

# Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 12. júní 2026

Mál nr. S-7369/2025:

**Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu**

(*Elín Hrafnisdóttir aðstoðarsaksóknari*)

**gegn**

**Jónasi Þór Skúlasyni**

(*Snorri Sturluson lögmaður*)

## Dómur

### I

*Ákæra, málsmeðferð og dómkröfur*

- Mál þetta, sem dómtekið var 15. maí 2026, var höfðað með ákæru útgefni af lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu 10. desember 2025, á hendur Jónasi Þór Skúlasyni, kt. [...], [...],

„fyrir umferðarlagabrot, með því að hafa miðvikudaginn 21. ágúst 2024 ekið bifreiðinni [...] með 162 km hraða á klukkustund um Vesturlandsveg í Reykjavík, við Höfðabakkabrá, þar sem leyfður hámarkshraði var 80 km á klukkustund, í svigakstri á milli þriggja akreina og að hafa ekið bifreiðinni án þess að hún væri í lögmaeltu ástandi, en filmur voru í fremri hliðarrúðum bifreiðarinnar.

Telst háttsemi þessi varða við 5. mgr. 23. gr., 2. sbr. 4. mgr. 37. gr. og 1., sbr. 2. mgr. 69. gr., sbr. 5. liður greinar 9.10 reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004, sbr. 1. mgr. 94. gr. og 1. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

M: 007-2024- [...]

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar, til greiðslu alls sakarkostnaðar og til að sæta sviptingu ökuréttar skv. 99. gr. laga nr. 77/2019.“

2. Málið var þingfest 28. janúar 2026 af aðstoðarmanni dómara og neitaði ákærði sök. Í ljósi afstöðu ákærða var málinu úthlutað til undirritaðs embættisdómara 2. febrúar 2026 og hafði dómari ekki aðkomu að meðferð málsins fyrir þann tíma.
3. Málið var næst tekið fyrir 24. febrúar 2026 og í því þinghaldi upplýsti verjandi að afstaða ákærða, sem ekki sótti þing, væri áfram óbreytt til sakarefnisins. Var málinu því frestað til aðalmeðferðar til 15. maí 2026 og var málið dómtekið þann dag að loknum skýrslutökum og munnlegum málflutningi.
4. Ákærvaldið gerir sömu dómkröfur og greinir í ákæru. Ákærði krefst aðallega sýknu af því að hafa ekið of hratt og í svigakstri, en gengst við því að hafa ekið bifreiðinni án þess að hún væri í lögmæltu ástandi. Til vara er krafist vægustu refsingar sem lög leyfa. Þá er krafist hæfilegra málsvarnarlagna til handa skipuðum verjanda ákærða.

## II

### *Málsatvik*

5. Samkvæmt frumskýrslu lögreglu voru lögreglumenn A og B við almennt umferðareftirlit að kvöldi 21. ágúst 2024 á Vesturlandsvegi í vesturátt á ómerktri lögreglubifreið. Í frumskýrslunni kemur fram að lögreglumennirnir hafi séð tvær bifreiðar, aðra af gerðinni BMW og hina af gerðinni Mercedes Benz, þar sem þeim hafi verið ekið fram hjá lögreglubifreiðinni á mikilli ferð og hafi virst sem ökumenn hafi verið í eins konar kappakstri sín á milli. Hafi lögregla veitt þeim eftirför án forgangsljósa til að ná jafnhraðamælingu. Lögreglumennirnir hafi tekið eftir því að ökumaður BMW-bifreiðarinnar hafi verið í verulega hættulegum svigakstri á milli þriggja akreina og hafi valdið öðrum vegfarendum stórhættu. Lögreglumennirnir hafi báðir staðfest hraðann 167 km/klst. á skjá ratsjár SD-02 í lögreglubifreið [...] og hafi jafnframt séð að dregið hafi í sundur á milli lögreglubifreiðarinnar og BMW-bifreiðarinnar, sem í skýrslunni er sagt staðfesta að ökumaður síðarnefndu bifreiðarinnar hafi verið að aka hraðar en ökuhraði lögreglubifreiðarinnar var. Jafnframt segir í frumskýrslunni að er jafnhraðamælingin hafi verið gerð hafi lögreglumennirnir aldrei misst sjónar á BMW-bifreiðarinni. Hafi þeir því tekið ákvörðun um að stöðva för hans.
6. Þessu næst hafi lögreglumennirnir séð báða ökumenn skyndilega hemla og taka hægri beygju í átt að N1 við Bíldshöfða. Ökumaður Mercedes Benz-bifreiðarinnar hafi ekið að Bíldshöfða en ökumaður BMW-bifreiðarinnar [...] hafi ekið inn á planið við N1. Hafi honum þá verið gefin blá ljósmerki lögreglubifreiðarinnar um að stöðva akstur sem

