

Föstudaginn 7. nóvember 1969.

Nr. 129/1969. **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn

Þorgeiri Þorleifssyni

(Ragnar Jónsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Bifreiðar. Brot gegn umferðarlögum og reglum um öxulþunga bifreiða.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögu héraðsdóms hafa vitni gefið skýrslur fyrir dómi og nokkur ný gögn verið lögð fram, m. a. bréf Lög-gildingarstofunnar, dags. 23. september 1969, er starfsmaður hennar, Sigurður Axelsson, hefur staðfest, svohljóðandi: „Samkvæmt löggildingarbókum Löggildingarstofunnar var bílavog Malbikunarstöðvar Reykjavíkurborgar við Ártúns-höfða, að tegund Landssmiðjan & Pfinster 30 tonn, löggilt í fyrsta sinn 14. október 1965 (þá ný vog) og síðan endur-löggilt 28. maí 1968, reyndist hún þá í fullkomnu lagi“.

Að þessu athuguðu og að öðru leyti með skirskotun til forsendna héraðsdóms þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin 6.000 króna sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald 6 daga í stað sektar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað staðfestist.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 8.000.00, og málflutn-ingslaun verjanda síns fyrir Hæstarétti, kr. 8.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Þorgeir Þorleifsson, greiði 6.000 króna sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald 6 daga í stað sektar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað staðfestist.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 8.000.00, og málflutningslaun verjanda síns fyrir Hæstarétti, Ragnars Jónssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 8.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 22. apríl 1969.

Ár 1969, þriðjudaginn 22. apríl, var á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð var í Borgartúni 7 af Gunnlaugi Briem sakadómara, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 163/1969: Ákærvaldið gegn Þorgeiri Þorleifssyni, sem tekið var til dóms 17. þ. m.

Málið er höfðað með ákæruskjali saksóknara ríkisins, dagsettu 3. febrúar s.l., gegn ákærða „Þorgeiri Þorleifssyni bifreiðarstjóra, Barmahlíð 52, Reykjavík, fæddum 22. janúar 1916 að Þverlæk, Holtum, Rangárvallasýslu, fyrir ofhleðslu vöruflutningabifreiðanna R 20918 og R 358, svo sem hér greinir:

1.

Þriðjudaginn 6. júní 1967, kl. 09.30, á bifreiðinni R 20918 á leiðinni frá Sandi og Möl í Mosfellssveit til Reykjavíkur, með því að heildarþyngd bifreiðarinnar reyndist við athugun á bílavog við Elliðaárvog vera 15.630 kg., þungi á framöxli 4.370 kg. og þungi á einföldum afturöxli 11.260 kg.

2.

Miðvikudaginn 18. október 1967, um kl. 09.50, á bifreiðinni R 358 á leiðinni frá Helgafellsmelum í Mosfellssveit til Reykjavíkur, með því að heildarþyngd bifreiðarinnar reyndist við athugun á bílavog við Elliðaárvog vera 17.470 kg., þungi á framöxli 4.870 kg. og þungi á einföldum afturöxli 12.600 kg.

Samkvæmt skráningarskírteini bifreiðarinnar er leyfður hámarksþungi á öxli 10.500 kg. og heildarþyngd bifreiðarinnar 16.000 kg., en leyfður hámarksþungi á öxli ökutækis á umræddri leið 10.000 kg., sbr. auglýsingu frá vegamálastjóra 29. júlí 1967 um undanþágur frá 55. og 56. gr. laga nr. 26/1958, sbr. nú lög nr. 40/1968, um mestu breidd og hámarksóxulþunga bifreiða.

Telst brot þetta varða við 2. mgr. 17. gr. og framangreinda auglýsingu vegamálastjóra frá 29. júlí 1967, sbr. 3. mgr. 56. gr., sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 26/1958, sbr. nú lög nr. 40/1968.

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

Samkvæmt sakavottorði ákærða hefur hann sætt kærum og refsingum sem hér segir:

1949 25/10 í Reykjavík: Sátt, 50 kr. sekt fyrir of hraðan bifreiðarakstur.

1957 13/11 í Reykjavík, Sátt, 100 kr. sekt fyrir brot á 27. gr. bifreiðalaga.

