

Ár 2007, föstudaginn 9. nóvember, er á dómþingi Héraðsdóms Suðurlands, sem háð er að Austurvegi 4, Selfossi, kveðinn upp í máli nr. S-367/2007:

Ákærvaldið

(*Gunnar Örn Jónsson*)

gegn

X

(*sjálfur*) og

Y

(*sjálfur*)

svofelldur

### **d ó m u r :**

Mál þetta, sem þingfest var 24. september sl. og dómtekið þann 29. október sl., er höfðað með ákæru lögreglustjórans á Selfossi, dagsettri 22. ágúst 2007, á hendur X, kt. 000000-0000, Réttarholti 12, Selfossi, og Y hf., kt. 000000-0000, Þorlákshöfn,

*„I. gegn ákærða X fyrir umferðarlagabrot:*

***a***

með því að hafa mánudaginn 21. ágúst 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni í 7:55 klst. á tímabilinu frá kl. 06:01 til kl. 14:56 s.d., án þess að taka lögboðið hlé frá akstri.

***b***

með því að hafa miðvikudaginn 23. ágúst 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni í 8:05 klst. á tímabilinu frá kl. 06:02 til kl. 15:23 s.d., án þess að taka lögboðið hlé frá akstri.

***c***

með því að hafa fimmtudaginn 24. ágúst 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni í 6:51 klst. á tímabilinu frá kl. 07:53 til kl. 15:20 s.d., án þess að taka lögboðið hlé frá akstri.

*d*

með því að hafa föstudaginn 25. ágúst 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni í 8:00 klst. á tímabilinu frá kl. 06:02 til kl. 15:22 s.d., án þess að taka lögboðið hlé frá akstri.

*e*

með því að hafa laugardaginn 2. september 2006 og sunnudaginn 3. september 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni í 8:23 klst. á tímabilinu frá kl. 16:20 2. september 2006 til kl. 01:55 sunnudaginn 3. september 2006., án þess að taka lögboðið hlé frá akstri.

*f*

með því að hafa mánudaginn 4. september 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni í 8:07 klst. á tímabilinu frá kl. 05:52 til kl. 15:14 s.d., án þess að taka lögboðið hlé frá akstri.

*g*

með því að hafa miðvikudaginn 6. september 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni í 8:00 klst. á tímabilinu frá kl. 04:05 til kl. 13:05 s.d., án þess að taka lögboðið hlé frá akstri.

*h*

með því að hafa á tímabilinu 27. ágúst 2006 til og með 3. september 2006 sem starfsmaður meðákærða Y. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni án þess að taka lögboðna vikuhvöld.

*II. gegn ákærða Y hf. fyrir umferðarlagabrot:*

með því að hafa sem „flytjandi“ í skilningi 2. mgr. 3. gr. rgl. nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ekki skipulagt störf og tilhögun starfa meðákærða X, sbr. ákæruliði I. a til h á þann hátt að ákvæðum nefndrar reglugerðar hafi verið fylgt, en ætla má að brotin hafi orðið eða hefðu getað orðið til hagsbóta fyrir ákærða í atvinnustarfsemi sinni.

Telst brot ákærða X samkvæmt ákæruliðum I. a til g varða við 1. mgr., sbr. 2. mgr. 44. gr. a. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. 7. gr. og 14. gr. rgl. nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. mgr. 7. gr. EBE rgl. nr. 3820/85, sbr. 1.

mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga.

Telst brot ákærða X samkvæmt ákærulið I. h varða við 1. mgr., sbr. 2. mgr. 44. gr. a. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. 1. mgr. 10. og 14. gr. rgl. nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 2. mgr. 6. gr. og 3. mgr. 8. gr. EBE rgl. nr. 3820/85, sbr. 1. mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga.

Telst brot ákærða Y., varða við 1. mgr. sbr. 2. mgr. 44. gr. a. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. 1. mgr. 6. gr. og 7. gr., sbr. 12. gr. og 14. gr. rgl. nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. mgr. 15. gr. EBE rgl. nr. 3820/85 sbr. 1. mgr. og 3. mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga og II. kafla A. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940.

