

## D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjaness, mánudaginn 4. júlí 2011, í máli nr. S-1130/2010:

### Ákærvaldið

*(Óli Ásgeir Hermannsson ftr.)*

**gegn**

**Árna Valberg Margeirssyni**

*(Þormóður Skorri Steingrímsson hdl.)*

### I.

Mál þetta, sem dómtekið var að aflokinni aðalmeðferð 24. maí sl., er höfðað með ákæru lögreglustjórans á Suðurnesjum, útgefinni 13. desember 2010, á hendur Árna Valberg Margeirssyni, kt. 000000-0000, Íðavöllum 12, Grindavík, „fyrir eftirtalin umferðarlagabrot hér á landi sem ökumaður við vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni:

### I.

Með því að hafa sem ökumaður vörubifreiðarinnar YZ-360 vanrækt að gera lögboðið hlé á aksturstímabili sem hófst miðvikudaginn 4. nóvember 2009 kl. 14:11 og lauk sama dag kl. 21:49 og stóð því í 7:12 klst. eða 2:42 klst. (60 %) umfram leyfðan aksturstíma.

Telst þetta varða við 1. mgr. 7. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. c-lið 1. mgr. 44. gr. a, sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum.

### II.

Með því að hafa sem ökumaður vörubifreiðarinnar YZ-360 vanrækt að gera lögboðið hlé á aksturstímabili sem hófst miðvikudaginn 11. nóvember 2009 kl. 08:15 og lauk sama dag kl. 15:05 og stóð því í 6:16 klst. eða 1:46 klst. (39,3 %) umfram leyfðan aksturstíma.

Telst þetta varða við 1. mgr. 7. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. c-lið 1. mgr. 44. gr. a, sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum.

### III.

Með því að hafa sem ökumaður vörubifreiðarinnar YZ-360 vanrækt að gera lögboðið hlé á aksturstímabili sem hófst fimmtudaginn 26. nóvember 2009 kl. 12:15 og lauk sama dag kl. 19:11 og stóð því í 6:22 klst. eða 1:52 klst. (41,5 %) umfram leyfðan aksturstíma.

Telst þetta varða við 1. mgr. 7. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. og 2. mgr. 44. gr. a, sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum.

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

Af hálfu ákærða er aðallega sýknu af öllum ákæruliðum, en til vara vægustu refsingar sem lög leyfa og að hún verði höfð skilorðsbundin. Þá krefst ákærði þess að málsvarnarlaun skipaðs verjanda verði greidd úr ríkissjóði.

### II.

Málsatvik eru þau að hinn 28. desember 2009 var fyrirtækinu Jóni og Margeiri ehf. sent bréf þar sem boðuð var koma eftirlitsmanna Vegagerðarinnar í starfstöð fyrirtækisins 2. febrúar 2010 til skoðunar á gögnum varðandi akstur bifreiða fyrirtækisins fyrir tímabilið 2. nóvember til 11. desember 2009. Í tilkynningu Vegagerðarinnar hinn 9. mars 2010 til fyrirtækisins um afgreiðslu málsins segir að upplýsingum um akstur ökutækja hafi verið hlaðið niður af ökumannakorti/ökurita hinn 2. febrúar 2010. Rannsókn umræddra gagna hafi farið fram og hafi hún leitt í ljós brot þriggja ökumanna á reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og hafi kærur vegna þess verið sendar lögreglu til meðferðar.

Kæra Vegagerðarinnar í máli þessu er dags. 16. mars 2010 og þar segir að úttekt og rannsókn á haldlögðum hjá fyrirtækinu Jóni og Margeiri ehf. hafi m.a. leitt í ljós þrjú meint brot ákærða, Árna Valbergs, á reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Samkvæmt gögnum málsins tók lögreglan hinn 21. apríl 2010 símaskýrslu af ákærða þar sem kæruatriðin voru borin undir hann. Er þar haft eftir ákærða að hann hafi farið yfir útprentun úr tölvu bifreiðarinnar og að hann telji ekki að hann hafi brotið reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Er haft eftir ákærða að þegar dagarnir væru teknir í heild sinni væri niðurstaðan sú að hann hefði ekki gerst brotlegur. Í upplýsingaskýrslu lögreglu, dags. 8. júní 2010, segir að þegar símaskýrsla hafi verið tekin af ákærða hafi hann óskað eftir að fá að leggja fram gögn um að tímamælingin væri ekki rétt. Ákærði hafi hins vegar ekki komið með þessi gögn til lögreglu.

Verður nú rakinn framburður ákærða og vitna fyrir dómnum og hjá lögreglu eftir því sem þurfa þykir:

Ákærði neitaði sök. Hann kvaðst ekki telja að hann hefði brotið gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna eins og greindi í ákæru. Hann sagði að skipta mætti hvíldartímanum niður. Þá daga, sem um ræddi í málinu, hefði hann verið búinn að taka lögboðna hvíld í meira 15 mínútur í senn, sem samtals hefði náð 45 mínútum og því hefði hann ekki gerst brotlegur gegn áðurgreindum reglum. Kvað hann túlkun Vegagerðarinnar á reglunum vera ranga. Aðspurður kvaðst ákærði ekki muna eftir því að við skýrslutöku hjá lögreglu hefði hann óskað eftir því að fá að leggja fram gögn, sem sýndu fram á að tímamæling Vegagerðarinnar væri röng.