hann hafi gert við N1. Kemur fram í skýrslunni að lögreglumaður A hafi rætt við ákærða, ökumann bifreiðarinnar [...], sem hafi framvísað stafrænu bráðabirgðaökuskírteini. Ákærða hafi verið kynnt réttarstaða sín og kynnt ástæða afskipta lögreglu, í samræmi við það sem lýst er að framan. Hafi ákærði neitað sök í málinu og neitað að skrifa undir vettvangsskýrslu lögreglu, sem er útfyllt á staðnum og liggur fyrir í gögnum málsins. Þá kemur fram í frumskýrslunni að bifreið ákærða hafi verið útbúin dökkum filmum í fremri hliðarrúðum og hafi honum verið kynnt að hann yrði að fjarlægja filmurnar og færa bifreiðina til skoðunar eigi síðar en 28. ágúst 2024.

7. Í frumskýrslu og framangreindri vettvangsskýrslu kemur fram að atvikið hafi átt sér stað kl. 22:30 um kvöldið og að ratsjá bifreiðarinnar hafi verið prófuð fyrir mælinguna kl. 21:00 og eftir mælinguna kl. 23:00. Þá kemur fram að um jafnhraðamælingu hafi verið að ræða og hafi ökumaður ekið Vesturlandsveg á vegarkafla við Höfðabakkabrá í vestur. Mældur hraði hafi verið 167 km/klst. Í vettvangsskýrslunni kemur fram að vikmörk séu 5 og niðurstaða hraðamælingarinnar hafi því verið 162 km/klst. að teknu tilliti til vikmarka, en í frumskýrslunni kemur fram að vikmörkin séu 6 og niðurstaða mælingarinnar hafi verið 161 km/klst. að teknu tilliti til vikmarka.
8. Á meðal gagna málsins er sektargerð lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, dags. 16. september 2024, þar sem ákærða var boðið að gangast undir sekt að fjárhæð 310.000 krónur og sviptingu ökuréttar í fjóra mánuði. Jafnframt kemur fram í sektargerðinni að ef sektin greiðist innan 30 daga frá undirritun sáttar verði veittur 25% afsláttur af henni. Ákærði undirritaði ekki þessa sátt.
9. Þá er á meðal rannsóknargagna upptaka úr myndavél lögreglubifreiðarinnar sem sýnir eftirför lögreglu á miklum hraða eftir Vesturlandsvegi í vesturátt. Í byrjun upptökunnar sést í bifreiðar í fjarska sem virðist vera ekið mjög hratt, en ekki er þó gott vegna myrkurs og fjarlægðar að átta sig á því af upptökunni um hvers konar bifreiðar er að ræða né á hversu miklum hraða þær hafa verið. Þá sést einnig þegar lögreglubifreiðin þarf að sveigja til vinstri og hægja á sér vegna hvítrar bifreiðar sem sveigði í veg fyrir lögreglu. Svo heyrir lögreglumaður B (ökumaður) spyrja: „Fara báðir áfram bara?“ og lögreglumaður A svarar játandi. Sá síðarnefndi heyrir svo segja: „Það er þvílíkur svigakstur á Bimmanum“. Nokkru síðar, er lögreglubifreiðin er komin undir Höfðabakkabrána, heyrir lögreglumaður B spyrja hinn hvort hann sé „sáttur við mælinguna á radarnum eins og hún er núna“ og hinn svarar því játandi. Fram að þeim tíma hafði hraðinn á ratsjóni farið hækkandi í einhverjar sekúndur, en var svo 167 í