Þess er krafist að ákærðu verði dæmdir til refsingar.“

Meðákærði X kom fyrir dóminn og játaði sök. Gekkst hann undir viðurlagaákvörðun þann 24. september sl. Aðalmeðferð varðandi þátt ákærða Y hf. fór fram þann 29. október sl., og flutti Árni B. Árnason, kt. 000000-0000, framkvæmdastjóri, málið fyrir hönd félagsins en Árni er löglærður. Við fyrirtöku þann 20. september sl. féll sækjandi frá þeirri háttsemi sem lýst er í ákæruliðum I, a-g á hendur ákærða Y hf., og við aðalmeðferð óskaði sækjandi eftir að leiðrétta ákæruna þannig að brot ákærða Y. yrði heimfært undir 1. og 3. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 en ekki 2. mgr. eins og fram kemur í ákæru. Krafðist Árni þess að félagið yrði sýknað af kröfum ákæruvaldsins. Þar að auki krafðist hann þess að sakarkostnaður yrði lagður á ríkissjóð.

### ***Málavextir.:***

Með bréfi, dagsettu 10. október 2006, innkallaði Vegagerðin ökuritaskífur úr bifreiðunum JD-577, NY-586 og SY-862, sem voru í eigu Y., fyrir tímabilið 14. ágúst 2006 til og með 8. september 2006, til skoðunar vegna kílómetragjalds og aksturs- og hvíldartíma ökumanna auk afrita úr akstursbók hvernar bifreiðar frá sama tímabili. Eftir rannsókn gagnanna kom í ljós að meðákærði X hafði ekki farið eftir ákvæðum reglugerðarinnar í átta tilvikum en það síðasta var brot gegn 1. mgr. 10. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 2. mgr. 6. gr., sbr. 3. mgr. 8. gr. EBE-reglugerðar nr. 3820/85 um vikulegan hvíldartíma, og þá með því að hafa ekið á tímabilinu frá og með 27. ágúst 2006 til og með 3. september 2006 eða í sjö daga án þess að taka sér lögboðna vikuhvöld. Var málið kært til sýslumannsins á Selfossi þann 24. janúar 2007. Ákæra var gefin út þann 22. ágúst sl., og gekkst meðákærði X undir viðurlagaákvörðun og var gert að greiða 100.000 króna sekt til ríkissjóðs. Y hf. neitaði sök. Eins og fram kemur í ákæru þá er hið ákærða félag, Y hf., ákært fyrir að hafa ekki, sem flytjandi í skilningi 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, skipulagt störf og tilhögun starfa meðákærða X, sbr. ákærulið I.h, á þann hátt að ákvæðum nefndrar reglugerðar hafi verið fylgt, en ætla megi að brotin hafi orðið eða hefðu getað orðið til hagsbóta fyrir ákærða í atvinnustarfsemi sinni.

Y hf. vinnur og selur vikur sem það sækir í námur við Heklu og selur að miklu leyti erlendis. Er vikrinum ekið til Þorlákshafnar og settur í birgðastöð ákærða þar. Í framhaldi er vikurinn unninn frekar og fer það þá eftir þörfum kaupanda í hvert sinn hvernig vikurinn er unninn.