Ákærði var næst spurður út í einstaka liði ákærunnar. Að því er varðar I. lið ákærunnar kvaðst ákærði ekki muna hvar hann hefði verið að aka hinn 4. nóvember 2009, en hann hefði hins vegar verið að flytja bein og slor. Aðspurður sagðist ákærði ekki hafa vanrækt að gera lögboðið hlé á þessu aksturstímabili. Að því er varðar II. lið ákærunnar kvaðst ákærði heldur ekki muna hvar hann hefði verið að aka hinn 11. nóvember 2009, en hann hefði í þetta skipti einnig verið að flytja bein og slor. Sagðist ákærði ekki hafa vanrækt að gera lögboðið hlé á þessu aksturstímabili. Að því er varðar III. lið ákærunnar kvaðst ákærði heldur ekki muna hvar hann hefði verið að aka fimmtudaginn 26. nóvember 2009, en hann hefði sem fyrr verið að flytja bein og slor. Þá kvaðst ákærði ekki hafa vanrækt að gera lögboðið hlé á þessu aksturstímabili.

Ákærði kvaðst hafa tekið lögboðið 45 mínútna hlé á aksturstíma þeim sem um ræðir og sagðist ákærði einnig vita að þessi akstur væri undanþegin tímaákvæðum reglugerðar um akstur- og hvíldartíma ökumann þar sem hann hefði verið flytja fiskúrgang. Aðspurður kvaðst ákærði hafa unnið við akstur ökutækja í 11 ár. Ákærði sagðist kannast við þær reglur sem giltu um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og kvaðst einnig kunna á ökurita. Ákærði sagðist hins vegar ekki kannast við sérstakan takka á ökuritum, sem nota ætti þegar ekið væri „utan svæðis“, en kvaðst þó telja að hann væri notaður þegar bílar færu í ferjur og þess háttar. Hann sagði að reglur um notkun þessa taka hefðu ekki verið kynntar honum. Kvaðst ákærði hafa fyrir venju að skrifa athugasemdir undanþáguakstur aftan á strimil, sem hann prentaði úr ökuritanum í lok dags, þegar hann væri að aka samkvæmt undanþáguákvæðum reglugerðarinnar um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Hann sagðist ekki hafa sýnt lögreglu þessa seðla á sínum tíma þar sem hann hefði ekki verið boðaður formlega í skýrslutöku hjá lögreglu. Kvaðst hann ekki eiga þessi gögn ekki lengur.

Akstursskýrslur voru bornar undir ákærða og sagði ákærði að fyrirtækið Jón og Margeir ehf. ynni fyrir fyrirtækið Haustak ehf., sem væri staðsett á Reykjanesi skammt frá Reykjanesvita. Sagðist ákærði sækja bein og slor út um allt land, meðal annars til Vestfjarða, Djúpavogs, Þingeyrar og flytja til áðurgreinds fyrirtækis á Reykjanesi.

Ákærði sagði að aksturstími hans hinn 4. nóvember 2009 hefði hafist klukkan 09:16 eins og fram kæmi á dskj. 11, en ekki klukkan 14:11 eins og í ákæru greindi. Sagðist hann hafa tekið hlé fyrir klukkan 14:11 og þegar dagurinn væri tekinn saman í heild sinni væri ekki um neitt brot að ræða. Ákærði sagði einnig að hann

væri með stafrænanan ökurita í mælaborðinu, sem færi að blikka eftir fjórar klukkustundir og 15 mínútur og færi að pípa eftir fjórar klukkustundir og 30 mínútur. Hann sagðist því vita nákvæmlega hverju sinni hversu legni hann væri búin að aka hverju sinni og hversu mikla hvíld hann hefði tekið. Hann sagði að allir þessir þrír dagar væru eins, þ.e. að hann hefði tekið lögboðna hvíld og akstur hefði hafist fyrir en fram kæmi í ákærinni. Jafnframt hefði akstri ekki lokið á þeim tíma sem fram kæmi í ákærulið II.

Ákærði kvaðst hafa prentað út miða í lok hvers akstursdags og kvittað á hann hvað hann hefði verið að gera viðkomandi dag, en þessir miðar væru tapaðir. Hann sagði að lögregla hefði ekki spurt hann að því hvað hann hefði verið að flytja þessa umræddu daga.