nokkrar sekúndur. Þegar þeir eru komnir að aðreininni inn á Bíldshöfða við N1 heyrir lögreglumaður B spyrja: „Hvorn viltu taka?“ og lögreglumaður A svarar: „Bimann bara, því hann var í mestum svigakstri.“ Svo sést þegar lögreglubifreiðin ekur á eftir bifreið ákærða og stöðvar fyrir aftan hana á stæði við verslun N1 og fer og ræðir við ökumann.

### III

#### *Skýrslutökur fyrir dómi*

10. *Ákærði* gaf skýrslu fyrir dómi og kvaðst ekki hafa verið að aka of hratt umrætt sinn. Kvað hann annan bíl hafa verið „í kringum mig“ sem hafi verið á miklum hraða. Ákærði hafi hins vegar ekið á löglegum hraða og aksturslagið hafi verið venjulegt, en hann kvaðst aðspurður ekki hafa verið í svigakstri. Gekkst ákærði við því að það hafi verið filmur í hliðarrúðum bifreiðarinnar og kvað þær hafa verið þegar hann keypti bifreiðina. Þá kannaðist ákærði við að lögregla hefði haft afskipti af honum á bifreiðastæði við N1. Kvaðst ákærði aldrei áður hafa verið tekinn fyrir umferðarlagabrot og kvaðst aldrei hafa fengið hraðasekt. Þá kvaðst hann aðspurður vera með fullnaðarökuskírteini í dag.
11. *Lögreglumaður A* kvað sig og féлага sinn hafa verið að aka Suðurlandsveg að Vesturlandsvegi þegar þeir hafi tekið eftir tveimur bifreiðum sem hafi verið í eins konar kappakstri. Vitnið kvaðst hafa haft augun á BMW-bifreiðinni allan tímann og séð að hún hafi verið að fjarlægjast lögreglubifreiðina. Hafi lögreglubifreiðin mælst á 167 kílómetra hraða sem þýði að BMW-bifreiðinni hafi verið ekið hraðar en það. Kvaðst vitnið hafa verið farþegi í lögreglubifreiðinni og kvaðst aldrei hafa misst sjónar á BMW-bifreiðinni. Jafnframt kvað hann báðar bifreiðarnar hafa verið í auguþýni þegar mælitalan 167 kom inn og kvað sjónlínuna hafa verið stöðuga allan tímann á báðar bifreiðarnar.
12. Spiluð var fyrir vitnið upptaka úr myndavél lögreglubifreiðarinnar sem sýnir út um framrúðu hennar og kvað hann fjarlægðina virka meiri á upptökunni en sé í raun og veru. Aðspurður kvaðst hann telja að fjarlægðin frá Höfðabakkabrúnni, þar sem mælingin var fest í lögreglubifreiðinni, og að aðrein inn á bifreiðaplanið við N1 væri ekki meiri en um 400 metrar. Kvaðst vitnið ekki muna hversu lengi jafnhraðamælingin hefði staðið yfir, en kvað hana þó hafa staðið nægilega lengi til að staðfesta mælinguna, sem fari fram með vottuðu ratsjártæki. Aðspurður kvað vitnið mælinguna miða við hraða lögreglubifreiðarinnar. Kvað hann stjórnanda ökutækisins, lögreglumann B, sem jafnframt hafi verið stjórnandi ratsjarmælingarinnar, hafa prófað ratsjártækið fyrir og

