn Pálsson hrl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 16. ágúst sl., höfðaði sýslumaðurinn á Akureyri hér fyrir dómi þann 12. september 2012 með ákæru á hendur X;

„fyrir umferðarlagabrot, með því að hafa miðvikudaginn 11. júlí 2012, ekið vagnlestinni LU-594/NZ-101 um Hringveg í Hörgársveit, með lestina 45.800 (svo!) að heildarþunga, eða 1.800 kg. (4,1%) of þunga, en ákærði framvísaði undanþágu útgefinni af Vegagerðinni þann 7. mars 2006, fyrir 44000 kg. heildarþunga.

Telst þetta varða við 1. mgr. 76. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. lög nr. 44, 1993 og a lið 1. mgr. 12. gr., sbr. 17. gr. reglugerðar nr. 155, 2007, um stærð og þyngd ökutækja, með síðari breytingum.

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

Ákærði krefst sýknu.

Frávísunarkröfu ákærða var hrundið með úrskurði þann 24. október 2012.

Málið var flutt 19. desember sl., en endurupptekið 16. ágúst sl., gerð vettvangsathugun og það flutt og dómtekið á ný.

I.

Eftirlitsmenn Vegagerðarinnar, þeir A og B, stöðvuðu för ákærða 11. júlí 2012, þar sem hann ók vörubifreið sem dró eftirvagn, skammt norðan Akureyrar. Bifreiðin og eftirvagninn voru vigtuð þar á stæði við Dvergastein. Ás 1 á bifreiðinni mældist 6700 kg, eða 300 kg undir leyfðri þyngd. Ásar 2-3 mældust 19400 kg, 400 kg umfram leyfða þyngd. Ás 1 á eftirvagni mældist 9.900 kg, 100 kg undir leyfðri þyngd. Ás 2 á vagninum mældist 9.800 kg, 200 kg undir leyfðri þyngd. Heildarþyngd lestarinnar mældist 45.800 kg, 1.800 kg umfram leyfða þyngd, samkvæmt undanþágu sem ákærði framvísaði.

Ákærði gaf skýrslu fyrir dómi. Vitnaskýrslur gáfu framangreindir eftirlitsmenn, svo og C, D, E, F og G. Verða atriði úr þessum skýrslum rakin eftir því sem þurfa þykir.

II.

Sýknukrafa ákærða er í fyrsta lagi á því byggð að ekki hafi verið notaðar löggiltar vogir. Telur hann að það hafi verið skylt, með vísan til b. liðar 1. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 254/2009 um mælifræðilegt eftirlit með ósjálfvirkum vogum, þar sem segir m.a. að skylt sé að löggilda vogir sem hafðar séu til ákvörðunar massa fyrir útreikning á févítí, þóknun, bótum eða greiðslum af slíkum toga. Segir síðan að Neytendastofa skeri úr þegar vafi kunni að leika á um löggildingarskyldu. Reglugerðin er sett með heimild í 1. mgr. 13. gr. laga nr. 91/2006 um mælingar, mæligrunna og vigtarmenn.

Eftirlitsmenn Vegagerðarinnar, nú Samgöngustofu, sbr. lög nr. 59/2013, starfa samkvæmt ákvæðum 68. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum, þar sem segir m.a. að þeim sé heimilt að stöðva akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að heildarþyngd til að sinna eftirliti með aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita, stærð, heildarþyngd og áspunga ökutækja og hleðslu, frágangi og merkingu farms. Í lokamálsgrein 68. gr. umferðarlaga segir að ráðherra setji reglur um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna, einkennisbúnað, skilríki og um framkvæmd eftirlits. Liggur ekki fyrir að slíkar reglur hafi verið settar.