Vitnið Guðjón Steinar Garðarsson kom fyrir dóm og kvaðst hafa tekið símaskýrslu af ákærða og staðfesti efni hennar. Að lokinni skýrslutöku hefði ákærði tjáð honum að hann gæti komið með gögn á lögreglustöð, sem sýndu fram á að hann hefði ekki brotið gegn reglum um lögboðinn hvíldartíma ökumanna. Kvaðst vitnið hafa hringt aftur í ákærða nokkrum dögum síðar og ítrekað við hann að skila þessum gögnum en þau hefðu ekki borist lögreglu. Vitnið kvaðst hafa kynnt sér efni ákærunnar áður en hann yfirheyrði ákærða en hann sagðist ekki hafa spurt ákærða út í hvað hann hefði verið að flytja þessa umræddu daga. Sagðist hann hafa spurt ákærða hvort hann vildi koma á stöðina og gefa þar skýrslu en ákærði hefði samþykkt að gefa skýrslu í gegnum síma.

Vitnið Jón Gunnar Margeirsson kom fyrir dóm en hann er bróðir ákærða og yfirmaður hans hjá fyrirtækinu. Sagðist hann hafa tekið á móti starfsmönnum Vegagerðarinnar hinn 2. febrúar 2010 og látið þá hafa öll þau gögn sem þeir hefðu beðið um á rafrænu formi, en kvaðst aðspurður ekki muna eftir því að hafa látið þá hafa gögn sem sýndu fram á að um akstur ákærða hefði gilt undanþáguákvæði reglugerðarinnar. Hann sagði að ákærði starfaði sem bílstjóri hjá fyrirtækinu og að hann keyrði ekki um á neinum ákveðnum leiðum heldur færi vítt og breitt um landið. Hann sagði að fyrirtækið sinnti aðallega flutningi á fiski og fiskúrgangi, svo og flutningi á gámum.

Vitnið Víkingur Halldórsson gaf skýrslu í gegnum síma. Vitnið staðfesti það að fyrirtækið Jón og Margeir ehf. flytti fiskúrgang fyrir fyrirtækið Haustak ehf., en hann sagðist vera fyrirsvarsmáður þess fyrirtækis. Hann sagði að öruggt væri að ákærði hefði flutt fyrir hann bein og slor hinn 4. nóvember 2009 ef reikningar frá fyrirtæki hans sýndu að greitt hefði verið fyrir slíkan flutning.

Vitnið Sveinn Ingi Lýðsson kom fyrir dóm og sagðist hafa unnið hjá Vegagerðinni í tæp 10 ár, en þar áður hefði hann starfað sem lögreglumáður í tæp 20 ár. Hann staðfesti að hafa gert greiningarskýrslu vegna meintra brota ákærða í málinu. Kvað hann Vegagerðina hafa unnið sín gögn upp úr þeim gögnum, sem fyrirtækið Jón og Margeir ehf. hefði látið stofnuninni í té og prentað út úr sínu tölvukerfi þau gögn sem væru lögð fram í málinu. Vitnið útskýrði þau gögn málsins, sem væru unnin af Vegagerðinni. Hann sagði að hinn 4. nóvember 2009 hefði ákærði ekið í 7 klukkustundir og 12 mínútur án þess að ná lögboðnum hléum á þessu bili. Vitnið sagði ennfremur að Vegagerðin gerði greinamun á stöðvun og hléi. Hann sagði að hlé væri stöðvun sem varaði að lágmarki í 15 mínútur, en stöðvun næði ekki því lágmarki, þ.e. varaði skemur en 15 mínútur. Hann sagði að eftir fjórar

klukkustundir í akstri væri öikumönnum skylt að taka að lágmarki 45 mínútuna hlé, en öikumenn gætu skipt hléinu niður í þrjú 15 mínútna hlé, en til þess að hléin væru gild yrðu þau að ná a.m.k. 15 mínútum að lágmarki.

Vitnið sagði hinn 4. nóvember 2009 hefði akstur ákærða hafist klukkan 14:11 og lokið klukkan 21:49 eða því varað í 7 klukkustundir og 12 mínútur. Á þessum tíma hefði ákærði einungis gert eitt hlé sem varað hefði í meira en 15 mínútur, þ.e. í 20 mínútur, og hefði hann því ekki náð hinu lögboðna 45 mínútna hléi á aksturstímanum eins og reglugerðin gerði ráð fyrir.

Hinn 11. nóvember 2009 hefði ákærði hefði hafið akstur klukkan 08:15 og lokið akstri klukkan 18:05. Ákærði hefði ekið í 6 klukkustundir og 16 mínútur án þess að ná lögboðnum hléum, en ákærði hefði einungis tekið tvö hlé, annað sem stóð í 15 mínútur og hitt sem stóð í 19 mínútur. Vitnið kvað þetta vera sambærilegt brot og það sem átti sér stað hinn 4. nóvember 2009.

Hinn 26. nóvember 2009 hefði ákærði ekið frá klukkan 12:15 til klukkan 19:11 eða í 6 klukkustundir og 22 mínútur og á þessu tímabili hefði hann einungis stöðvað í 12 mínútur og tekið eitt hlé í 15 mínútur og því ekki náð lögboðnu hléi í 45 mínútur eins og reglugerðin gerir ráð fyrir. Hann sagði að um misritun í gögnum Vegagerðarinnar væri að ræða hvað þennan lið varðaði, þ.e. þar ætti að standa hlé þar sem hléið næði 15 mínútum en ekki stöðvun eins og í gögnunum greindi.