eftir mælinguna. Vitnið kvað ratsjártækið alltaf vera prófað í upphafi vaktar. Þeir hafi verið að koma úr fangaflutningi á Litla-Hraun og þá hafi þeir „ýtt á test takkann“, því það sé alltaf gert í hvert skipti sem kveikt sé á tækinu. Aðspurður kvað hann að BMW-bifreiðin sjálf hafi ekki verið ratsjarmæld, heldur hafi þeir mælt með jafnhraðamælingu eins og hann hafi áður lýst. Jafnframt noti þeir sjón sína og starfsreynslu sem umferðardeildarmenn. Kvaðst vitnið hafa verið í lögreglunni í um 14 ár og hafa verið í umferðardeildinni frá árinu 2019.

13. *Lögreglumaður B* kvað sig og félagá sinn hafa verið á ómerktu ökutæki á Suðurlandsvegi að fara inn á Vesturlandsveg til vesturs. Hafi þeir þá séð tvær bifreiðar á miklum hraða að aka í átt að Ártúnsbrekku. Þeir hafi farið á eftir þeim og verið að jafnhraðamæla BMW-bifreiðina allan tímann og við Höfðabakkabruna hafi hún mælst á 167 kílómetra hraða. Svo hafi þeir séð þegar Benz-bifreiðinni hafi verið beygt í átt að Bílds höfða og BMW-bifreiðin hafi farið í átt að N1. Lögreglumennirnir hafi farið og talað við ökumann síðarnefndu bifreiðarinnar sem hafi reynst vera ákærði.
14. Aðspurður kvað vitnið aksturslag bifreiðarinnar hafa verið „alveg fatal“, svigakstur langt yfir hámarkshraða. Upptaka úr myndavél lögreglubifreiðarinnar var spiluð fyrir vitnið og kvað hann upptökuna ekki vera skýra og ekki sýna nægilega vel bifreiðarnar. Aðspurður kvað hann þá hafa haft augun á bifreiðinni allan tímann og kvað þá ekki kæra menn fyrir of hraðan akstur nema þeir séu alveg vissir. Þá kvað hann að lögreglumennirnir hefðu séð þetta mun betur á vettvangi en sjáist á upptökunni.
15. Aðspurður kvaðst hann geta trúað að það væru um 400–500 metrar frá Höfðabakkabrunni að aðreininni inn á N1. Kvaðst vitnið ekki vita hversu langt hafi verið milli lögreglubifreiðarinnar og hinna bifreiðanna tveggja. Vitnið kvað hraðann 167 km/klst. vera hraðann á lögreglubifreiðinni. Jafnhraðamæling gangi út á það að mæla hraða lögreglubifreiðarinnar og kvaðst hann geta fullyrt að það hafi dregið í sundur með lögreglubifreiðinni og BMW-bifreiðinni, sem þýði að síðarnefndu bifreiðinni hafi verið ekið hraðar en lögreglubifreiðinni. Kvað vitnið að hraðinn sem komi í ratsjártækið sé nákvæmur hraði lögregluökutækisins, þ.e. „patrol hraði mælingatækisins“. Hann kvaðst ekki muna eftir að hafa séð hraðann á hraðamæli lögreglubifreiðarinnar, sem alla jafna sýni eitthvað hærri tölu, en kvaðst alltaf fylgjast með að ekki sé mikill munur á milli hraðamælisins og ratsjártækisins. Kvaðst vitnið ekki geta fullyrt að ratsjártækið hefði verið prófað umrætt sinn, en kvað það samt örugglega hafa verið gert.