Með þessu ákvæði er stjórnvaldi falið að framkvæma eftirlit með ástandi tiltekinna ökutækja. Er lögð refsing við, ef ástand þeirra er ekki innan marka sem reglur kveða á um, sbr. 1. mgr. 76. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga. Er í nefndu ákvæði reglugerðar nr. 254/2009 um mælifræðilegt eftirlit með ósjálfvirkum vogum, ekki skýrt tekið fram að skylt sé að löggilda vogir sem stjórnvaldið notar til eftirlits með þyngd ökutækja, enda verður orðið „févítí“ ekki skilið svo að það merki sekt eða fangelsi samkvæmt refsíákvæðum. Hins vegar kemur hér einnig óhjákvæmilega til skoðunar ákvæði 1. mgr. 6. gr. laga nr. 91/2006 um mælingar, mæligrunna og vigtarmenn, sem af hálfu ákærða er einnig vísað til, þar sem segir að mælitæki sem notuð séu til lögboðinna mælinga og eftirlits og ákvörðunar stjórnvalda eða dómstóla á viðurlögum eða sá búnaður sem notaður sé til löggildingar þessara mælitækja skuli kvörðuð með rekjanlegum kvörðunum af

faggiltum aðilum.

Fyrir liggur að bifreið ákærða var vegin með ósjálfvirkum bifreiðavogum. Þá liggur fyrir að vogirnar voru ekki löggiltar. Kemur þá til skoðunar hvort framangreint ákvæði 1. mgr. 6. gr. laga nr. 91/2006 taki til þeirra og í því falli hvort skilyrði ákvæðisins um kvörðun með rekjanlegum kvörðunum af faggiltum aðilum hafi verið uppfyllt.

Í framlögðu bréfi frá Neytendastofu til skipaðs verjanda ákærða, til svars við spurningu hans um það með hvaða hætti stofnunin telji að stjórnvöld eigi að tryggja að mælitæki sem þau noti séu ávallt rétt og eftir atvikum kröfur til þeirra mælinga sem þau vilja þá nota til að beita menn viðurlögum, segir m.a. að af þessu ákvæði leiði að bæði samkvæmt íslenskum lögum og almennum verklagsreglum hafi stjórnvald, hvert á sínu sviði, ákveðið val um það hvort það geri kröfu um að mælitæki sem það noti, sé löggilt eða kvarðað. Í öllum tilvikum beri því þó að tryggja að mælitækin mæli ávallt rétt. Einnig verði þau að geta lagt fram viðeigandi vottorð því til staðfestingar, s.s. staðfestingu um löggildingu eða kvörðunartottorð fyrir mælitækið.

Þá segir í bréfinu að á Íslandi sé Neytendastofa eini aðilinn sem veiti faggiltar og rekjanlegar kvarðanir fyrir vogir. Vogir sem hvorki séu löggiltar né kvarðaðar sé hægt að nota til leiðbeinandi eftirlits hjá viðkomandi stjórnvaldi en ekki sem grundvöll að viðurlögum, s.s. févíti eða sektum, sbr. 5. gr. reglugerðar nr. 254/2009, með síðari breytingum.

Einnig segir í bréfi þessu að í reglugerð nr. 616/2000 sé að finna ákvæði þar sem nánar sé skilgreint hvaða vogir sé löglegt að nota hér á landi, en það séu vogir sem hafi staðist samræmismat og uppfylli þannig samevrópska staðla og kröfur sem gerðar séu til voga á EES-svæðinu. Slíkar vogir skuli almennt merktar með CE-merki en vogir sem teknar hafi verið í notkun fyrir 1. janúar 2004 sé þó almennt heimilt að nota áfram meðan þær vegi rétt, sbr. 3. gr. reglugerðar nr. 254/2009.

Vogir þær sem notaðar voru til að vega bifreið ákærða munu vera framleiddar í Sviss. Liggur í málinu ljósmynd af einni þeirra voga sem Vegagerðin hefur notað í þessu skyni. Hægra megin vogarskjásins er skjöldur með áletrunum og merkingum, sem eru ógreinilegar að öðru leyti en því að þar er grænn límmiði sem á er upphafsstafurinn M.

