

## D Ó M U R

Héraðsdóms Norðurlands eystra mánudaginn 24. ágúst 2015 í máli

nr. S-173/2013:

### Ákærvaldið

*(Eyþór Þorbergsson fulltrúi)*

**gegn**

**X**

*(Stefán Geir Þórisson hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var að lokinni aðalmeðferð 29. júní er höfðað með ákæru ríkissaksóknara, útgefinni 20. september 2013, á hendur X, fyrir „brot gegn valdstjórninni framin á árinu 2012 sem hér greinir:

1. Með því að hafa fimmtudaginn 22. nóvember á vigtarplani Vegagerðarinnar við Dvergastein í Hörgársveit, tálmað [A] og [B], starfsmönnum Vegagerðarinnar, framkvæmd eftirlits með heildarþunga og áspunga ökutækisins LU594 og eftirvagnsins NZ101, en ákærði meinaði eftirlitsmönnum að vigta ökutækin og kom þannig í veg fyrir að þeir gætu sinnt lögboðnu eftirliti.

2. Með því að hafa föstudaginn 14. desember á bifreiðastæði sunnan við flugvöllinn á Akureyri, tálmað [C] og [D], eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar, framkvæmd eftirlits með heildarþyngd og áspunga ökutækisins ISL26 og eftirvagnsins SYZ28, en ákærði fjarlægði kveikjuláslykla ökutækisins og neitaði að afhenda þá og kom þannig í veg fyrir að ökumaður gæti ekið upp á vogir og eftirlitsmenn sinnt lögboðnu eftirliti.

Telst þetta varða við 2. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar.“

Ákærði krefst sýknu en til vara vægustu refsingar. Hann krefst þess að sakarkostnaður verði greiddur úr ríkissjóði.

### Málavextir

*Ákæruliður I*

Samkvæmt vettvangsskýrslu Vegagerðarinnar sem liggur fyrir í málinu voru eftirlitsmenn við eftirlit við ramp Vegagerðarinnar á hringveginum við Dvergastein í Hörgársveit hinn 22. nóvember 2012 og stöðvuðu þar vagnlestina LU594/NZ101 og var ökumaður hennar E. Í framhaldi af skoðun ökurita hafi ökumanni verið tilkynnt að vagnlestin yrði vigtuð og hafi ökumaður engar athugasemdir gert við það. Þegar hefja hafi átt vigtun hafi komið á staðinn ákærði í málinu, X, framkvæmdastjóri [...] ehf., eiganda vagnlestarinnar, og hafi hann tilkynnt bæði eftirlitsmönnum og ökumanni að vagnlestin yrði ekki vigtuð. Hafi hann lagt bann við því að það yrði gert, en vogirnar væru ekki löggiltar. Haft hafi verið samband við lögreglu og hún komið á vettvang. Hafi hún lagt til að vagnlestin yrði færð á hafnarvog og vigtuð þar en því hefðu eftirlitsmennirnir hafnað. Eftir viðræður lögreglunnar, ákærða og ökumanns hafi vagnlestin verið vigtuð og hafi þyngd hennar verið innan leyfilegra marka.

Með bréfi til lögreglustjóra dags. 26. nóvember 2012 kærði Vegagerðin ákærða fyrir brot gegn 2. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga en E vegna umferðarlagabrots. Ríkissaksóknari hætti rannsókn málsins að því er E varðaði.

### *Ákæruliður II*

Samkvæmt lögregluskýrslu var lögregla kölluð til aðstoðar eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar hinn 14. desember 2012, á bifreiðastæði við flugvöllinn á Akureyri. Þar hittust fyrir eftirlitsmennirnir C og D, ákærði og ökumaður bifreiðarinnar ISL26, F. Er í skýrslunni haft eftir eftirlitsmönnum að ákærði hafi komið á staðinn og tekið kveikjuláslykla af ökumanni bifreiðarinnar og neitað eftirlitsmönnum um vigtun. Í skýrslunni er höfð eftir ákærða ýmis gagnrýni hans á framkvæmd vigtunar hjá Vegagerðinni. Eftir viðræður ákærða og lögreglu hafi ákærði afhent ökumanni kveikjuláslykla að nýju og í framhaldi af því hafi bifreiðin verið vigtuð og samkvæmt vigtuninni hafi þyngd hennar verið innan leyfilegra marka.

Með bréfi til lögreglustjóra dags. 17. desember 2012 kærði Vegagerðin ákærða fyrir brot gegn 2. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga með því að hafa komið í veg fyrir að eftirlitsmenn gætu sinnt eftirlitsstarfi sínu.