*Niðurstaða*

16. Ákærða er í máli þessu gefið að sök umferðarlagabrot miðvikudaginn 21. ágúst 2024, eins og að framan er rakið. Er brot ákærða í ákæru talið varða við 5. mgr. 23. gr., 2., sbr. 4., mgr. 37. gr. og 1., sbr. 2., mgr. 69. gr., sbr. 5. lið greinar 9.10 reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004, sbr. 1. mgr. 94. gr. og 1. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.
17. Sönnunarbyrði um sekt ákærða og atvik sem telja má honum í óhag hvíllir á ákæruvaldinu og metur dómari hverju sinni hvort nægileg sönnun, sem ekki verði vefngd með skynsamlegum rökum, sé fram komin um hvert það atriði sem varðar sekt og ákvörðun viðurlaga við broti, sbr. 108. gr. og 109. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála.
18. Ákærði neitar alfarið sök að því er varðar of hraðan akstur og svigakstur, en gengst við því að hafa ekið bifreiðinni án þess að hún væri í lögmæltu ástandi, þar sem filmur voru í fremri hliðarrúðum bifreiðarinnar. Fyrir dómi kvaðst hann hafa ekið á löglegum hraða umrætt sinn og kvað ekkert hafa verið athugavert við aksturslag sitt. Af hálfu ákærða er byggt á því að ekki fái staðist, miðað við upptökuna sem liggja fyrir í málinu, að lögreglumennirnir hafi haft augun á bifreið ákærða allan tímann, eins og þeir haldi fram. Þá sé útilokað að ákærði hefði náð beygjunni inn á bifreiðaplanið við N1 ef hann hefði verið á þeim hraða sem mældur var við Höfðabakkabrána. Jafnframt hafi verið aðrar bifreiðar á veginum sem hafi truflað mælingu lögreglu. Ekki geti hafa verið um jafnhraðamælingu að ræða þar sem mælingin hafi ekki tekist fyrir en við Höfðabakkabrána, en jafnhraðamæling þurfi að eiga sér stað í einhvern tíma, í það minnsta einhverjar sekúndur, svo hana sé eitthvað að marka. Fullyrðing lögreglu um að dregið hafi í sundur með lögreglubifreiðinni og bifreið ákærða þýði að ekki hafi verið um jafnhraðamælingu að ræða.
19. Lögreglumenn B og A komu báðir fyrir dóminn eins og að framan greinir og kváðust hafa mælt hraða bifreiðar ákærða með svokallaðri jafnhraðamælingu frá því þeir beygðu inn á Vesturlandsveg af Suðurlandsvegi og tóku eftir bifreið ákærða sem hafi, að því er þeim virtist, verið í kappakstri við aðra bifreið og verið ekið á ofsahraða og í svigakstri á milli akreina. Báðir lögreglumennirnir kváðust hafa haft augun á bifreið ákærða allan tímann og báðir töldu upptökuna sem liggur fyrir í málinu ekki gefa rétta mynd af aðstæðum þar sem fjarlægð hafi virst meiri á upptökunni en hafi verið í raun og veru og

að bifreiðarnar sem lögregla hafi verið að elta hafi ekki sést nógu vel á upptökunni, en þeir hafi séð þetta betur á vettvangi.

