

Ár 2009, mánudaginn 21. desember, er á dómþingi Héraðsdóms Suðurlands, sem háð er að Austurvegi 4, Selfossi, kveðinn upp í máli nr. S-350/2009:

Ákærvaldið

(Gunnar Örn Jónsson ftr.)

gegn

Atla Má Guðjónssyni

(Þormóður Skorri Steingrímsson hdl.)

svofelldur

d ó m u r :

Mál þetta, sem þingfest var þann 10. september 2009 og dómtekið 18. desember sl., var höfðað með ákæru lögreglustjórans á Selfossi, dagsettri 1. júlí 2009, á hendur Atla Má Guðjónssyni, kt. 000000-0000, Nykhóli, Vík,

fyrir umferðarlagabrot

með því að hafa, sem ökumaður vörubifreiðarinnar MU-555 brotið gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna eins og að neðan greinir, en brot ákærða komu í ljós við skoðun eftirlitsmanna Vegagerðarinnar eftir að gögn úr ökurita bifreiðarinnar voru haldlögð þann 25. apríl 2008.

- a. á akstursdegi er hófst kl. 12:58 þann 3. ágúst 2007 og stóð til kl. 21:55 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 7:30 klukkustundir eða 66,6% yfir leyfðum aksturstíma.
- b. á akstursdegi er hófst kl. 08:04 þann 3. ágúst 2007 ekið nefndri vörubifreið í 11:10 klukkustundir eða 11,6% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.
- c. á akstursdegi er hófst kl. 09:33 þann 24. september 2007 og stóð til kl. 18:33 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 8 klukkustundir eða 77,7%

yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

d. á akstursdegi er hófst kl. 07:32 þann 25. september 2007 og stóð til kl. 19:00 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 10:17 klukkustundir eða 128,1% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

e. á akstursdegi er hófst kl. 07:23 þann 12. nóvember 2007 og stóð til kl. 18:31 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 10:13 klukkustundir eða 127,0% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

f. á akstursdegi er hófst kl. 07:11 þann 13. nóvember 2007 og stóð til kl. 18:18 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 10:23 klukkustundir eða 130,7% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

g. á akstursdegi er hófst kl. 12:40 þann 15. nóvember 2007 og stóð til kl. 18:35 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 5:48 klukkustundir eða 28,9% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

h. á akstursdegi er hófst kl. 07:42 þann 19. nóvember 2007 og stóð til kl. 18:30 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 9:56 klukkustundir eða 120,7% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

i. á akstursdegi er hófst kl. 12:54 þann 20. nóvember 2007 og stóð til kl. 18:59 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 5:32 klukkustundir eða 22,9% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

j. á akstursdegi er hófst kl. 06:37 þann 20. nóvember 2007 ekið nefndri vörubifreið í 11:06 klukkustundir eða 11,0% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

k. á akstursdegi er hófst kl. 06:29 þann 21. nóvember 2007 og stóð til kl. 18:45 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 11:08 klukkustundir eða 147,4% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

l. á akstursdegi er hófst kl. 06:37 þann 21. nóvember 2007 ekið nefndri vörubifreið í 11:08 klukkustundir eða 11,3% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

m. á akstursdegi er hófst kl. 07:30 þann 9. janúar 2008 og stóð til kl. 17:58 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 8:56 klukkustundir eða 98,5% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

n. á akstursdegi er hófst kl. 06:48 þann 10. janúar 2008 og stóð til kl. 15:17 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 7:11 klukkustundir eða 59,6% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

o. á akstursdegi er hófst kl. 10:52 þann 14. janúar 2008 og stóð til kl. 17:44 sama dag, ekið nefndri vörubifreið án lögboðins hlés í 6:16 klukkustundir eða 39,3% yfir leyfðum daglegum aksturstíma.

Teljast brot ákærða samkvæmt ákæruliðum a, c-i, k, m-o varða við 1. mgr. 7. gr. reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, nr. 662, 2006, sbr. 1. mgr. 7. gr. EBE reglugerðar nr. 3820, 85, og brot samkvæmt ákæruliðum b, j og l teljast varða við 1. mgr. 6. gr. reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, nr. 662, 2006, sbr. 1. mgr. 6. gr. EBE reglugerðar nr. 3820, 85, allt sbr. 44. gr. a. og b., sbr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987 með síðari breytingum.