## **Skýrslur fyrir dómi.**

Bjarni Jónsson, 000000-0000, Lyngbergi 16, Þorlákshöfn, framleiðslustjóri ákærða, gaf skýrslu fyrir dómi. Hvað hann rétt að meðákærði X hafi verið starfsmaður ákærða og bifreiðin JD-577 hafi verið í eigu ákærða. Ákærði hafi átt þrjár vörubifreiðir og fjórir ökumenn skipt með sér að aka tveimur þeirra en þriðja bifreiðin verið tekin í notkun þegar þörf krefði. Alls hafi verið sjö ökumenn starfandi á þessum tíma. Hafi ökumenn unnið á vöktum. Miðast vaktirnar við tveggja vikna tímabil en leyfilegt sé að nota níutíu klukkustundir innan þess tíma til aksturs. Þriðja bifreiðin hafi verið varabifreið og til hennar gripið þegar á þurfti að halda. Vitnið kvaðst ekki vita af hverju meðákærði hefði farið fram úr þeim tíma sem hann átti að aka. Kvað hann skýringuna þó geta verið að ef bifreið bilaði eða að bílstjórar höfðu tekið sér frí, þá væri reynt að bæta þá daga upp eins og leyfðist en þó varð að gæta að hvíldartímanum um helgar. Mikil ásókn hafi verið af hálfu bifreiðastjóra að fá viðbótarakstur og hugsanlega hafi meðákærði talið sig hafa átt frí sem hann mætti aka upp í á þessum tíma. Mjög stíft væri hins vegar tekið á því að bifreiðastjórar ækju ekki utan leyfilegs tíma og þeim gert að fara eftir reglugerðinni um hvíldartíma. Sá akstur sem meðákærði hafi farið fram úr heimilum akstri vikuna 27. ágúst til og með 3. september 2006 hafi verið í trássi við vilja ákærða. Þá kvað vitnið að ökumenn hefðu fengið greitt ríflega fyrir þann tíma sem þeim var gert að aka og nægur tími væri til að taka hvíld eins og reglur gerðu ráð fyrir. Sama hafi verið með helgarleyfin. Á þessum tíma hefði ekki verið skortur á hráefni hjá fyrirtækinu. Þann 19. ágúst 2006 hefði skip farið frá þeim og þá var farið að safna efni í nýjan farm sem fór þann 1. október með skipi. Hefði fyrirtækið átt meira efni á lager eftir að skipin fóru og því alls ekki verið skortur á hráefni á þessum tíma. Þá benti vitnið á að þriðja bifreiðin hafi á þessum tíma verið tekin úr rekstri þar sem ekki var þörf fyrir hana vegna hráfnastöðu hjá fyrirtækinu. Fyrirtækið hafi þó þurft að eiga efni á lager sem næmi um einu og hálfu skipi. Kvað vitnið að bifreiðastjórar fengju ákveðinn klukkutímajölda greiddan fyrir hvern dag hvort sem þeir væru eknir eða ekki. Síðan fengju ökumenn sérstaklega greitt fyrir hverja klukkustund sem ökumenn ækju umfram það. Í umrætt sinn hafi engin ástæða verið til að taka þá áhættu sem fylgir því að brjóta reglur um hvíldartímann þar sem ekki hafi verið skortur á hráefni.

## **Málsástæður og lagarök sakflytjenda.**

Sækjandi málsins byggir á því að með breytingu á umferðarlögum, sem gerð var með setningu 13. gr. laga nr. 66/2006, hafi löggjafinn viljað leggja hlutlæga ábyrgð á lögaðila sem í þessu tilviki er flytjandi í skilningi 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Hið ákærða félag uppfylli skilyrði ákvæðisins um flytjanda, sem eigandi bifreiðarinnar og vinnuveitandi meðákærða þegar brotið var framið. Félagið hafi ekki skipulagt störf meðákærða eins og reglugerðin geri ráð fyrir. Þá hafi brotið klárlega verið eða getað verið til hagsbóta fyrir félagið og því skilyrðum 3. mgr. 100. gr. umferðarlaga fullnægt. Því beri að gera félaginu refsingu.

Framkvæmdastjóri Y hf. flutti málið fyrir hönd félagsins. Kvað hann ákærana ekki uppfylla skilyrði c-liðar 116. gr. laga nr. 19/1991 en háttsemi þeirri sem ákært sé fyrir sé ekki rétt lýst í ákæru með vísan til þeirra ákvæða sem háttsemin sé

heimfærð undir. Háttsemin, eins og henni er lýst í ákæru, sé heimfærð til 1., sbr. 2. mgr. 44. gr. a. umferðarlaga. Þá eigi 1. mgr. 6. gr. og 7. gr. reglugerðarinnar ekki við þá háttsemi sem lýst er í ákæru. Þá vanti brotalýsingu í ákæru. Auk þess hafi ákærvaldið fallið frá refsikröfum á hendur félaginu vegna ætlaðra brota samkvæmt ákærulið I-a til og með lið I-g og sé niðurfelling á sjö ákæruliðum byggð á því að ekki sé um sök að ræða hjá félaginu. Þá sé ekki vísað í heimild til refsingar í reglugerð nr. 662/2006. Þá telur Árne að um annaðhvort sé að ræða, hlutlæga ábyrgð eða sakarábyrgð hjá félaginu en brot meðákærða X hafi ekki verið framið að fyrirmælum félagsins né með vitund þess og ekki hafi verið sýnt fram á að svo hafi verið.