20. Í íslenskri dómaframkvæmd hefur jafnhraðamæling verið talin geta veitt lögfulla sönnun fyrir of hröðum akstri, jafnvel þótt ratsjá sé ekki beint að ökutæki sakbornings heldur mæli eingöngu hraða lögreglubifreiðarinnar sjálfrar, eins og á við í því máli sem hér er til úrlausnar. Hefur þá trúverðugur og samræmdur framburður lögreglumanna mikla þýðingu, auk þess sem mikilvægt er að ratsjá lögreglubifreiðarinnar hafi verið prófuð bæði fyrir og eftir mælingu og að þess sé getið í frumskýrslu lögreglu að það hafi verið gert. Allt framangreint á við í málinu.
21. Í máli þessu styðst lögreglan við jafnhraðamælingu upp að því marki sem það er mögulegt en slík mæling byggist á því að lögreglan haldi, í einhvern ótiltekinn tíma, sama hraða og sú bifreið sem verið er að mæla. Lögreglumennirnir báru báðir um það fyrir dómi að þeir hefðu veitt bifreið ákærða eftirför í nokkurn tíma, eða frá því þeir beygðu inn á Vesturlandsveg af Suðurlandsvegi, og haft augun á henni allan tímann. Þótt dregið hafi í sundur með lögreglubifreiðinni og bifreið ákærða leiðir það að mati dómsins ekki af sér að jafnhraðamæling verði ómarktæk með öllu, heldur gefur það vísbendingu um að ákærði hafi aukið hraða sinn. Í slíkum tilvikum verður þá að miða eingöngu við þann hraða sem lögreglan sannanlega ók á og lögreglumenn geta staðfest. Hraði lögreglubifreiðarinnar var 167 km/klst. er komið var undir Höfðabakkabrúna og á upptökunni, sem sýnir einnig ratsjarmælinguna, hélst sá hraði í nokkrar sekúndur áður en hraði bifreiðarinnar fór lækkandi aftur er hún nálgadist aðreinina að N1 og átti lögregla ekki í neinum vandræðum með að ná þeirri beygju, frekar en ákærði. Þá var ekki um það að ræða að aðrar bifreiðar hafi truflað hraðamælinguna, enda mældi ratsjain hraða lögreglubifreiðarinnar sjálfrar en ekki annarra bifreiða.

Framburður ákærða, svo langt sem hann nær, er í ósamræmi við annað sem fram er komið í málinu og rakið er hér að framan. Metur dómurinn hann ótrúverðugan og verður niðurstaða málsins ekki á honum byggð. Framburðir lögreglumannanna tveggja eru hins vegar trúverðugir og fullt samræmi á milli þeirra. Að öllu þessu virtu telur dómurinn sannað að ákærði hafi ekið bifreiðinni, eins og rakið er í ákæru. Í ljósi þess að misræmi er á milli frumskýrslu og atvikaskýrslu í málinu um vikmörkin, sbr. umfjöllun í málsatvikakafli að framan, verður þó miðað við hraðann 161 km/klst., að teknu tilliti til vikmarka hvað varðar hraðakstur. Hefur ákærði gerst sekur um þá háttsemi sem honum

er gefin að sök í ákæru, sbr. þó athugasemd um hraðann að teknu tilliti til vikmarka, og er brot hans rétt heimfært til refsíákvæða.

#### *Ákvörðun refsingar*

22. Ákærði er fæddur í [...]. Samkvæmt sakavottorði hans, dags. 9. desember 2025, á hann engan sakaferil. Þykir refsing hans hæfilega ákveðin 310.000 króna sekt í ríkissjóð og komi 22 daga fangelsi í stað sektarinnar verði hún ekki greidd innan fjögurra vikna frá birtingu dómsins. Með vísan til lagaákvæða í ákæru skal ákærði sviptur ökurétti í þrjá mánuði frá birtingu dómsins að telja.

#### *Sakarkostnaður*

23. Að virtri niðurstöðu dómsins og með vísan til 235. gr., sbr. 233. gr., laga nr. 88/2008 skal ákærði greiða málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Snorra Sturlusonar lögmanns, sem þykja hæfilega ákveðin 706.800 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti. Ekki leiddi annan kostnað af meðferð málsins.
24. Af hálfu ákæruvaldsins flytur málið Elín Hrafnadóttir aðstoðarsaksóknari.
25. Guðrún Sesselja Arnardóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

#### **Dómsorð:**

Ákærði, Jónas Þór Skúlason, greiði 310.000 króna sekt í ríkissjóð innan fjögurra vikna frá birtingu dómsins, en sæti ella fangelsi í 22 daga.

Ákærði er sviptur ökurétti í þrjá mánuði frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Snorra Sturlusonar lögmanns, 706.800 krónur.

Guðrún Sesselja Arnardóttir