1961 24/10 í Reykjavík: Sátt, 200 kr. sekt fyrir brot á 48. og 50. gr. umferðarlaganna.

1964 8/1 í Reykjavík: Sátt, 500 kr. sekt fyrir umferðarslys.

Málavextir eru þessir:

I.

Að morgni þriðjudagsins 6. júní voru Eyjólfur Jónsson lögregluþjónn og Arnkell Jónas Einarsson vegaeftirlitsmaður við að athuga þyngd flutningabifreiða á veginum við Elliðaár hér í borg. Stöðvuðu þeir bifreiðina R 20918, sem var með malarhlass, og færðu hana að bifreiðavog Malbikunarstöðvar Reykjavíkur við Elliðaárvog. Var bifreiðin vegin þar kl. 0930. Reyndist þungi á framöxli vera 4.370 kg., en á afturöxli 11.260 kg., eða samanlagður öxulþungi 15.630 kg. Þegar bifreiðin var hins vegar vegin í einu lagi, reyndist heildarþungi hennar 15.550 kg., eða 80 kg. minni en samanlagður öxulþungi. Bifreiðin hefur einfaldan afturöxul. Samkvæmt skráningarskírteini er breidd hennar 2.40 metrar, þyngd 7.300 kg. og leyfður hámarksþungi á öxli 10.500 kg., en leyfð heildarþyngd 16.500 kg. Bifreiðin var að koma frá fyrirtækinu Sandur og Möl í Mosfellssveit og var á leið að Langholtsvegi 50 hér í borg. Á umræddri leið var leyfður hámarksþungi á öxli ökutækis 9.500 kg. samkvæmt auglýsingu vegamálastjóra frá 15. september 1959, en 10.000 kg. samkvæmt auglýsingu sama aðilja frá 17. júlí 1967, birtri 29. sama mánaðar, um undanþágur frá 55. og 56. gr. laga nr. 26/1958, sbr. nú sömu greinar laga nr. 40/1968. Ökumaður bifreiðarinnar var eigandi hennar, Þorgeir Þorleifsson, ákærði í máli þessu.

Eyjólfur Jónsson lögregluþjónn, er gaf lögregluskýrsluna, hefur mætt í dómi og staðfest hana. Vitnið kveðst ekki muna sérstaklega eftir umræddu tilviki.

Arnkell Jónas Einarsson hefur og mætt sem vitni og staðfest, að þungatölur þær, er að framan greinir, séu réttar.

II.

Að morgni miðvikudagsins 18. október 1967 voru Jóhann Löve Þorsteinsson lögregluþjónn og Arnkell Jónas Einarsson, er að framan greinir, við að athuga þyngd flutningabifreiða á veginum við Elliðaár hér í borg. Stöðvuðu þeir bifreiðina R 358, sem var með malarhlass, og færðu hana að bifreiðavog Malbikunarstöðvar Reykjavíkur við Elliðaárvog. Var bifreiðin vegin þar kl. 0905. Reyndist þungi á framöxli vera 4.970 kg., en á afturöxli 12.600 kg., eða samanlagður öxulþungi 17.470 kg. Þegar bifreiðin var hins vegar vegin í einu lagi, reyndist heildarþungi hennar 17.390 kg., eða 80 kg. minni en samanlagður öxulþungi. Bifreiðin hefur einfaldan afturöxul. Samkvæmt skráningarskírteini er breidd hennar 2.40 metrar, þyngd 7.300 kg. og leyfður hámarkspungi á framöxli 6.000 kg. og á afturöxli 10.500 kg., en leyfð heildarþyngd 16.000 kg. Bifreiðin var að koma frá Helgafellsmelum í Mosfellssveit og var á leið í Breiðholtshverfi. Á umræddri leið var leyfður hámarksöxulþungi 10.000 kg. samkvæmt framangreindri auglýsingu vegamálastjóra frá 17. júlí 1967, birtri 29. sama mánaðar, um undanþágur frá 55. og 56. gr. laga nr. 26/1958, sbr. nú sömu greinar laga nr. 40/1968. Ökumaður bifreiðarinnar var eigandi hennar, Þorgeir Þorleifsson, ákærði í máli þessu.

