

Fimmtudaginn 14. nóvember 1985.

Nr. 181/1985. **Ákærvaldið**

(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)

gegn

Eiríki Jóhannesi Björgúlfi Eiríkssyni

(Gestur Jónsson hrl.)

Bifreiðar. Of hraður akstur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Guðmundur Skaftason og Halldór Þorbjörnsson.

Máli þessu var með stefnu 28. júní 1985 áfrýjað til Hæstaréttar að ósk ákærða. Af hálfu ákærvalds er málinu áfrýjað til þyngingar. Ágrip dómsgerða barst Hæstarétti 1. nóvember sl.

Málsatvik eru rakin í héraðsdómi og brot ákærða réttilega fært til lagaákvæða, þó svo, að við 1. mgr. 50. gr. laga nr. 40/1968 ber að vísa til laga nr. 16/1977, 1. gr., og við 80. gr. sömu laga til laga nr. 54/1976, 1. gr. Ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm, þó þannig, að greiðslufrestur sektar verður 4 vikur frá birtingu dóms þessa og vararefsing varðhald 3 daga.

Dæma ber ákærða til að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, eins og greinir í dómsorði.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur er óraskaður að öðru leyti en því, að vararefsing skal vera varðhald 3 daga, verði sektin eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 10.000,00 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Gests Jónssonar hæstaréttarlögmanns, 10.000,00 krónur.

Dómur sakadóms Akureyrar 19. apríl 1985.

Mál þetta, sem dómtekið var fyrr í dag, hefur ríkissaksóknari höfðað með ákæru, dagsettri 12. desember 1984, „á hendur Eiríki Jóhannesi Björg-

úlfi Eiríkssyni, skrifstofumanni, Þórunnarstræti 113, Akureyri, fæddum þar í bæ 27. ágúst 1924, fyrir að aka, miðvikudaginn 29. ágúst 1984, bifreiðinni A-2979 með 78 kílómetra hraða eftir Hörgárbraut á Akureyri í suðaustur á vegarkafla skammt norðan Skúta í Glerárhverfi.

Telst þetta varða við 1. mgr. 50. gr. sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 40, 1968 sbr. lög nr. 54, 1976.

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

Samkvæmt sakavottorði, dagsettu 27. nóvember 1984, hefur ákærði sætt eftirtöldum kærum og refsingum:

1984 3/1 á Siglufirði: Sátt, 50 kr. sekt f. ölvun á almannaþæri.

Málavextir.

Miðvikudaginn 29. ágúst 1984, um kl. 19:35, var lögreglan á Akureyri við hraðamælingar á lögreglubifreið. Á vegarkafla skammt norðan gangbrautarljósa við Skúta í Glerárhverfi mættu þeir bifreiðinni A-2979 þar sem henni var ekið suður Hörgárbraut. Bifreiði þessi var af gerðinni Volkswagen og hvít að lit samkv. skýrslum lögreglunnar. Lögreglan stöðvaði bifreiðina síðan á Þórunnarstræti skammt sunnan Munkaþverárstrætis. Ökumaður var ákærði í máli þessu og eigandi ökutækisins. Samkvæmt skýrslu véfengdi ákærði ekki mælinguna það sinnið.

Með bréfi lögreglustjórans á Akureyri, dagsettu 7. september 1984, var ákærða boðið að ljúka máli þessu með greiðslu sektar, kr. 1.200,00, til ríkissjóðs. Ákærði hafnaði sektarboði þessu.