Vitnið sagði að þeir öikumenn, sem styddust við undanþáguákvæði reglugerðarinnar, bæri að merkja inn á ökuritann með sérstökum takka að þeir væru utan svæðis eða „out of scope“ á enskri tungu. Ef að öikumenn hefðu ekki þekkingu til að nota þennan takka þá ætti viðkomandi að prenta út strimil úr ökuritanum í lok dagsins og skrifa aftan á hann athugasemdir um hvers konar akstur hefði verið að ræða og hvað viðkomandi hefði verið að flytja. Öikumanni bæri síðan að geyma strimilinn. Hann sagði að öikumönnum væri kennt þetta á námskeiði til ökuréttinda og að upplýsingar um notkun ökuritans væri mjög aðgengilegar á netinu. Hann sagði einnig að til væri handbók á íslensku um ökurita.

Vitnið sagði að samkvæmt reglugerðinni bæri öikumönnum að geyma strimla, sem þeir hefðu ritað aftan á, í eitt ár frá þeim degi sem var ritað hefði verið á þá. Hann sagði einnig að engin slík gögn hefðu verið afhent þegar Vegagerðin hefði verið að rannsaka ætluð brot ákærða. Loks sagði vitnið að ökuritinn léti öikumanninn vita með pípi þegar farið væri fram yfir lögboðinn hvíldartíma.

### III.

Af hálfu ákærða var lögð fram greinargerð í málinu. Þar segir að málsatvikum sé ekki nægilega lýst í ákæru. Hvorki sé tiltekið hvar brotin hafi átt sér stað né hver farmurinn var í umrædd skipti. Reglugerðin sem ákæran grundvallist á innihaldi hins vegar undanþágur frá skráningu aksturs og hvíldartíma. Þá komi ekki fram í greiningarskýrslu umferðareftirlitsmanns hver farmurinn var í greind skipti eða hvar ákærði ók eða við hvaða aðstæður. Þá kveðst ákærði telja að engin sjálfstæð rannsókn eða gagnaöflun hafi farið fram hjá lögreglu. Einungis hafi verið tekin ein símaskýrsla af ákærða. Frumgögn þau, sem afhent hafi verið af fyrirtækinu Jóni og

Margeiri ehf. hafi ekki verið lögð fram í málinu. Þá hafi gögnin verið tekin af starfsstöð fyrirtækisins án þess að skilin væru eftir afrit af þeim.

Kveðst ákærði telja að eins og rannsókn þessa máls sé úr garði gerð, sbr. 53. og 54. gr. laga um meðferð sakamála nr.88/2008, sé ákærði knúinn til að taka til varna í málinu, og kveðst byggir dómkröfur sínar á eftirfarandi málsástæðum.

Ákærði kveðst byggja í fyrsta lagi á því að mál þetta sé ekki rannsakað á fullnægjandi hátt, sbr. VII. kafla laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála. Ljóst sé að fjölmörg undanþáguákvæði séu í umræddri reglugerð, sem ákærvaldið byggir mál sitt á. Hluti af starfi hans hafi verið fólgin í því að flytja fiskúrgang til og frá fiskvinnslu og í bræðslu víðs vegar að af landinu og samkvæmt d-lið, 1. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 662/2006 eigi reglugerðin ekki við ef bifreið er notuð í slíkan flutning.

Þá kveðst ákærði mótmæla því að framlögð gögn, sem stafi frá Vegagerð ríkisins, geti talist fullgild sönnunargögn. Um sé að ræða útprentun á einhverju, sem eigi að stafa úr ökurita bifreiðarinnar YZ-360. Hafi öll rannsókn málsins sem máli skipti farið fram hjá Vegagerð ríkisins, en ekki hjá lögreglu. Hafi ákærða á því stigi ekki verið gefinn kostur á að gæta andmælaréttar síns eins og lögboðið sé í stjórnslutölum, þ.e. áður en Vegagerð ríkisins ellegar embætti lögreglustjóra tók þá ákvörðun að kæra ætluð brot. Hefði ákærða gefist kostur á að gæta réttar síns fljótlega eftir að gögn voru tekin af starfsstöð hans hefði hann getað greint frá því hvaða farm hann var að flytja og hvert hann ók, sem og við hvaða aðstæður.

Samkvæmt 1.mgr. 52. gr. laga um meðferð sakamála fari lögreglan með rannsókn sakamála. Slík rannsókn hafi ekki farið fram í málinu og ljóst sé að Vegagerð ríkisins hafi ekki lögregluvald. Hvað varði rannsókn sakamála bendir ákærði á ákvæði 1. og 2. mgr. 53. gr., 54. gr., og 1. mgr. 56. gr. Ekki verði séð 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.