Þá kvað hann félagið hafa í öllu farið að ákvæðum reglugerðarinnar. Það hafi ekki verið hagsmunir félagsins að meðákærði æki á hvíldardegi eins og hann gerði en laun bifreiðastjóra séu hærri á sunnudögum en á virkum dögum og því sé augljóst að það hafi ekki verið félaginu til hagsbóta að keyra þann dag. Að lokum mótmælti hann leiðréttingu sækjanda á ákæru eftir að aðalmeðferð var hafin, þannig að brot ákærða eigi undir 1. og 3. mgr. 100. gr. umferðarlaga, sem of seint fram kominni.

### ***Niðurstöður:***

Ekki er ágreiningur í máli þessu um brot meðákærða X, enda játaði hann þau fyrir dómnum. Ákærði, Y hf., hefur haldið því fram að hann hafi ekki haft neinn hagnað af því að meðákærði hafi ekið umfram leyfilegan hvíldartíma og hafi sú háttsemi verið í trássi við vilja ákærða.

Hið kærða félag er flytjandi í skilningi 3. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Meðákærði, X, var launþegi hjá félaginu og laut því fyrirmælum og skipulagi félagsins. Af og frá er að meðákærði hafi ráðið sínum vinnutíma sjálfur og tekið upp á sitt eindæmi að aka efni í nafni félagsins nema með vitund eða vilja félagsins. Að öðrum kosti má ætla að hann hafi ekki fengið launagreiðslur fyrir. Þá var tilefni akstursins sá að aka efni fyrir Y hf. Þó svo að því hafi verið haldið fram að á þeim tíma, sem brotið var framið, hafi verið nægt efni til hjá félaginu þá var meðákærði sannanlega að flytja efni og auka birgðir félagsins og því hafi aksturinn verið til hagsbóta fyrir félagið.

Þá er til skoðunar hvort ákæran uppfylli skilyrði c-liðar 116. gr. laga um meðferð opinberra mála nr. 19/1991 en þar segir að í ákæru skuli greina hvert brotið sé sem ákært er út af, hvar og hvenær það var talið framið, heiti þess að lögum og aðra skilgreiningu og loks heimfærslu þess til laga og stjórnvaldsfyrirmæla, ef því er að skipta. Í ákærulið II gegn ákærða Y hf., er háttsemi félagsins lýst svo: „með því að hafa sem „flytjandi“ í skilningi 2. mgr. 3. gr. rgl. nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ekki skipulagt störf og tilhögun starfa meðákærða X, sbr. ákærulið I-h á þann hátt að ákvæðum nefndrar reglugerðar hafi verið fylgt, en ætla má að brotin hafi orðið eða hefðu getað orðið til hagsbóta fyrir ákærða í atvinnustarfsemi sinni.“ Í ákærulið I-h segir: „með því að hafa á tímabilinu 27. ágúst 2006 til og með 3. september 2006 sem starfsmaður meðákærða Y hf. og ökumaður vörubifreiðarinnar JD-577 ekið vörubifreiðinni án þess að taka lögboðna

vikuhvöld.“ Er hér um fullnægjandi brotalýsingu að ræða og uppfyllir hún skilyrði c-liðar 116. gr. laga nr. 19/1991 að því leyti.

Þá er til skoðunar hvort háttsemin sé réttilega heimfærð til refsíákvæða. Í ákæru er brot félagsins sagt varða við 1. mgr. sbr. 2. mgr. 44. gr. a. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 1. mgr. 6. gr. og 7. gr., sbr. 12. gr. og 14. gr. rgl. nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. mgr. 15. gr. EBE rgl. nr. 3820/85 sbr. 1. mgr. og 2. mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga og II. kafla A. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Í 1. mgr. 44. gr. a umferðarlaga segir að ráðherra skuli setja reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ökurita o.fl., og hvað skuli koma fram í henni. Háttsemi ákærða, eins og henni er lýst í ákæru, fellur klárlega ekki undir 1. mgr. 44. gr. a umferðarlaga, enda er hann ekki ákærður fyrir slíka háttsemi.