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

Við þingfestingu málsins, þann 3. september sl., krafðist ákærði aðallega að málinu yrði vísað frá dómi þar sem rannsókn þess væri ábótavant og ekki væri tilgreint í ákæru vettvangur brotanna né hvað ákærði hefði verið að flytja í hvert sinn. Var frávísunrökröfu ákærða hafnað með úrskurði þann 24. nóvember sl. Fór aðalmeðferð fram þann 8. desember sl. og var málið dómtekið að henni lokinni. Ákærði krefst sýknu en til vara að honum verði gerð vægasta refsing sem lög leyfa. Þá krefst verjandi ákærða málsvarnarlauna og að þau verði greidd úr ríkissjóði ásamt virðisaukaskatti.

I.

Upphaf máls þessa er að þann 25. apríl 2008 höfðu vegaeftirlitsmenn Vegagerðarinnar afskipti af ákærða í hefðbundnu eftirliti á Óseyrarbraut í Þorlákshöfn. Voru gögn af rafrænu ökumannskorti tekin til nánari skoðunar. Kemur fram í vettvangsskýrslu að vegna bilunar í prentara hafi ekki verið hægt að prenta skýrslu út á staðnum og ökumanni því verið sent afrit í pósti. Með bréfi þann 4. júní 2008 sendi Vegagerðin kæru til lögreglunnar á Selfossi vegna brota á reglugerð nr. 662/2006 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Þann 3. febrúar 2009 kom ákærði á lögreglustöðina á Selfossi og voru kæruatriðin borin undir ákærða. Ákærði var þar spurður hver brotavettvangur hefði verið í hverjum ákærulið og kvað ákærði hann vera hér og þar. Ákærði kvaðst vera með festivagn sem á væri fluttur jarðvegur og ýmis farmur en umræddan dag hefði hann verið að flytja áburð frá Þorlákshöfn að Hvolsvelli. Kvaðst ákærði skipuleggja vinnu sína sjálfur. Ákærði kvaðst fyrir lögreglu ekki hafa verið vanur ökuritanum, sem hafi verið nýlegur, en hann hefði oft gleymt að setja stillingu á hvíld og þá kæmi það út eins og hann hefði ekki tekið sér hvíld. Spurður um einstaka kæruliði kvað ákærði yfirleitt að hann hefði sennilega gleymt að stilla ökuritann á hvíld.

II.

Skýrslur fyrir dómi.

Ákærði gaf skýrslu fyrir dóminum og kvað það líklegt að hann hefði ekið bifreiðinni MU-555 á því tímabili sem ákært er fyrir en hann gæti ekki fullyrt það. Kvað hann það líklegt að á haustmánuðum 2007 hefði hann verið að keyra sláturlömb og þá hefði ekki verið möguleiki að fullnægja kröfum um hvíldartíma. Aðrir hefðu einnig ekið bifreiðinni á þessum tíma. Kvað hann ökuritakortin hafa þá verið ný. Hann hefði ekki alltaf tekið ökuritakortið sitt úr ökuritanum og þá hefði

jafnvel einhver annar ökumaður hoppað upp í bílinn morguninn eftir og ekið honum. Ákærði kvaðst hafa keypt vörubifreiðina fyrri hluta ársins 2007 og ökuritinn hefði komið með bifreiðinni. Ákærði kvaðst hafa tekið meirapróf árið 2002 og ekið vörubifreiðum með eldri gerð af ökuritum. Eldri ökuritarnir hefðu farið sjálfkrafa á hvíld þegar bifreiðin var stöðvuð en með nýju ökuritunum þyrfti að stilla sérstaklega á hvíld. Aðspurður um það hvað hann hefði verið að flytja samkvæmt ákæruliðum a-l kvaðst hann líklega hafa verið að flytja sláturlömb og þá eflaust gleymt að stilla ökuritann á hvíld. Aðspurður um það hvort hann hefði verið í öðrum flutningum kvað ákærði svo vera, hann hefði verið að flytja mól, jarðveg, steypu og allt sem til hefði fallið. Ákærði kvaðst aðspurður kannast við eitthvað af þeim reglum sem sneru að undanþágu á lögboðnum hvíldartíma. Aðspurður kvað ákærði rafræna ökuritann ekki gefa möguleika á að hann væri stilltur sérstaklega þegar undanþágur ættu við en hægt hefði verið að skrifa á skífurnar á gömlu ökuritunum. Ákærði kvað enga lögreglurannsókn hafa farið fram og lögreglan hefði ekki innt hann eftir dagbók sem ákærði kvaðst eflaust hafa haldið á þeim tíma. Aðspurður kvaðst ákærði ekki hafa fengið íslenskar leiðbeiningar með ökuritanum þegar hann keypti bifreiðina. Ákærði kvað sig hafa þurft að sækja um ökumannskort til Umferðarstofu og þar hefði hann gefið upplýsingar um sjálfan sig.