### **Skýrsla ákærða og framburður vitna fyrir dómi**

Ákærði lýsti þeim athugasemdum sem hann hefði lengi gert við framkvæmd eftirlits Vegagerðarinnar. Nefndi hann sérstaklega að hann hefði lengi talið augljóst að nota yrði löggiltar vogir, en ekki hefði verið tekið mark á því. Að því er varðar ákærulið I sagðist ákærði hafa haft uppi þau orð að ekki kæmi til greina að bifreiðin yrði vigtuð á þeim vogum sem eftirlitsmennirnir viltu vigta á, en hefði boðið að hann færi með bifreiðina á löggilta vog. Hann kvaðst telja sig hafa haft uppi mótmæli en ekki tálmað framkvæmd eftirlitsins. Nefndi ákærði sérstaklega að eftirlitsmennirnir hefðu ekki verið búnir að taka vogirnar út úr bifreið sinni.

Að því er varðar ákærulið II sagði ákærði að hann hefði tjáð eftirlitsmönnum að hann mótmælti því að vigtað yrði á vogunum og þeir þá sagt að þeir myndu kalla á

lögreglu. Þegar eftirlitsmaðurinn hefði farið í sína bifreið til að hringja til lögreglu hefði ákærði farið og fjarlæggt kveikjulaslykilinn, gengið í bifreið sína og sett þar. Vísaði ákærði til þess að í fyrirtæki sínu væri vinnuregla að kveikjulaslykill væri aldrei skilinn eftir í mannláusri bifreið. Nánar spurður sagði ákærði að hann hefði verið „hræddur um kannski sko ef þeir færu að fara upp í bílinn og fara að keyra. Á þessum tímapunkti hugsaði ég það og hafa þeir réttindi til þess og hafa þeir kunnáttu til þess að hvað geta þeir?“ Hann hefði því viljað koma í veg fyrir að þeir gerðu slíkt.

Ákærði sagði að eftirlitsmennirnir hefðu aldrei beðið sig um lykilinn og hann aldrei neitað að afhenda hann.

### *Ákæruliður I*

Vitnið A fyrrverandi starfsmaður Vegagerðarinnar sagði að ákærði hefði fylgzt vandlega með störfum eftirlitsmanna og ef þeir stöðvuðu bifreið frá fyrirtæki hans hefði hann óðara verið kominn á svæðið. Starfsmenn hans hefðu alltaf verið „liprir þar til hann mætti á svæðið og hann tók bara yfir og sagði að það yrði ekkert, ekkert skoðað“ og að eftirlitsmennirnir hefðu engar heimildir. Í þessu tilviki hefði ökumaður verið búinn að vera „mjög samvinnufús“ en ákærði hefði komið og sagt ökumanninum að hann mætti ekki aka bifreiðinni upp á vogirnar. Eftir það hefðu eftirlitsmennirnir tilkynnt að þeir myndu óska aðstoðar lögreglu og svo beðið hennar. Lögregla hefði komið á vettvang og eftir umræður hefði niðurstaðan orðið sú að vigtunin hefði farið fram.

Vitnið B sagði að ákærði hefði komið á staðinn og sagt að bifreiðin yrði ekki vigtuð, þar sem vogirnar væru ekki löggiltar. Hefðu eftirlitsmenn þá óskað aðstoðar lögreglu. Í framhaldi af því hefði vigtunin farið fram. Allt hefði þetta tekið innan við klukkustund.

Vitnið E sagði að eftirlitsmenn hefðu stöðvað sig og beðið um að fá að athuga öskuskífu og mælabók. Eftir að þeir hefðu kannað þau gögn hefðu þeir sagt að þeir hygðust vigta bifreiðina. Hefði vitnið þá sagt að það þyrfti að hringja til ákærða sem hefði í framhaldinu komið á staðinn. Eftir það hefði vitnið ekki talað frekar við eftirlitsmennina en það hefði ákærði gert. Vitnið kvaðst ekki hafa heyrt orðaskipti þeirra og ekki hafa hugmynd um hvort ákærði hefði hindrað eftirlitsmennina í starfi. Lögregla hefði komið á vettvang og eftir það hefði bifreiðin verið vigtuð. Þetta hefði tekið tuttugu mínútur eða svo.