Föstudaginn 28. september 1984 mætti ákærði til frekari skýrslugjafar hjá lögreglunni á Akureyri. Hann kvaðst hafa verið á leið suðaustur Hörgárbraut á þeim tíma sem greinir í frumskýrslu lögreglunnar. Hann kvaðst hafa verið að koma langt að og verið á leið inn í bæinn. Hann kvað tvær bifreiðar hafa verið á undan sér. Bifreiðin næst á undan honum hafi verið rauð fólksbifreið, en bifreiðin þar á undan hvít sendiferðabifreið. Þá hafi ennfremur verið einhverjar bifreiðar á eftir honum. Ákærði kvaðst ekki hafa litið á hraðamæli bifreiðar sinnar, er hann kom inn að þeim mörkum sem hraðatakmarkanir hefjast, sem er norðaustan móta Hlíðarbrautar. Hann kvaðst því ekki geta sagt til um ökuhraðann. Þarna norðan umræddra marka hefðu fleiri bifreiðar verið í röðinni, en þeim hefði verið beygt inn á Hlíðarbraut og eftir það hafi tvær fyrrgreindar bifreiðar verið á undan honum. Ákærði kvað sér ekki vera kunnugt um það nákvæmlega, hvar umferðarskilti það, sem takmarkar hámarkshraðann úr 70 km í 50 km miðað v/klst., væri staðsett. Hann kvaðst tvímælalaust hafa dregið úr hraða, er hann nágaðist gatnamót Hörgárbrautar og Hlíðarbrautar. Hann kvaðst samt ekki hafa litið á hraðamæli bifreiðarinnar. Ákærði kvaðst

ævinlega hafa hagað akstri eftir aðstæðum og því muni hann hafa dregið enn úr hraða, er hann nálgadist gangbrautarljósinn, sem eru á hæðinni við Skúta. Hann kvaðst ekki geta tilgreint neinn ákveðinn hraða, en benti á, að hann hafi takmarkast af bifreiðunum, sem ekið var á undan. Ákærði kvaðst minnst þess að hafa mætt lögreglubifreið með rauð blikkandi ljós. Hann kvaðst ekki vilja gefa það upp, hvar hann hafi mætt lögreglubifreiðinni, fyrr en í sakadómi, eftir að lögreglumennirnir, er í hlut áttu, hefðu gefið sína skýrslu. Það væri höfuðatriði í málinu. Ákærði kvaðst hafa álit- ið, að lögreglubifreiðin væri á leið á slyssað, en ekki tekið þetta sem stöðvunarmerki til sín, enda hefði hann þá stöðvað strax. Ákærði kvaðst hafa orðið var við, að lögreglubifreiðin var á eftir honum, þegar henni var ekið meðfram bifreið hans á vinstri akrein á Þórunnarstræti, mitt á milli gatnamóta Þórunnarstrætis og Munnkaþverarstrætis annars vegar og Þór- unnarstrætis og Hamarsstígs hins vegar, eða örfáum metrum frá heimili ákærða. Hann kvað lögreglumann nr. 25 hafa gefið sér stöðvunarmerki með því að skrúfa niður rúðu á lögreglubifreiðinni og rétta út höndina. Hann hefði síðan beðið sig um að koma inn í lögreglubifreiðina og hafa meðferðis ökuskirteini og skoðunarvottorð. Ákærði kvað lögreglumennina þar hafa bent sér á, að hann hefði gerst brotlegur um of hraðan akstur, og bent sér á ratsjá lögreglubifreiðarinnar og hafi ákærði þar lesið töluna 78. Það hafi verið lögreglumaður nr. 6, sem hafi haft orð fyrir þeim. Ákærði kvað lögreglumanninn hafa spurt sig, hvort hann rengdi hraðamæ- linguna. Ákærði kvaðst hafa svarað: „Ég sé töluna á ratsjanni og ég ber ekki á móti að hún sé rétt.“ Ákærði kvaðst aðspurður telja ólíklegt, að hann hafi verið á tilgreindum hraða, eftir að hann kom inn fyrir hraða- takmörkin, þó svo að hann hafi ekki litið á hraðamælinn, enda sé hann búinn að eiga bifreiðina í 18 ár og þekki því vel til aksturs bifreiðarinnar og hvað megi bjóða henni. Hann kvaðst því ekki geta sagt, á hvaða hraða hann hafi ekið.