Í tilskipun Evrópusambandsins nr. 2004/22/EC um mælitæki („DIRECTIVE 2004/22/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL“), 31. mars 2004, segir efnislega í 1. tl. 7. gr. að gefa skuli til kynna að auðkenna skuli mælitæki um að það uppfylli skilyrði tilskipunarinnar með „CE“ merki og viðbótar mælifræðimerkingu eins og tilgreint sé í 17. gr., þar sem segir efnislega að viðbótarmerkingin sé upphafsstafurinn M, ásamt tveimur síðustu tölustöfum ársins sem tækið var auðkennt.

Af þessu verður ráðið að vogin sé „CE“ merkt og þykir ekki ástæða til að efa að aðrar vogir sem voru notaðar séu það einnig. Þá þykir óhætt að álykta að þetta feli í sér að vogin hafi í öndverðu verið nægilega kvörðuð með rekjanlegri kvörðun af faggiltum aðila í skilningi 1. mgr. 6. gr. laga nr. 91/2006, eða með öðrum orðum sagt „hafi staðist samræmismat og uppfylli þannig samevrópska staðla og kröfur

sem gerðar séu til voga á EES-svæðinu“, eins og segir í tilvitnuðu bréfi Neytendastofu, sbr. einnig 1. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 955/2006, þar sem segir að mælitæki, sem uppfylli ákvæði laga og reglugerða um markaðssetningu á Evrópska efnahagssvæðinu teljist mæla rétt þegar það sé rétt sett á markað og tekið í notkun, enda hafi það réttar stillingar fyrir Ísland, sé löggildingarhæft mælitæki og teljist vera löggilt til fyrstu notkunar.

Ekki verður séð að skylt sé að endurtaka kvörðun með sama hætti og skylt er um löggildingu, sbr. 16. gr. reglugerðar nr. 254/2009, þrátt fyrir að það sé ráðgert í framangreindu bréfi Neytendastofu að stjórnvald geri það reglulega, ef það kys ekki að afla sér löggildingar á mælitæki sitt.

Niðurstaða dómsins er því að ekki verði litið svo á að vigtun á bifreið ákærða sé ógild og að engu hafandi, fyrir þá ástæðu eina að ekki voru notaðar löggiltar vogir.

Í skýrslu C deildarstjóra hjá Vegagerðinni kom fram að vogir sem notaðar séu við eftirlit séu prófaðar reglulega, a.m.k. árlega, nú hjá fyrirtæki sem heiti Löggilding ehf. Þá hafi Vegagerðin prófunarbúnað sem sé tekinn út á tveggja ára fresti. Í málinu liggja fyrir skýrslur Löggildingar ehf. um prófanir á vogunum, undirritaðar af G. Er þannig staðfest að Vegagerðin hefur látið prófa vogirnar. Í málinu liggur frammi frétt frá Neytendastofu, þess efnis að Löggilding ehf. hafi verið veitt umboð til að löggilda ósjálfvirkar vogir með 3000 kg vigtunargetu og sjálfvirkar vogir. Kemur þar einnig fram að nefndur G sé framkvæmdastjóri fyrirtækisins og starfsmaður. Hann sé fyrrverandi starfsmaður og tæknistjóri lögmælisviðs Frumherja frá 1997 til 2008 og þar áður hafi hann unnið á lögmælisviði Löggildingarstofu, sem hafi verið forveri Neytendastofu.

G staðfesti að hafa prófað vogirnar. Kom einnig fram í skýrslu hans að sér hafi skilist að vogirnar væru ekki löggildingarskyldar, en sagði að þær væru löggildingarhæfar.

Við það verður miðað eftir þessu, að þótt Löggilding ehf. hafi ekki umboð til að löggilda vogir með vigtunargetu umfram 3000 kg, verði ekki talið óforsvaranlegt af hálfu Vegagerðarinnar að hafa aflað þar prófunar á vogum sínum. Hefur um langan aldur verið talið nægilegt að prófa vogir sem Vegagerðin hefur notað, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Íslands 23. júní 1994, á bls. 1470 í dómasafni þess árs. Má hér nefna að þar má finna á bls. 1473 rakinn vitnisburð G, sem þá var verkfræðingur á Löggildingarstofunni, um prófun á vogum.