### *Ákæruliður II*

Vitnið C sagði að eftirlitsmennirnir hefðu stöðvað bifreið til vigtunar en fljótlega hefði ákærði komið að, og eftir einhverjar viðræður við félag vitnsins hefði ákærði

farið „þarna inn í bílinn og tekur lyklana og drepur á bílnum og tekur úr honum lyklana og segir að við fáum bara ekki að vigta, og það var svo sem fátt í stöðunni hjá okkur annað en að kalla eftir lögreglu til að aðstoða.“ Lögregla hefði komið á staðinn og eftir umræður hennar og ákærða hefði verið vigtað.

Vitnið sagðist ekki hafa krafð ákærða um lyklana enda hefðu hann ekkert haft við þá að gera, eftirlitsmenn ækju bifreiðunum aldrei sjálfir.

Vitnið D sagði að bifreið með eftirvagni hefði verið stöðvuð til skoðunar. Skömmu síðar hefði ákærði komið á staðinn og sagt að eftirlitsmennirnir fremdu lögbrot með gjörðum sínum og hefðu engar heimildir, vigtarnar væru ekki löggiltar og annað í þá veru. „Ég man að hann bannaði bílstjóranum, tók lyklana úr bílnum“, sagði vitnið um framgöngu ákærða á vettvangi. Eftir þetta hefðu eftirlitsmennirnir kallað á lögreglu. Eftir að hún hefði komið á vettvang hefði bifreiðin verið vigtuð. Þetta hefði allt tekið klukkustund, eða svo. Vitnið tók fram að langt væri um liðið og það myndi ekki öll smáatriði málsins.

Vitnið sagði að eftirlitsmennirnir hefðu ekki krafð ákærða um lyklana, þeir hefðu alltaf beint máli sínu að bifreiðastjóranum en litið svo á að ákærði ætti ekki aðild að málinu.

Vitnið F sagði eftirlitsmenn hafa stöðvað sig og hefði vitnað þá gert ákærða viðvart og hann komið á staðinn. Eftirlitsmennirnir hefðu viljað vigta en ákærði sagð að planið, þar sem vigtunin hefði átt að fara fram, væri ekki rétt. Hann hefði boðið þeim að fara með bifreiðina á hafnarvogina sem væri löggilt vigt. Það hefðu þeir ekki viljað og þess í stað kallað á lögreglu. Hún hefði komið og eftir viðræður hennar og ákærða hefði vigtunin farið fram.

Vitnið sagði að ákærði hefði fjarlægð lykla bifreiðarinnar og það hefði hann gert að beiðni vitnisins. Hefði vitnið gert það til þess að ákærði réði framhaldinu á eigin ábyrgð. Eftirlitsmennirnir hefðu aldrei beið ákærða um lyklana svo vitnið hefði heyrt.

Vitnið G lögregluþjónn sagði að ákærði hefði verið „með lyklana að bílnum og við fórum fram á strax hvort hann vildi ekki bara leyfa þeim að vigta og svona og hann neitaði því“, og svo hefði umræðan farið að snúast um heimildir Vegagerðarinnar. Ákærði hefði haft mikið að segja um málið en svo hefði farið að lokum að ákærði hefði afhent bílstjóra sínum lyklana og eftir það hefði verið vigtað.

Vitnið H lögregluþjónn kvaðst lítið muna eftir atvikum að öðru leyti en að „pírringur“ hefði verið „í [ákærða]“.

Vitnið I fyrirverandi starfsmaður GV grafna ehf. lýsti samskiptum sínum fyrir hönd félagsins við Neytendastofu um vogirnar og verklag við vigtun.

## Niðurstaða

Ljóst er að ákærði hafði lengi verið þeirrar skoðunar að þær vogir, sem eftirlitsmenn Vegagerðarinnar notuðu við vigtun bifreiða, uppfylltu ekki lagaskilyrði þar sem þær hafi ekki verið löggiltar. Þá taldi ákærði einnig ýmislegt fleira athugasvert við vinnulag við vigtunina. Þau atvik sem mál þetta varðar eiga rót að rekja til þess ágreinings sem þannig var milli ákærða og Vegagerðarinnar.

Með dómum sínum í málum nr. 87 til 89/2014 komst Hæstiréttur Íslands að þeirri niðurstöðu að vogir Vegagerðarinnar hefðu hvorki verið löggiltar né kvarðaðar með réttum hætti og bryti það í bága við 1. mgr. 6. gr. laga nr. 91/2006 og b. lið 1. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 254/2009. Yrðu mælingar með þeim því ekki lagðar til grundvallar refsingu í sakamáli.