Ákærði kvaðst endilega vilja taka það fram, að í skýrslu lögreglunnar sé talað um, að bifreið ákærða sé hvít, en ótvírætt sé, að bifreiðin sé grá. Ákærði kvaðst vilja fá skýringu á því, hvort lögreglumennirnir voru að mæla hraðann á einhverri hvíttri bifreið í stað sinnar eða hvers vegna þessi ranga staðhæfing komi inn í skýrsluna. Mætti (sic) kvaðst telja þá skýringu hugsanlega, að mælingin hafi verið gerð í það mikilli fjarlægð, að lögreglu- mönnum hafi sýnst grá bifreiðin vera hvít. Kvaðst hann því meina, að hraðamælingin hafi verið tekin norðvestan gatnamóta Hörgárbrautar og Hlíðarbrautar, ef þeir hefðu þá mælt hraða á bifreið sinni, en ekki einhverri hvíttri bifreið, eins og segir í skýrslunni. Ákærði kvaðst vilja gera athuga- sendir við staðsetningu, sem getið er í lögregluskýrslunni, og áttavísanir, sem þar eru, en þær séu ónákvæmar að mati ákærða. Hann taldi Hörgár-

braut liggja í norðvestur og suðaustur, en ekki norður og suður á umræddum kafla. Ákærði kvaðst vera undrandi á því, hvers vegna hann var ekki stöðvaður fyrr en raun bar vitni, þar sem u.þ.b. 3 km væru frá þeim stað, þar sem mælingin mun hafa farið fram að sögn lögreglumannanna og þar til hann var stöðvaður. Ákærði kvað þó skýringuna e.t.v. liggja í því, að umferð hafi verið svo mikil, að ekki hafi verið tækifæri til þess að stöðva sig fyrr. Ákærði kvaðst vilja fá þetta upplýst. Þá kvaðst hann vilja fá upplýst, hvar lögreglubifreiðin hafi verið staðsett, þegar hraðamælingin átti sér stað, og hversu langt hafi verið milli bifreiðanna þá. Ákærði kvaðst ekki myndu vilja gangast undir dómsátt í máli þessu á grundvelli skýrslu, sem hann teldi ónákvæma, tvíræða og beinlínis ranga að nokkru leyti. Ákærði kvað eiginkonu sína hafa verið farþega í bifreiðinni umrætt sinn.

Kristinn Páll Einarsson lögregluflokksstjóri gaf frekari skýrslu í máli þessu hinn 12. október 1984 hjá rannsóknarlögreglunni á Akureyri. Hann kvaðst hafa verið við hraðamælingar umræddan dag á lögreglubifreiðinni A-3536 ásamt Ormari Örlýgssyni, lögregluþjóni nr. 25. Kristinn kvað það venju, er farið væri út til radarmælinga á umræddri bifreið, að prófa radarinn. Það hafi þeir gert einnig í umrætt sinn og þá á þann hátt, sem mælt er fyrir um í leiðbeiningum, er fylgja ratsjónni. Samkv. bókun í svokallaðri radarbók hafi prófunin verið framkvæmd kl. 19:05 og hafi þá komið í ljós, að ratsjón sýndi rétta svörun við prófunina, sem er fjórþætt, eins og hún hefur ávallt gert áður. Kristinn kvað það hafa verið um kl. 19:35, að þeir voru staddir á Hörgárbraut norðan handstýrðra gangbrautarljósa við Skúta í Glerárhverfi og ekið til norðurs. Nokkur umferð hafi verið til beggja átta, sem hann tilgreindi ekki nánar. Kom þá bifreiðin A-2979 inn á ratsjána, og mældist hraði hennar 78 km miðað v/klst. Þá hafi verið tiltölulega stutt á milli umræddrar bifreiðar og lögreglubifreiðarinnar. Þeir lögreglumennirnir hafi ákveðið að stöðva akstur bifreiðarinnar og til þess hafi þeir beitt þeirri aðferð, sem algengust væri við kringumstæður sem þessar, þ.e. þeir hafi tendrað rauð aðvörunarljós, dregið verulega úr ökuhraða og sveigt að miðlínu akbrautarinnar. Ökumaður A-2979 hafi ekki virst verða var við þá og ekið hiklaust áfram að því er þeim virtist. Vegna þess að þeir höfðu ekið að miðlínu, reyndist þeim ekki unnt að snúa til gagnstæðrar áttar, nema fara fyrst að hægri brún götunnar til að nýta breidd hennar. Hafi þeir hleypt framhjá sér 2 eða 3 bifreiðum, sem komnar voru fast að lögreglubifreiðinni aftanverðri, áður en þeir sneru til gagnstæðrar áttar. Kristin minnti, að 1 eða 2 bifreiðar hafi komið á móti og þeir beðið þess, að þær færu framhjá áður en þeir óku til baka. Hann man ekki frekar eftir þeim bifreiðum, en þær voru nokkuð á eftir A-2979. Lögreglumanninn minnti einnig, að einhverjar bifreiðar hefðu verið á undan A-2979, en þeim hefði verið ekið á eðlilegum umferðarhraða, þar sem þeir sáu ekki ástæðu