Í 2. mgr. kemur fram að ökumaður og flytjandi skuli sjá til þess að ökuriti sé notaður og fylgt sé reglum um notkun hans og um varðveislu gagna sem varða aksturs- og hvíldartíma. Í máli þessu var ökuriti notaður, reglum um notkun hans var fylgt og gögn er varða aksturs- og hvíldartíma ökumanns voru varðveitt. Reglur um ökurita og notkun hans voru settar með reglugerð nr. 661/2006. Háttsemi sú sem lýst er í ákærulið II, sbr. I-h, fellur því ekki undir ákvæði 2. mgr. 44. gr. a umferðarlaga. Í 2. mgr. 44. gr. a umferðarlaga er um allt aðra verknaðarlýsingu að ræða en þá sem ákærði er sakaður um. Í 3. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 segir meðal annars að gera megi lögaðila sekt samkvæmt reglum II. kafla A almennra hegningarlaga fyrir brot gegn 2. mgr. 44. gr. a, 2. mgr. 44. gr. b, auk 3. og 5. mgr. 68. gr., enda hafi brotið orðið eða hefði getað orðið til hagsbóta fyrir lögaðilann. Þar sem háttsemi ákærða verður ekki heimfærð undir 2. mgr. 44. gr. a umferðarlaga skortir refsíheimild svo að ákærði verði sakfelldur fyrir brot gegn því ákvæði.

Þá mótmælti ákærði því að háttsemi félagsins væri heimfærð til 1. mgr. 6. gr. og 7. gr. reglugerðar nr. 662/2006. Háttsemi félagsins, eins og henni er lýst í ákærulið II, sbr. I-h, verður ekki heimfærð til 1. mgr. 6. gr. og 7. gr. reglugerðarinnar.

Í ákæru er brot félagsins einnig heimfært undir 12. og 14. gr. reglugerðar nr. 662/2009 en háttsemi félagsins, eins og henni er lýst í ákæru, er réttilega heimfærð til 12. gr. reglugerðarinnar en þar segir að flytjandi skuli skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir reglugerðinni. Hann skuli kynna ökumanni reglur um aksturs- og hvíldartíma og hafa eftirlit með því að farið sé að ákvæðum reglugerðarinnar. Verknaðarlýsing sú sem kemur fram í 12. gr. reglugerðar nr. 662/2006 er allt önnur en verknaðarlýsingin í 2. mgr. 44. gr. a umferðarlaga. Verður ákærða ekki gerð refsing fyrir þá háttsemi þar sem hún hefur ekki stoð í ákvæði 2. mgr. 44. gr. a umferðarlaga. Er því ekki til staðar svo skýr refsíheimild að hún brjóti ekki í bága við 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar en þar segir að engum verði gert að sæta refsingu nema hann hafi gerst sekur um háttsemi sem var refsiverð samkvæmt lögum á þeim tíma þegar hún átti sér stað eða má fullkomlega jafna til slíkrar háttsemi. Þá verður ákærða ekki gerð refsing með vísan til 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga þar sem heimild til að refsa lögaðila er sérstaklega bundin við þau ákvæði sem tilgreind eru í 3. mgr. 100. gr. umferðarlaga. Þá er reglugerð EBE nr. 3820/85 ekki sjálfstæð refsíheimild hér á landi.

Af öllu ofansögðu ber að sýkna ákærða af kröfum ákærvaldsins.

Dæma ber að allur kostnaður sakarinnar greiðist úr ríkissjóði sem er samkvæmt framlögðum reikningi Árna B. Árnasonar 146.039 krónur. Hefur þá verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Gunnar Örn Jónsson fulltrúi flutti mál þetta af hálfu ákærvaldsins.

Ástríður Grímsdóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

**D ó m s o r ð :**

Ákærði, Y hf., er sýkn af kröfum ákærvaldsins.

Allur sakarkostnaður, þar með talinn kostnaður Árna B. Árnasonar af rekstri málsins, 146.039 krónur, skal greiddur úr ríkissjóði.

Ástríður Grímsdóttir.