Varðandi efnishlið málsins hafi algerlega verið horft framhjá 3. mgr. 18. gr. og 52-54. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 og því sé ógerlegt fyrir ákærða að verjast í máli þessu. Virðist svo sem einblínt hafi verið á refsíákvæðin, en þau ákvæði reglugerðar nr. 662/2006, sem horfi ákærða til sýknu hafi verið látin afskiptalaus. Í þessu sambandi sé vert að minnast á c- lið 3. mgr. 2. gr., sem og á d-lið. 1. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar, svo og 11. og 13. gr. hennar. Bendir ákærði sérstaklega á 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar, en þar segi: „Ökumenn þessara bifreiða skulu þó, eftir því sem unnt er, fylgja reglum um aksturs- og hvíldartíma.“ Hafi farmurinn fallið undir undanþáguákvæði 4. gr. beri ökumanni því ekki að fara eftir reglugerðinni nema að því leyti sem unnt sé. Með tilliti til hins óljósa og valkvæða orðalags 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 662/2006, og samspils hennar við undanþágureglur 1. mgr. sömu lagagreinar kveðst ákærði mótmæla því, með hliðsjón af efni 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar, að lögð verði á hann refsíabyrgð á þessum grundvelli, þótt hann hafi ekki fylgt reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, jafnvel þótt honum hefði verið það unnt.

Í 13. gr. viðkomandi reglugerðar nr. 662/2006 segi eftirfarandi: „Ökumanni er heimilt að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar að því tilskildu að umferðaröryggi sé ekki teft í tvísýnu, þurfi hann að ná hentugum áfangastað, enda sé það

nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks eða til þess að koma í veg fyrir tjón á bifreið eða farmi. Noti ökumaður þessa heimild, skal hann skrá í ökurita með hvaða hætti og hvers vegna það var gert.“

Ákærði kveðst ekki hafa skráð neinar upplýsingar í ökurita viðkomandi bifreiðar þar sem honum hafi verið það ómögulegt. Ákærði kveðst þó sjálfur hafa prentað strimil út úr ökurita bifreiðar sinnar þá daga, sem voru lengri en aðrir vegna veðurs eða annarra atriða, en einnig kveðst ákærði hafa prentað út þá daga, sem hann var að flytja fiskúrgang og ritað á þá seðla. Honum hafi ekki borið að geyma umrædd gögn lengur en eitt ár frá akstursdegi með vísan til 12. gr. reglugerðar nr. 661/2006. Vísar ákærði um þetta atriði til dóms Hæstaréttar í máli nr. 491/2010.

Þá kveðst ákærði byggja á því að hann hafi tekið sér mun lengri hlé en tilgreint sé í ákæru, en ranglega sé lesið úr gögnum þeim, sem sögð séu stafa frá ökurita bifreiðarinnar YZ-360.

#### Ákæruliður I.

Hér sé um að ræða akstur frá klukkan 14.11 til klukkan 18.25 eða samtals í 4 klukkustundir og 17 mínútur, en þá hafi verið tekið hlé til u.þ.b. klukkan 19.10, þ.e. lögboðið hlé í 45 mínútur, en síðan hafi verið ekið til klukkan 21.49 og vinnu hætt. Hér hafi ákærði einnig verið að aka með fiskúrgang og því hafi hann verið undanþeginn reglugerð.

#### Ákæruliður II.

Hér hafi ákærði verið að flytja fiskúrgang og því hafi hann verið undanþeginn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

#### Ákæruliður III.

Hér hafi ákærði verið að flytja fiskúrgang og því hafi hann verið undanþeginn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Ákærði bendir einnig á að samkvæmt 6. mgr. 68. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 beri að setja reglugerð um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna. Sú reglugerð hafi ekki enn verið sett. Eina reglugerðin, sem sett hafi verið samkvæmt umræddri lagagrein sé reglugerð nr. 661/2006 um ökurita og notkun hans. Ráðherra hafi því látið hjá líða að setja þá reglugerð, sem mestu varði, þ.e. um starfsmenn Vegagerðar ríkisins. Með öllu ólíðandi sé að starfsmenn Vegagerðar ríkisins taki sér lögregluvald þegar ekki hafi verið gefin út reglugerð um hæfi og þjálfun starfsmanna Vegagerðarinnar.

Ákærði bendir einnig á að meðferð ökurita sé ekki einföld, sbr. t.d. 3. og 4. gr. reglugerðar nr. 661/2006, sem og III. kafli hennar. Allar leiðbeiningar um notkun rafrænna ökurita séu á ensku eða öðrum erlendum tungumálum og á flóknu tæknimáli. Engar leiðbeiningar hafi komið frá Vegagerð ríkisins um notkun ökuritanna og gögn þeim tengdum.

Ákærði bendir á að starfsmenn Vegagerðar ríkisins hafi ekki uppfyllt rannsóknarreglu 10. gr. stjórnsýslulaga, meðalhófsreglu 12. gr., né leiðbeiningarskyldu sína í 7. gr. umræddra laga.

Ákærði bendir á að ætluð brot ákærða eigi að hafa átt sér stað á tímabilinu frá 4. nóvember til 26. nóvember 2010, en á þeim árstíma sé allra veðra von. Snjór og ís á akbrautum geri erfiðara fyrir þar sem draga þurfi úr ferð svo ekki fari illa. Við slíkar aðstæður geti ferðatími hæglega tvöfaldast.