Randver Sigurðsson, kt. 000000-0000, umferðareftirlitsmaður kom fyrir dóminn og kvaðst hafa verið í hefðbundnu eftirliti þegar höfð voru afskipti af ákærða. Bifreið ákærða hefði verið stöðvuð og afrit tekið af ökumannskorti ákærða. Skýrsla væri yfirleitt gerð á vettvangi en í þessu tilfalli hefði prentari í bifreiðinni verið bilaður þannig að ekki hefði verið hægt að prenta vettvangsskýrslu á staðnum. Í framhaldi hefðu gögn ökumannskortsins verið skoðuð og þá komið í ljós umrædd brot. Útilokað væri að skoða gögnin sem væru á ökumannskortinu á staðnum þar sem það tæki svo langan tíma. Því væru gögnin skoðuð síðar. Á ökumannskortinu væri skráður allur akstur viðkomandi ökumanns. Aðspurður um þá skýringu ákærða að hann hefði gleymt að stilla ökuritann á hvíld, kvað Randver það sjást á ritanum hvort bifreiðin væri í akstri, hvort hún væri stöðvuð en í gangi eða hvort hún væri í hvíld. Til að stilla ökuritann á hvíld þyrfti að nota sérstakan takka. Í gögnum ökuritans skráist akstur sem rauð stöplarit, og gleymist að stilla á hvíld en bifreiðin stöðvuð þá skráist sá tími með bláum lit í stöplaritið. Ýti ökumaður á hvíld kemur það fram með grænum lit í stöplaritinu. Aki ökumaður umfram lögbundinn hvíldartíma þá kemur það fram með svörtum lit í stöplaritinu. Kvað Randver ökumenn þó njóta vafans hvað það varðar að stilla á hvíld, sem sé þó lögbundið, þannig að ef það skráist í ökuritann að bifreiðin sé ekki í akstri, þá hefur það verið túlkað sem hvíld. Kvað hann ekki möguleika á að akstur bifreiðarinnar skráðist á ökumannskort annars bifreiðastjóra en þess sem æki henni. Sérhver ökumaður væri með sérstakt númer á sínu ökumannskorti og það merkt sérstaklega ökumanninum. Aðspurður um undanþágur samkvæmt reglugerðinni frá lögbundnum hvíldartíma, þá kvað hann ökumanninn skyldan til að hafa samt sem áður ökumannskortið í ökuritanum, og þá væri ökuritinn stilltur á undanþáguna sem væri sérstakur takki á ökuritanum. Í lok aksturs ætti ökumaður að skrá slíkan akstur sérstaklega. Slíkur akstur skráist í ökuritann og er skoðaður sérstaklega þegar það á við. Randver kvað ökurita yfirleitt vera staðsetta í mælaborði bifreiðanna eða fyrir ofan það og væru þeir vel sjáanlegir og aðgengilegir. Kvað Randver að þau stopp sem fram kæmu í stöplaritinu væru ekki reiknuð sem akstur bifreiðarinnar en þau væru heldur ekki reiknuð sem hvíld nema þegar stoppin væru það löng að þau uppfylltu ákvæðin um hvíldartíma. Því væru stöðvanir á gatnamótum, umferðarljósum eða í öðrum

tilvikum, ekki reiknuð inn í akstur í viðkomandi ferð. Aðspurður kvað Randver það vera vana að prenta út vettvangsskýrslu á staðnum og láta viðkomandi ökumann rita undir skýrsluna en í þessu tilviki hefði prentarinn verið bilaður. Hins vegar hefðu tækin sem tækju afrit af ökumannskortinu verið í lagi en það gæti tekið margar klukkustundir að lesa þau á vettvangi og væri aldrei gert. Ökumanni væri tilkynnt um það. Randver kvað námskeið hafa verið haldin fyrir umferðareftirlitsmenn í meðferð ökurita og lestri gagna úr þeim en honum væri ekki kunnugt um það hvort námskeið væru haldin fyrir ökumenn sérstaklega.