Jóhann Löve Þorsteinsson hefur mætt í dómi sem vitni. Kveðst vitnið ekki muna eftir umræddum atburði. Las vitnið yfir skýrslu sína um hann og taldi allt rétt, er í henni greinir. Vitnið kveðst ekki muna eftir því, að bifreiðin R 358 hafi verið vegin tvisvar með sama farminn.

Arnkell Jónas Einarsson hefur og mætt og staðfest, að þungatölur þær, er í skýrslu Jóhanns Löve Þorsteinssonar greinir, séu réttar.

Halldór Gunnar Pálsson, löggiltur vigtunarmaður, starfsmaður í Malbikunarstöð Reykjavíkur, annaðist vigtun á bifreiðunum R 20918 og R 358 í framangreind skipti. Vitnið kveðst hafa starfað sem löggiltur vigtunarmaður frá því haustið 1965. Umrædd vog hefur að sögn vitnisins hlotið löggildingu. Vitnið kveðst ekki muna sérstaklega eftir því, er bifreiðarnar voru vegnar. Vitnið sá í dóminum vigtunarseðla þá, er fylgja lögregluskýrslunum. Kveðst það staðfesta þá og kannast við nafnritun sína á þeim.

Vitnið kveðst hafa framkvæmt vigtunina eftir beztu samvizku og sýni tölur þær, er á vigtunarseðlunum greinir, réttan þunga á bifreiðunum í bæði skiptin. Vitnið kveðst ekki geta gefið skýringar á mismun þeim, sem kemur fram á samanlögðum öxulþunga annars vegar og heildarþunga bifreiðanna hins vegar, er þær voru vegnar. Það, sem því getur dottið helzt í hug, að hafi valdið þessum mismun, er, að svæðið út frá voginni hafi ekki verið alveg lárétt. Vitnið kveðst áður hafa orðið vart við smávegis misræmi sem þetta við vigtun bifreiða. Hefur mismunurinn verið frá 10—30 kg. hverju sinni. Kveður vitnið vera um algert hámark að ræða í framangreindum tilvikum. Svæðið umhverfis malbikunarstöðina var malbikað á árinu 1965. Er það farið að slitna nokkuð og hefur smávegis missigið. Umrædd vog er í notkun alla daga.

Ákærði, Þorgeir Þorleifsson, hefur skýrt frá því í dómi, að hann geri ekki athuganir við þungatölur þær, er að framan greinir. Hann tekur þó fram, að samkvæmt skoðunarvottorði megi heildarþyngd bifreiðarinnar, þ. e. R 20918, vera 16.500 kg. Þá vill ákærði benda á, að meira megi vera á framöxli bifreiðarinnar en reyndist í umrætt sinn. Ákærði vekur athygli á misræmi milli heildarþunga bifreiðanna og samanlagðs öxulþunga. Ákærði kveðst hafa beðið um 50 tonnur af mól, en ámokstursskóflan taki 40 tonnur. Þess vegna sé erfitt að fá afgreiddar nákvæmlega 10 tonnur í viðbót. Geti þá meira komið á bifreiðina en um er beðið.

Við þingfestingu málsins skýrði ákærði frá því, að hann geti ekki sagt um það, hvort það sé rétt, sem honum er gefið að sök í ákæru.

Við rekstur málsins hefur verið lagt fram ljósrít af undanþágu frá Vegagerð ríkisins, dags. 12. febrúar s.l., fyrir bifreiðina R 358 til að mega aka með allt að 11.250 kg. öxulþunga á þar tilgreindum vegum, m. a. Vesturlandsvegi frá Esjubergi til Reykjavíkur og Þingvallavegi frá Vesturlandsvegi að Helgafellsmelum.

Þá var og lagt fram ljósrít af skrásetningarskírteini bifreiðarinnar. Segir í því, að samkvæmt bréfi, dags. 11. febrúar 1968, frá Ræsi h/f, sem hefur umboð fyrir Mercedes Benz bifreiðar á Íslandi, sé heimild frá framleiðanda til að hafa öxulþunga Mercedes Benz bifreiða sem R 358 á framás 6.000 kg. og á afturás 12.500 kg., en því aðeins, að hámarkshraði fari ekki yfir 50 km á klukkustund, en þá má öxulþyngd ekki fara yfir 6.000 kg. á framás og 10.500 á afturás, að því er helzt verður ráðið af skírteininu.