Þar sem ofangreind atriði hafi ekki verið rannsökuð, s.s. veður og færð, og hver farmur bifreiðarinnar var í hverju tilviki fyrir sig, verði ekki betur séð en að mikið vanti uppá að rannsókn málsins sé í þeim farvegi að málið sé tækt til sakfellingar.

Ákærði kveðst telja að í 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé byggt á því að ásetningur hafi verið fyrir hendi, sem sjáist best á því að í 3. mgr. sömu greinar sé sérstaklega hnykk á ásetningi, þ.e. með orðunum „vitund eða vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi“. Verður ekki séð að ætluð brot hafi verið framin af ásetningi.

Ákærði kveðst einnig byggja á að ákæran brjóti gegn 65. gr. og 75. gr. stjórnarskrár um jafnræði og atvinnufrelsi, en ljóst sé að ekkert eftirlit sé til dæmis með fólksflutningabifreiðum innan Reykjavíkursvæðisins eða með leigubifreiðarstjórum, svo dæmi sé tekið.

Þá kveðst ákærði einnig byggja á því að ákæran sé röng þar sem vísað sé til ákvæða reglugerðar nr. 662/2006, þ.e. 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 7. gr. án tilvísunar til refsíákvæða í reglugerðinni sjálfri, þ.e. 14. gr. hennar. Þá kveðst ákærði alfarið hafna því að hann hafi gerst brotlegur við alla stafliði og málsgreinar 44. gr. a umferðarlaga nr. 50/1987. Hvað varði tilvísun ákærvaldsins til 44. gr. b, sé slíku alfarið hafnað, enda eigi umþrætt reglugerð nr. 662/2006 sér enga lagastöð í henni, hvorki að því er varði efni né umfang. Þá kveðst ákærði hafna því að ætluð brot hans eigi undir allar málsgreinar 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og að ætluð brot hans eigi undir alla þá stafliði sem tilgreindir séu undir hverri málsgrein í umræddri lagagrein.

Ákærði kveðst einnig byggja sýknukröfu sína á því að með því að koma háttarnisreglum fyrir í reglugerðum, s.s. gert sé í öllum ákvæðum II. kafla reglugerðar nr. 662/2006 hafi ráðherra farið langt út fyrir valdsvið sitt. Þau ákvæði sem hér um ræði séu 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Bæði geymi reglugerðarákvæðin háttarnisreglu, þ.e. í fyrsta lagi að aksturstími skuli ekki vera lengri en níu klukkustundir, en heimilt sé að lengja hann í tíu klukkustundir tvisvar í viku og í öðru lagi að ökumaður skuli gera hlé á akstri sínum í a.m.k. 45 mínútur eftir akstur í 4 ½ klukkustund nema hvíldartími hans sé að hefjast. Við brotum á þessum háttarnisreglum sé síðan lögð refsing, sbr. 14. gr. reglugerðarinnar. Gangi þetta gegn grunnreglunni í 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrár lýðveldisins Íslands nr. 33/1944, sbr. og 1. mgr. 7. gr. laga um Mannréttindasáttmála Evrópu.

Þá kveðst ákærði einnig telja að reglugerð nr. 662/2006 skorti lagastöð þar sem ekki sé kveðið á um umfang þess valds sem ráðherra sé framselt í 44. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987. Með því að fela ráðherra þá óheftu ákvörðun að setja hámarksviðmið þau sem um geti í háttarnisreglunum í 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 7. gr. og ákveða í þeim hve lengi ökumenn megi aka dag hvern og eftir hve langan tíma þurfi að gera hlé sé farið gegn grunnreglunni í 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar.

Þá bendir ákærði á að ljóst sé samkvæmt reglugerð um viðurlög við brotum á umferðalögum nr. 930/2006 að bjóða hefði átt ákærða að ljúka málinu með sektargerð og greiðslu hóflegar sektar. Þar sem ákærvaldið hafi ekki gert það beri að vísa málinu frá án kröfu.

#### IV.

Í máli þessu er ákærða gefið að sök að hafa sem ökumaður vörubifreiðarinnar YZ-360 á tímabilinu frá 4. nóvember 2009 til 26. nóvember 2009 þrívægis brotið gegn 1. mgr. 7. gr., sbr. 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. c-lið 44. gr. a umferðarlaga nr. 50/1987 að því er varðar ákæruliði I og II og sbr. 1. og 2. mgr. 44. gr. a að því er varðar ákærulið III., allt sbr. 100. gr. umferðarlaga.