Sævar Ingi Jónsson, kt. 000000-0000, deildarstjóri umferðareftirlits Vegagerðarinnar, gaf símaskýrslu fyrir dómnum og kvað afskipti sín hafa verið þau að hann hefði fengið gögn málsins send, yfirfarið þau og síðan vísað málinu til sýslumannsins á Selfossi. Stafrænir ökuritar hefðu verið lögbundnir í nýjum bílum haustið 2006. Þeir væru einfaldir í notkun og væri hægt að velja aðgerð á þeim. Ekki væri hægt að breyta upplýsingum sem skráðust í ökumannskort heldur eingöngu skoða þau. Ef ökumaður teldi sig eiga að aka á undanþágu frá hvíldartíma þá ættu menn að stilla ökuritann á það. Ef skilyrði til undanþágu sköpuðust fyrirvaralaust ætti ökumaður að prenta út borða úr ökuritanum um aksturinn og skrá þar sérstaklega skýringar. Aðspurður kvað Sævar Vegagerðina hafa haldið námskeið um notkun ökurita, þar sem óskað hafi verið eftir þeim, og hefðu mörg stærri fyrirtæki nýtt sér það. Þá væru íslenskar leiðbeiningar til með rafrænum ökuritum. Kvað Sævar ökuritana vera löggilta af þar til bærum aðilum áður en þeir væru settir í bifreiðar. Þá sé sérstakt eftirlit með þeim þegar bifreiðar fara í árlega bifreiðaskoðun. Útskýrði Sævar Ingi fyrir dómnum hvernig ætti að stilla ökuritann á akstur með undanþágu og kvað það vera mjög einfalt. Þá kvað hann margar tegundir af ökuritum vera framleidda og í boði en þeir væru allir með sömu upplýsingum. Aðspurður um það hvernig upplýsingar um ökumann á ökumannskorti færu inn á kortið sjálft, kvað hann ökumann sækja um ökumannskort hjá Umferðarstofu sem sæi um það að láta framleiða kortið fyrir viðkomandi ökumann og setja hans persónulegu upplýsingar í kortið.

Iðunn Dögg Gylfadóttir, kt. 000000-0000, umferðareftirlitsmaður hjá Vegagerðinni, gaf símaskýrslu fyrir dómnum og kvaðst ekki muna eftir þessu sérstaka tilviki. Kvað hún við venjulegt eftirlit ökumannskort vera tekið og sett í tæki sem væri í eftirlitsbifreiðinni sem svo læsi upplýsingarnar af kortinu. Síðan væru þessar upplýsingar lesnar með sérstöku tæki síðar.

III.

Niðurstöður.

Ákærði krafðist sýknu m.a. af því að engin rannsókn hefði farið fram hjá Vegagerðinni eða lögreglunni en lögreglan hefði ekki rannsakað sérstaklega hvaða farm hann hefði verið að flytja né akstursleiðir og akstursskilyrði og þannig sinnt rannsóknarskyldu sinni sem leiða mætti í ljós sekt eða sýknu. Eingöngu hefði verið horft á þá þætti sem gætu leitt til sektar ákærða. Því væri málið ekki dómtækt til sakfellingar. Kvað hann vegaeftirlitsmenn vera stjórnsýslustig og reglugerð um hæfi eftirlitsmanna, sbr. 6. mgr. 68. gr. umferðarlaga, ekki hafa verið setta. Því væri það ekki fullnægjandi rannsókn. Þá væri vettvangsskýrslan eingöngu undirrituð af Randver en ekki ákærða. Þá hefði rannsóknarreglan verið brotin og brotið á andmælarétti ákærða. Því væri málið ekki dómtækt.