Bifreiðarnar R 20918 og R 358 voru vegnar á löggilttri vog, og þykir verða að byggja á því, að hún hafi sýnt réttan þunga. Þá annaðist löggiltur vigtunarmaður vigtun bifreiðanna í viðurvist lögreglumanns og vegaeftirlitsmanns. Þungi á afturöxli bifreiðarinnar R 20918 reyndist 11.260 kg., er bifreiðin var vegin hinn 6. júní 1967, en leyfður hámarksöxulþungi var þá á leiðum þeim, sem bifreiðin ók, 9.500 kg. samkvæmt auglýsingu vegamála-stjóra frá 15. september 1959. Telst samkvæmt þessu sannað, að ákærði hafi ekið bifreiðinni með hlassi, er var 1.760 kg. umfram leyfðan hámarksöxulþunga, en rétt þykir, að til frádráttar þeirri tölu komi mismunur heildarþunga bifreiðarinnar og samanlögðum öxulþunga, er nam 80 kg. Þegar bifreiðin R 358 var vegin hinn 18. október sama ár, reyndist þungi á afturöxli 12.600 kg., en heildarþungi 17.390 kg. Leyfður hámarksöxulþungi var á leiðum þeim, sem bifreiðin ók, 10.000 kg., en leyfð heildarþyngd hennar 16.000 kg. samkvæmt skoðunarvottorði. Telst samkvæmt því sannað, að ákærði hafi ekið í umrætt sinn með hlassi, er var 2.600 kg. umfram leyfðan hámarksöxulþunga að frádregnum mismun á heildarþunga og samanlögðum öxulþunga, er nam 80 kg. Þá nam heildarþyngd bifreiðarinnar 1.390 kg. umfram það, sem leyft var.

Með þessu atferli sínu hefur ákærði orðið brotlegur gegn 2. mgr. 17. gr., sbr. 3. mgr. 56. gr., sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 26/1958, sbr. nú lög nr. 40/1968, svo og auglýsingu vegamála-stjóra frá 15. september 1959, að því er atferlið frá 6. júní 1967 varðar, og auglýsingu frá sama aðilja frá 29. júlí sama ár, að því er varðar atferlið frá 18. október.

Refsing ákærða þykir hæfilega ákveðin 5.000 kr. sekt, er renni til ríkissjóðs, og komi varðhald í 7 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa. Er við ákvörðun refsingarinnar tekið tillit til þess, að hámarksöxulþungi er í ákæru talinn hafa verið hinn 6. júní 1967 á umræddum leiðum 10.000 kg., enda þótt hann væri 9.500 kg., eins og áður er rakið.

Ákærða ber að dæma til að greiða allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs verjanda síns, Kristins Einarssonar héraðsdómslögmanns, er þykja hæfilega ákveðin kr. 3.000.00.

Dómari máls þessa veitti því fyrst viðtöku hinn 24. marz s.l. og ber því enga ábyrgð á drætti þeim, sem á því hefur orðið.

Dómsorð:

Ákærði, Þorgeir Þorleifsson, greiði 5.000 kr. sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald í 7 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs verjanda síns, Kristins Einarssonar héraðs-dómslögmanns, kr. 3.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Mánudaginn 10. nóvember 1969.

Nr. 38/1969. **Jón Ingibersson**

(Guðjón Steingrímsson hrl.)

gegn

Skiptaráðandanum í Reykjavík

f. h. þrotabús Friðriks Jörgensens

(Guðmundur Pétursson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Gjaldprotaskipti. Ómerking.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 27. febrúar 1969 og krefst þess, að dæmt verði, að honum verði greiddar utan skuldaraðar úr þrotabúi Friðriks Jörgensens kr. 117.938.38 af innstæðu hlaupareiknings nr. 4895 í Útvegsbanka Íslands auk 2% ársvaxta af þeirri fjárhæð frá 3. febrúar 1967 til greiðsludags. Þá krefst hann og, að stefnda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að hinn áfrýjaði úrskurður verði staðfestur og áfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Í bréfi Útvegsbanka Íslands, dags. 27. maí 1969, til umboðsmanns áfrýjanda fyrir Hæstarétti segir m. a.: „Innstæða