til að hafa afskipti af þeim. Kristinn man ekki, hvers konar bifreiðar þetta voru. Þegar komið var aftur að umræddum gangbrautarljósum við Skúta, sáu þeir til ferða A-2979, þar sem hún var komin allnokkru sunnar, eða á milli Undirhlíðar og Höfðahlíðar. Að því að Kristín best minnti hafi þeir ekki haft uppi rauð ljós við eftirförina og því ekið á leyfilegum hraða því þarna er 50 km miðað v/klst eins og á þeim stað, sem mæling fór fram. Þeir hafi ekki talið þess þörf, þar sem þeir hafi séð til ferða bifreiðarinnar, nema stuttan spöl, þar sem hæð á Hörgárbraut skammt norðan Glerárbrúar bar á milli. Kristinn man ekki, hvort ökumaður A-2979 eða þeir á lögreglu-bifreiðinni þurftu að stöðva við umferðarljós á gatnamótum Hörgárbrautar, Tryggvabrautar og Glerárgötu, sem tekur við af Hörgárbraut. Hann mundi, að bifreiðinni var ekið áfram suður, þar til henni var beygt vestur Þórunnarstræti, og minntist hann þess, að þeir hafi stöðvað akstur hennar á þeirri götu skammt sunnan Munkaþverárstrætis. Þar hafi þeir haft tal af ökumanni, sem kom yfir í lögreglubifreiðina til þeirra. Kristinn man, að ökumaður kvaðst aðspurður ekki véfengja mælinguna og sagðist ekki hafa litið á hraðamæli bifreiðar sinnar. Lögreglumaðurinn gat þess, að mál þetta væri honum ekki sérlega minnisstætt, enda hefði hann átt hlut að tugum slíkra mál á árinu. Honum væri þó nokkuð minnisstæð viðbrögð ökumannsins, þegar þeir höfðu kynnt honum niðurstöður mælingarinnar. Hafi verið á honum að skilja, að lögreglan hefði ekki mikið að gera fyrst hún væri að eltast við smámuni sem þessa. Þá hefði hann einnig haft á orði, að okkur væri nær að fylgjast betur með gangbraut einni, sem hann man ekki lengur, hvar er, en þar væru bifreiðar iðulega til trafala fyrir gangandi vegfarendur. Einnig hafi verið á ökumanni að heyra, að hámarks-hraði á þjóðvegum utan kaupstaða væri 75 km miðað v/klst. Lögreglumaðurinn tiltók, að ástæðan fyrir því, að þeir hefðu ekki stöðvað bifreiðina fyrr en raun bar vitni, væri fyrst og fremst sú, eins og áður var getið, að nokkurn tíma tók að snúa lögreglubifreiðinni og þar sem þeir höfðu alltaf sjónir á bifreið ákærða, þá hafi þeir ekki talið ástæðu til að leggja í hraðakstur til þess að stöðva hana og þar með valda öðrum vegfarendum óþægindum og beinlínis hættu. Þá megi benda á, að engar bifreiðastöður væru leyfðar fyrr en komið væri upp í Þórunnarstræti.