Meðal rannsóknargagna eru gögn frá Vegagerðinni sem Randver Sigurðsson staðfesti að hann hefði unnið upp úr öikumanskorti ákærða. Hafa þau gögn ekki verið véfengd eða sýnt fram á að ekki væri hægt að byggja á þeim. Þá er meðal rannsóknargagna skýrsla tekin af ákærða hjá lögreglu þar sem hann er spurður um brotavettvang og kvað ákærði hann hafa verið hér og þar. Hann hefði verið með festivagn sem á væri fluttur jarðvegur og ýmis farmur en umræddan dag sem Vegagerðin hefði haft afskipti af honum hefði hann verið að flytja áburð. Fyrir dóminum kvaðst ákærði eflaust hafa haldið dagbók um akstur sinn á þeim tíma en lögreglan ekki spurt um það. Þá kvað ákærði fyrir dóminum sig líklega hafa verið í fjárflutningum um haustið 2007. Var ákærða í lófa lagið við skýrslutökur hjá lögreglunni að óska eftir því að leggja fram dagbók, ef hún var þá haldin, til að sýna fram á að um akstur hans hefðu gilt sérstakar undanþágur með hvíldartíma. Það gerði ákærði ekki. Verður því að telja að lögreglan hafi rannsakað þennan þátt málsins nægjanlega, enda bar ákærði sönnunarbyrðina fyrir því að undanþágur hefðu átt við hann á þeim tíma. Verður málinu hvorki vísað frá dómi vegna ófullnægjandi rannsóknar á málinu, né ákærði sýknaður á þeim forsendum að málið sé ekki dómtækt.

Ákærði bar því einnig við fyrir dóminum að hann hefði ekki kunnað að stilla ökuritann á hvíld þar sem honum hefðu ekki fylgt íslenskar leiðbeiningar þegar hann fékk hann afhentan með bifreiðinni um vorið 2007. Fyrir lögreglu taldi ákærði, varðandi þennan þátt, sig mögulega hafa gleymt að stilla ökuritann á hvíld. Ákærði kvaðst hafa fengið meirapróf þegar hann var átján ára eða árið 2002 og keyrt vörubifreiðar meira og minna frá þeim tíma. Þá kvaðst hann hafa ekið með gömlu tegundina af ökuritum þar sem notaðar voru skífur og hefðu þær verið auðveldari í notkun. Ljóst er að sá sem stjórnar bifreið ber ábyrgð á akstri sínum nema lögbundnar refsileysisástæður eigi við um aksturinn. Svo er ekki í þessu tilviki. Ákærði er með aukin öikumannsréttindi og á því að vera fullkunnugt um að honum ber að kynna sér umferðarlög og aðrar reglur samkvæmt þeim. Þekkingarleysi á útbúnaði bifreiðar, sem ökumaður stjórnar, eða á lögum og reglum sem um akstur gilda á hverjum tíma, eru ekki refsileysisástæður. Bar því ákærði alla ábyrgð á því að nota ökuritann eins og reglur buðu honum og bar honum einnig að kynna sér þær reglur. Verður ákærði því sakfelldur fyrir þá háttsemi sem honum er gefin að sök í ákæru. Er háttsemin réttilega heimfærð til refsíákvæða.

Við ákvörðun refsingar verður litið til þess að ákærði hefur ítrekað ekið þungaflutningabifreið dögum saman án þess að taka sér lögboðna hvíld. Með þessari háttsemi sinni hefur ákærði aukið á þá hættu sem stór og þung flutningatæki skapa á vegum úti með því að aka allt upp í rúmlega ellefu klukkustundir samfleytt, sbr. ákæruliður k, án þess að taka sér nokkra hvíld. Rétt þykir þó, þar sem ákærða hefur ekki verið gerð refsing áður, að gera ákærða sektarrefsingu sem þykir hæfilega ákveðin 2.130.000 krónur sem ákærða ber að greiða til ríkissjóðs innan fjögurra vikna frá uppkvaðningu dóms þessa en sæta ella fangelsi í sextíu daga.

Með vísan til 1. mgr. 218. gr. sakamálalaga nr. 88/2008 ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar sem eru málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Þormóðs Skorra Steingrímssonar héraðsdómsslögmans, sem þykja hæfilega ákveðin 186.750 krónur, og 20.976 krónur í ferðakostnað, allt að meðtöldum virðisaukaskatti.

Mál þetta sótti Jónína Guðmundsdóttir, fulltrúi sýslumannsins á Selfossi.

Ástríður Grímsdóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

Dómsorð:

Ákærði, Atli Már Guðjónsson, greiði 2.130.000 krónur í sekt til ríkissjóðs innan fjögurra vikna frá uppkvaðningu dóms þessa en sæti ella fangelsi í sextíu daga.

Ákærði greiði allan sakarkostnaðar, sem eru málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans, Þormóðs Skorra Steingrímssonar hdl., 186.750 krónur, og 20.976 krónur í ferðakostnað, allt að meðtöldum virðisaukaskatti.

Ástríður Grímsdóttir.