Það er meginregla að hlýða ber yfirvaldsboði í bráð þótt síðar megi leita úrlausnar dómstóla um réttmæti þess. Sá ágreiningur sem ákærði átti í við Vegagerðina veitti honum ekki rétt til að hindra þær mælingar sem eftirlitsmenn hennar hugðust framkvæma. Það að niðurstaða dómstóla hafi að lokum orðið sú sem hér var lýst, breytir því ekki.

Í báðum þeim tilvikum sem hér eru til umfjöllunar er ákærða gefið að sök að hafa tálmað eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar framkvæmd eftirlits.

Sjálfur sagði ákærði fyrir dómi að hann hefði, í því tilviki er ákæruliður I tekur til, tjáð eftirlitsmönnum að ekki kæmi til greina að bifreiðin yrði vigtuð á þeim vogum sem eftirlitsmennirnir hugðust nota. Kvaðst hann telja sig hafa haft uppi mótmæli en ekki hindrað framkvæmd eftirlitsins. Að mati dómsins er ljóst að þessi framganga ákærða á vettvangi varð til þess að bifreiðin var ekki vigtuð fyrir en lögregla hafði verið kölluð á staðinn. Verður að telja að ákærði hafi þannig tálmað eftirlitsmönnum starfið, þótt vigtunin hafi farið fram að lokum. Þótt ákærði hafi haft heimild til að koma athugasemdum sínum á framfæri og eftir atvikum til að vefengja vigtunina síðar fyrir dómi ef á reyndi, hafði hann ekki heimild til að neita að vigtunin færi fram. Þótt dómstólar hafi síðar í raun staðfest réttmæti sjónarmiða ákærða um löggildingu voganna, verður það ekki til þess að ákærða hafi verið heimilt að hindra eftirlitsmennina við störf sín. Hefur ákærði með þessari háttsemi brotið gegn 2. mgr. 106. gr. laga nr. 19/1940.

Í því tilviki er ákæruliður II tekur til er að því leyti sama uppi á teningnum að ákærði kom á staðinn og andmælti því að vigtun færi fram. Lögregla var kölluð til og fyrir dómi sagði vitnið G lögregluþjónn að við komu hennar á vettvang hefði ákærði verið með kveikjulaslyklana. Hefði lögregla þá þegar farið fram á að ákærði heimiladi vigtun en hann þá neitað því. Þykir með þessu og framburði vitnanna C og D sannað að ákærði hafi tálmað eftirlitsmönnum framkvæmd eftirlitsins sem ekki hafi farið fram fyrir en lögregla hafi verið komin á vettvang. Hefur ákærði með þessari háttsemi brotið gegn 2. mgr. 106. gr. laga nr. 19/1940.

Eins og áður segir á mál þetta rót að rekja til efnislegs ágreinings ákærða og Vegagerðarinnar og að mati dómsins hefur ákærði ekki reynt að breiða yfir háttsemi sína. Í báðum þeim tilvikum sem hér eru til umfjöllunar varð niðurstaðan að lokum sú að vigtun fór fram og reyndist mæld þyngd innan leyfilegra marka. Allnokkuð er nú liðið frá atvikum málsins. Við munnlegan málflutning sagði sækjandi að samskipti ákærða og Vegagerðarinnar væru nú betri en áður hefði verið og að það, sem á milli hefði borið, hefði ekki allt verið hans sök. Ákærða hefur ekki verið gerð refsing svo kunnugt sé. Verður horft til alls framanritaðs og ákveðið að ákvörðun um refsingu ákærða verði nú frestað og niður falli hún að liðnum tveimur árum haldi ákærði almennt skilorð. Ákærði verður dæmdur til greiðslu 476.160 króna málsvarnarlauna skipaðs verjanda síns, Stefáns Geirs Þórissonar hrl., og 198.400 króna þóknun Jóns Stefáns Einarssonar Hjaltalíns hdl. sem áður hafði verið skipaður verjandi ákærða að hans ósk, og 40.788 króna annan sakarkostnað. Virðisaukaskattur er innfalinn í þóknun lögmannanna. Gætt var 1. mgr. 184. gr. laga nr. 88/2008.

Af hálfu ákæruvaldsins fór með málið Eypór Þorbergsson fulltrúi lögreglustjóra.

Þorsteinn Davíðsson kveður upp dóm þennan.

## **D Ó M S O R Ð**

Ákvörðun um refsingu ákærða, X, er frestað og niður skal hún falla að liðnum tveimur árum haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. laga nr. 19/1940.

Ákærði greiði 476.160 króna málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Stefáns Geirs Þórissonar hrl., 198.400 króna þóknun Jóns Stefáns Einarssonar Hjaltalíns hdl. og 40.788 króna annan sakarkostnað.