Kristinn kvað lit bifreiðarinnar e.t.v. vera gráan eða ljósgráan eða jafnvel antikhvítan og hafi það e.t.v. verið sá litur, sem hann hafði í huga, þegar hann ritaði skýrsluna. Það væri hins vegar að hans mati óvéfengjanleg staðreynd, að það var margnefnd bifreið, sem mæld var á ratsjónni, þegar henni var ekið suður Hörgárbraut allnokkru sunnan þeirra marka, sem hámarkshraðinn er færður úr 70 km miðað v/klst. í 50 km miðað v/klst. Lögreglumaðurinn ítrekaði, að tiltölulega stutt hafi verið á milli bifreiðanna, er mælingin var gerð, og því ekki hugsanlegt, að um einhverja aðra

bifreið hafi verið að ræða. Auk þess ynni ratsjáin þannig, að þegar mældur væri hraði ökutækja á ferð, tæki hún að öllu jöfnu einungis það ökutæki, sem næst væri.

Nánar tilgreint um mælingarstað kvað Kristinn lögreglubifreiðina hafa verið norðan við gangbrautarljósinn við Skúta. Hafi það verið það kennileiti, sem næst var, er mælingin fór fram, annars hefði hann notast við annað kennileiti. Kristinn benti á, að í skýrsluform það, sem notað væri í þessu sambandi, gerði ráð fyrir (sic) að getið væri um vegarkafila og greinilega ekki ætlast til, að tilgreind væri nákvæm staðsetning, enda væri bifreiðin oft á ferð, er mæling færi fram, eins og í umrætt sinn. Kristinn treysti sér ekki til að giska á, hversu langt hafi verið milli bifreiðanna, er mæling fór fram, og ekki væri í ratsjánni útbúnaður til fjarlægðarmælingar. Kristinn benti á, að sunnan umræddra gangbrautarljósa væri biðstöð strætisvagna, og á móts við hana er algeng gönguleið barna og unglinga milli fjölbýlishúsanna í Skarðshlíð annars vegar og biðstöðvarinnar og gatnanna Þverholts og Langholts hins vegar. Þá halli Hörgárbraut allmikið til suðurs sunnan gangbrautarljósanna. Þegar mælingin hafi farið fram, hafi veður verið þurr og bjart og umferð nokkur. Kristinn minntist þess, að þegar þeir hafi hætt radarmælingunum, hafi ratsjáin verið prófuð að nýju, eins og gert hafi verið ráð fyrir, og hafi þá ekkert komið í ljós, sem benti til annars en að hún væri í lagi.

Lögreglumaðurinn Ormar Örlýgsson gaf skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni á Akureyri hinn 14. október 1984. Hann kvaðst hafa verið við almennt eftirlit á lögreglubifreiðinni A-3536 ásamt Kristni Einarssyni lögregluflokksstjóra, þegar umrædd hraðamæling átti sér stað. Hann staðfesti, að ratsjáin hafi verið prófuð, áður en þeir óku frá lögreglustöðinni. Þeir hafi síðan verið á leið norður Hörgárbraut og skammt norðan handstýrðra gangbrautarljósa á hæðinni við Skúta hafi þeir mætt bifreiðum á leið suður. Þeim hafi verið ekið á eðlilegum umferðarhraða og þeir ekki séð ástæðu til þess að hafa afskipti af þeim. Er þessar bifreiðar voru farnar hjá, hafi bifreiðin A-2979 komið inn á ratsjána og hún þá sýnt hraðann 78 km á klst. Þá var til þess að gera mjög skammt á milli bifreiðanna. Ormar man, að þeir kveiktu á rauðum aðvörunarljósum, og Kristinn, sem ók bifreiðinni, sveigði inn að miðlínu, eins og venja var við aðstæður sem þessar. Ökumaður sinni ekki þessum stöðvunarmerkjum og hélt áfram sína leið. Þeir hafi því þurft að snúa við og veita bifreiðinni eftirför. Eitthvað hafi þeir tafist við það vegna umferðar, bæði aftan frá og framan frá. Ormar minnti, að 2 bifreiðar hafi verið á eftir A-2979 eða innan þess færis, sem þeir höfðu til að snúa við. Ormar minntist þess ekki, hvers konar bifreiðar þetta voru, en hann var þess viss, að einungis umrædd bifreið hafi komið til greina, þegar mælingin var gerð. Ormar minntist þess ekki, hvort þeir hafi haft