Þær vogir sem voru notaðar voru prófaðar 16. mars 2012 (vog #229), 13. febrúar 2012 (vog #20), 9. nóvember 2011 (vog #203), 20. apríl 2012 (vogar nr. #62 og #64, sem voru prófaðar af framleiðanda og komu úr viðgerð 7. maí 2012) og 14. maí 2012 (vog #207).

Að þessu athuguðu verður við það miðað að Vegagerðin hafi sinnt því nægilega að gæta þess að vogirnar mældu ekki rangt svo nokkru næmi.

III.

Sýknukrafa ákærða er að öðru leyti á því byggð að þess hafi ekki verið gætt við vigtun að hemlar bifreiðarinnar væru losaðir, með þeim afleiðingum að hemlakraftar hafi skekkt mælinguna.

Ákærði kveðst hafa látið moka 27 tonnum á bifreiðina. Hafi þetta verið vegið með hjólaskóflu sem hafi verið notuð til að ferma hana. Bifreiðin hafi verið vegin í heild af eftirlitsmönnum og síðan eftirvagninn. Hann kveðst hafa sett handhemil á, meðan vegið var.

Vitnið A bar að þegar hjól séu komin upp á vogir sé hemlað. Sé þess óskað að ökumaður sleppi þá hemlum. Ef hann komi út úr bifreið eigi hann að setja handhemil á.

Vitnið var spurt hvort hann viti til þess að bifreiðin mælist of þung ef handhemill sé á. Kvað hann það ekki hafa verið rætt. Gefin séu fyrirmæli um að sleppa hemlum áður en handhemill sé settur á og sé í lagi eftir það að handhemill sé á. Vitnið kvaðst vera löggiltur vigtarmaður.

Lögregla hafi verið kölluð til, til að aðstoða við að fá persónuupplýsingar hjá ökumanni.

Vitnið B lýsti því að bifreiðarstjóra séu gefin fyrirmæli um að sleppa hemlum þegar bifreið sé komin upp á vogirnar. Hann kvaðst ekki vera löggiltur vigtarmaður, reglan sé sú að alltaf skuli annar tveggja eftirlitsmanna á vettvangi hafa slíka löggildingu.

Vitnið E lögregluþjónn kvaðst hafa verið kallaður til. Hann kvaðst ekki hafa gert um það skýrslu.

Í málinu liggur löggilt þýðing úr notkunarleiðbeiningum framleiðanda voganna. Segir þar að sleppa verði hemlum að fullu áður en lesið sé af vogum. Til að koma í veg fyrir að farartækið renni þurfi það að vera í fyrsta gir og vél megi ekki vera í gangi, annars verði að beita hemlunum aftur. Annar valkostur sé að nota fleyglaga klossa til að tryggja algera kyrrstöðu.

Í málinu liggur einnig löggilt þýðing á efni tölvupósts frá Felix Scheuter, sem mun vera höfundur notkunarleiðbeininganna, til frammanefnds C. Þar segir að engin áhrif stafi frá hemlunarkröftum svo framarlega sem farartækinu sé haldið í kyrrstöðu:

Með stöðvaðri vélinni einni saman.

Með handhemli, að því tilskildu að hann virki einvörðungu á einn öxul.

Með festingarfleyg, sem beitt sé með nánar tilgreindum hætti.

Með hemlunum, ef þeim hafi verið sleppt að fullu um skamma stund og beitt aftur, svo lengi sem farartækið standi kyrrt.

Hvað sem öðru líði geti afgangskraftar af núningsmótstöðu myndast. Því fastar sem ökumaður beiti hemlum, þeim mun meiri kraftar geti myndast vegna núningsmótstöðu. Farartæki í góðu ástandi séu síður viðkvæm en farartæki sem sé illa haldið við.

Ekki var tekin skýrsla af Felix Scheuter fyrir dómi.