Í greinargerð sinni tiltekur ákærði í löngu máli fjölmörg atriði til stuðnings sýknukröfu sinni. Hann nefnir til að mynda að á skorti að atvikum máls sé lýst í ákæru, en hvorki sé tiltekið hvar brotin eigi að hafa verið framin né hver farmur bifreiðarinnar hafi verið; að heimfærsla í ákæru til refsíákvæða sé röng þar sem ekki sé vísað til ákvæðis 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006; að ákæran samræmist ekki ákvæðum 75. gr. stjórnarskrár um atvinnufrelsi, jafnræðisreglu í 65. gr. og 1. mgr. 69. gr. hennar um skýrleika refsheimildar; að lögregla hafi ekki rannsakað málið sjálfstætt samkvæmt VII. kafla laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála en einvörðungu stuðst við ófullnægjandi gögn Vegagerðarinnar; að Vegagerðin hafi farið út fyrir valdsvið sitt og ekki gætt að stjórnsýslureglum, svo sem um rannsókn máls, andmælarétt og meðalhóf; að ráðherra hafi ekki uppfyllt skyldu sína um að setja reglur í samræmi við fyrirmæli 6. mgr. 68. gr. umferðarlaga um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna Vegagerðarinnar; að leiðbeiningar með þeim ökurita sem um ræðir hafi verið ófullnægjandi; að málið sé órannsakað að því leyti að meðal annars hafi ekki verið kallað eftir nauðsynlegum gögnum um ferðir bifreiðarinnar og farm hennar í hverri ökuferð fyrir sig eða gögnum um veðurfar og færð á vegum, en þessi gögn gætu hafa sýnt fram á að undantekningarákvæði reglna um akstur hafi átt við um ferðir ákærða. Þá kveðst ákærði telja að þar sem ákærða hafi ekki verið boðið upp á það að ljúka málinu með sektargerð beri að vísan málinu frá án kröfu.

Í ákæru málsins er vísað til 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og er fullyrðing ákærða um annað í greinargerð því röng. Þá er ranglega fullyrt í greinargerð ákærða að í ákæru sé vísað til 1. mgr. 6. gr. áðurgreindrar reglugerðar.

Samkvæmt ákvæðum 148. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 er lögreglustjóra heimilt en ekki skylt að gefa sakborningi kost á að ljúka máli með svokallaðri sektargerð. Er því ekki fallist á með ákærða að vísa beri málinu frá á þeim grundvelli að honum hafi ekki verið gefinn kostur á að ljúka málinu með þeim hætti.

Grunur um umferðarlagabrot ákærða kom upp 9. mars 2010 eftir athugun Vegagerðarinnar á rafrænum gögnum úr ökurita bifreiðarinnar og var málið sent lögreglustjóranum á Suðurnesjum til rannsóknar 16. sama mánaðar. Lögregla tók

skýrslu af ákærða 21. apríl 2010 og bar undir hann sakaratriði. Eftir ákærða er haft að hann renni ekki aksturstíma þann, sem undir hann var borinn og er sá sami og í ákæru greinir, en sagðist hafa tekið lögboðna hvíld á milli og gæti hann ekki séð að hann hefði gerst brotlegur. Ennfremur er haft eftir ákærða í skýrslunni að þegar dagarnar væru teknir í heild sinni þá hefði hvíldartími ekki verið brotinn. Í skýrslunni virðist ákærði ekki hafa borið fyrir sig að undanþáguákvæði reglugerðarinnar hafi átt við um aksturinn. Samkvæmt upplýsingaskýrslu lögreglu, dags. 8. júní 2010, óskaði ákærði eftir að leggja fram gögn um að tímamælingin væri ekki rétt, en þau gögn hafi ekki borist lögreglu. Við svo búið taldi lögregla fram komin nauðsynleg gögn til að saksækja ákærða. Frá upphafi rannsóknar málsins hafði ákærði alla möguleika á að upplýsa, leggja fram eða vísa til gagna um akstur sinn á því tímabili er ákæran tekur til, en ákærði var yfirheyrður um sakaratriði innan árs frá því að umræddur akstur átti sér stað.

Ekki verður fallist á með ákærða að ákæru sé áfátt um atriði sem nauðsynlegt er að greina í henni samkvæmt a. til e. liðum 1. mgr. 152. gr. laga nr. 88/2008.

Meðal rannsóknargagna eru gögn frá Vegagerð ríkisins, sem Sveinn Ingi Lýðsson, starfsmaður Vegagerðarinnar staðfesti að hann hefði unnið upp úr ökurita umræddrar bifreiðar. Hafa þau gögn ekki verið vefngd og hefur ákærði ekki sýnt fram á að ekki sé unnt að byggja á þeim.

Ákærði hefur til stuðnings sýknukröfu meðal annars vísað til þess að ákvæði framangreindra reglugerða séu ekki fullnægjandi refsheimild og feli í sér brot á jafnræðisreglum 65. gr. stjórnarskrár. Þá hefur hann eins og áður segir vísað til þess að undanþáguákvæði reglugerðar nr. 662/2006, einkum 4., 9. og 13. gr., kunni að hafa átt við um akstur hans í einstökum tilvikum sem um ræðir í ákæru eða þeim öllum.

Eins og greinir í dómi Hæstaréttar í máli nr. 14/2010 eru reglugerðir þær, sem um ræðir í málinu, settar með viðhlítandi stoð í lögum og taka almennt og í eðlilegu samhengi upp þráðinn þar sem fyrirmæli í settum lögum þrýtur. Samkvæmt 1. mgr. 12. gr. reglugerðar nr. 661/2006 um ökurita og notkun hans, sbr. 1. og 2. mgr. 44. gr. a. umferðarlaga bera flytjandi og ökumaður ábyrgð á því að ökuriti vinni rétt og skrái hverju sinni réttar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns og upplýsingar er sýni hraða bifreiðarinnar og fleira, á skífu í skífuökurita eða í rafrænan ökurita eða á rafrænt ökumannskort. Ákærði hefur ekki lagt fram gögn til stuðnings framangreindum fullyrðingum sínum um að undanþáguákvæði reglugerðanna eigi við í máli þessu.