Af framansögðu verður ráðið að nauðsynlegt sé að sleppa hemlum, eftir að á vog er komið. Einnig verður af því ráðið að framleiðandi telji að halda megi bifreið hemlaðri eftir það, hafi þeim verið sleppt að fullu um skamma stund. Báðir eftirlitsmennirnir fullyrða að þess hafi verið gætt að skipa ákærða að sleppa hemlum um skamma stund. Verður að leggja framburð þeirra um það til grundvallar.

Dómurinn gerði í samráði við sækjanda og verjanda vettvangsathugun á þessu atriði þann 16. ágúst sl. Fékk verjandi G.V. gröfur ehf. til að leggja til tvær lestaðar bifreiðir með eftirvagn. Starfsmenn Vegagerðarinnar komu með vogir sínar á vigtunarstað og vógu vagnlestina. Tók dómari saman heildarniðurstöður sem starfsmennirnir lásu upp, í viðurvist sækjanda og verjanda og færði til bókar.

Fyrri bifreiðin var vegin og hemlar hafðir á, þ.e. þeim var ekki sleppt. Var hún þá 24 tonn. Síðan var hún vegin án hemlunar og var þá 23,7 tonn. Tilraunin var endurtekin. Þá komu út 23,6 tonn er hemlum hafði ekki verið sleppt, en óhemluð var hún 23,8 tonn. Eftirvagninn var 17,8 tonn er hemlar voru á, en án hemla var hann 17,5 tonn. Heildarþyngd lestarinnar hemlaðrar, miðað við fyrri mælingu, var þannig 41,8 tonn, en án hemla 41,2 tonn.

Síðari bifreiðin var vegin fyrst án þess að hemlum hefði verið sleppt. Þá var hún 23,7 tonn. Síðan var hemlum sleppt og handhemill settur á. Þá var hún 24,1 tonn. Loks var hún vegin alveg án hemla og þá var hún 24,0 tonn. Sömu tölur fyrir eftirvagninn voru 18,6 tonn, 18,0 og loks 18,0 tonn. Heildarþyngd var samkvæmt þessu 42,3 tonn, 42,1 tonn og 42,0 tonn.

Þessi athugun bendir til þess að það geti skipt máli, eins og framleiðandi segir, að hemlar séu losaðir áður en vegið er. Einnig bendir athugunin sem rakin er um síðari bifreiðina, eins og einnig verður ráðið af framangreindum tölvupósti framleiðanda, að óhætt sé að setja hemla á aftur, eftir að þeim hefur verið sleppt „um skamma stund“, án þess að það hafi áhrif á niðurstöður svo nokkru nemi.

Þegar framangreint er virt í heild er það mat dómsins að óhætt sé að leggja til grundvallar mælingu eftirlitsmanna Vegagerðarinnar á ás- og heildarþyngd vagnlestarinnar sem ákærði ók eins og greinir í ákæru. Hefur hann, með því að aka henni svo þungri sem þar greinir, brotið gegn refsíákvæðum sem þar eru tilgreind.

Sakaferill ákærða hefur ekki áhrif á refsingu hans, sem ákveðst 30.000 króna sekt, sem skal greiðast innan fjögurra vikna frá birtingu þessa dóms að telja, en ákærði sæta tveggja daga fangelsi ella. Þóknun þýðanda telst ekki til sakarkostnaðar, sbr. 2. mgr. 216. gr. laga nr. 88/2008. Ákærði verður dæmdur til greiðslu málsvarnarlauna skipaðs verjanda síns, Hreins Pálssonar hrl., sem ákveðast 188.250 krónur, að virðisaukaskatti meðtöldum.

Dóminn kveður upp Erlingur Sigtryggsson héraðsdómari.

Gætt var ákvæða 2. málslíðar 1. mgr. 184. gr. laga nr. 88/2008.

D Ó M S O R Ð :

Ákærði, X, greiði 30.000 krónur í sekt til ríkissjóðs innan fjögurra vikna frá birtingu þessa dóms að telja, en sæti ella fangelsi í tvo daga.

Ákærði greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Hreins Pálssonar hæsta réttarlögmanns, 188.250 krónur.