Í 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006, sem í gildi var þegar akstur ákærða átti sér stað, segir að ökumaður skuli gera hlé á akstri í að minnsta kosti 45 mínútur eftir akstur í fjóra og hálf klukkustund nema hvíldartími hans sé að hefjast. Þá segir í 2. mgr. 7. gr. að ökumaður megi í stað hlés samkvæmt 1. mgr. gera hlé á akstri í a.m.k. 15 mínútur í senn á fjögurra og hálf klukkustundar aksturstímanum eða strax eftir að akstri lýkur enda sé hvíldin samtals a.m.k. 45 mínútur.

Hinn 4. nóvember 2009 hófst akstur ákærða klukkan 14:11 og lauk sama dag klukkan 21:49 og stóð því í sjö og hálf klukkustund. Á þessum aksturstíma tók ákærði aðeins eitt hlé sem stóð lengur en í 15 mínútur, þ.e. klukkan 18.47 og var það í 20 mínútur. Er þetta skýrt brot á 1. mgr. 7. gr. áðurgreindrar reglugerðar.

Hinn 11. nóvember 2009 hófst akstur ákærða klukkan 08:15 og lauk sama dag klukkan 15:05 og stóð því í sex klukkustundir og 16 mínútur. Á þessum aksturstíma tók ákærði aðeins tvö hlé, annað klukkan 12:58 sem stóð í 15 mínútur og annað klukkan 14.04 sem stóð í 19 mínútur eða samtals 34 mínútur. Er þetta sömuleiðis skýrt brot á 1. mgr. 7. gr. áðurgreindrar reglugerðar.

Hinn 26. nóvember 2009 hófst akstur ákærða klukkan 12:15 og lauk sama dag klukkan 19:11 og stóð því í sex klukkustundir og 22 mínútur. Á þessum aksturstíma tók ákærði aðeins eitt 15 mínútna hlé klukkan 15.25. Er þetta einnig skýrt brot á 1. mgr. 7. gr. fyrrgreindrar reglugerðar.

Samkvæmt gagnályktun frá 18. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 eru saknæmisskilyrðin ásetningur og gáleysi lögð að jöfnu þegar um brot á sérrefsilögum er að ræða, nema annað sé sérstaklega tekið fram. Svo er ekki gert í refsíákvæðum þeim, sem á er byggt í máli þessu. Er því ekki fallist á með ákærða að ásetnings sé krafist hvað umrædd brot ákærða á umferðarlögum varðar, enda væri það í andstöðu við margra ára dómaframkvæmd á þessu sviði.

Með hliðsjón af öllu framangreindu þykir sannað að ákærði hafi gerst sekur um þá háttsemi sem í ákæru greinir og er háttsemi ákærða réttilega heimfærð til refsíákvæða í ákærunni.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga, sbr. og 14. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Samkvæmt sakavottorði ákærða hefur hann ekki áður gerst sekur um aðra refsiverða háttsemi en þau brot sem hér um ræðir. Með hliðsjón af öllu framangreindu þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin sekt að fjárhæð 280.000 krónur, sem greiða ber til ríkissjóðs innan fjögurra vikna frá uppkvaðningu dómsins, ella sæti ákærði fangelsi í 20 daga.

Enginn útlagður kostnaður hefur fallið til við meðferð málsins. Við ákvörðun málsvarnarlauna skipaðs verjanda ákærða er höfð hliðsjón af því að Hæstiréttur Íslands hefur tekið afstöðu til vel flestra þeirra atriða, sem verjandi ákærða tiltekur í greinargerð til stuðnings sýknukröfu ákærða, en sömu vörnum virðist hafa verið haldið uppi í hæstaréttarmáli nr. 14/2010, sem dæmt var hinn 3. júní 2010. Með hliðsjón af framangreindu þykja málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Þormóðs Skorra Steingrímssonar hdl., hæfilega ákveðin að fjárhæð 87.850 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti. Er ákærða gert að greiða að áðurgreind málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns.

Dóm þennan kveður upp Ragnheiður Bragadóttir héraðsdómari. Uppkvaðning dómsins hefur dregist vegna embættisanna.

**Dómsorð:**

Ákærði, Árni Valberg Margeirsson, greiði 280.000 krónur í sekt til ríkissjóðs innan fjögurra vikna frá uppkvaðningu dómsins að telja, en sæti ella fangelsi í 20 daga.

Ákærði greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Þormóðs Skorra Steingrímssonar hdl., 87.850 krónur.

Ragnheiður Bragadóttir

Rétt endurrit staðfestir.

Héraðsdómi Reykjaness 04.07.2011.