rauðu aðvörunarljósin tendruð, fyrst er þeir hófu eftirförina, en hann minntist þess, að þeir höfðu slökkt á þeim einhvern tímann á leiðinni. Ormar kvað þá hafa misst sjónar á bifreiðinni, þegar henni var ekið niður hæðina sunnan við Skúta, en þegar þeir hafi komið fram á brúnina eftir að hafa snúið við, þá hafi þeir séð til ferða bifreiðarinnar aftur og hafi hún þá verið komin suður fyrir mót Undirhlíðar. Þar sem þeir hafi séð bifreiðina eftir þetta, hafi þeir ekki séð ástæðu til þess að stofna til hraðaksturs til þess að stöðva hana og valda þar með öðrum vegfarendum hættum og óþægindum. Bifreiðinni hafi síðan verið beygt vestur Þórunnarstrætið og þar skammt sunnan á mótum Munkaþverárstrætis hafi þeir náð bifreiðinni, og er þeir óku fram með henni, hafi hann skrúfað niður rúðu lögreglubifreiðarinnar og gefið öikumanni A-2979 merki um að stöðva með því að rétta út höndina. Ökumaðurinn hafi síðan komið inn í lögreglubifreiðina samkvæmt beiðni hans. Hann kvað þá lögreglumennina hafa bent honum á, þ.e. ákærða, að þeir hefðu mælt hraða bifreiðar hans á fyrrgreindum stað og í framhaldi gefið honum merki um að stöðva með því að kveikja á rauðum aðvörunarljósum. Hann kvaðst hafa tekið eftir því, en kvaðst ekki hafa áttað sig á því, að þessum merkjum væri beint til sín. Honum hafi verið sýnd talan 78 km á klst. sem þeir höfðu fest á ratsjanni, og kvaðst hann ekki rengja mælinguna og setti ekkert út á hana að öðru leyti en því, að honum fyndist þetta smásmugulegt að stöðva menn fyrir að aka á 78 km á klst., þar sem hámarkshraði væri 75 km miðað v/klst. Ormar kvað þá lögreglumennina hafa bent ákærða á, að hraði utan þéttbýlis væri 70 km miðað v/klst., en 50 km miðað v/klst. í þéttbýli og að hann hefði verið innan bæjarmarka. Ormar kvað radarinn hafa verið prófaðan aftur, þegar þeir luku eftirlitsstörfum umræddan dag. Ormar kvað Kristin hafa gert skýrslu um mælinguna, þegar þeir komu inn á lögreglustöðina, og hafi hann síðan lesið skýrsluna yfir og talið hana rétta og staðfest hana með undirritun sinni. Ormar minntist þess ekki nákvæmlega, hvaða litur hafi verið á bifreiðinni, en hann minnti þó, að hún hafi verið gömul og lakkið orðið matt og því hefði verið erfitt að tilgreina nákvæmlega lit á henni.

Áð loknum framangreindum skýrslugerðum kom ákærði fyrir sakadóm Akureyrar hinn 12. nóvember sl. Hann kvaðst hafna dómsátt í málinu. Hann kvaðst ekki vita, hvort hann ók yfir löglegum hraðamörkum, hann taldi, að radarmæling bifreiðar sinnar hefði átt sér stað, er hann var utan hraðatakmarkananna, þannig að á þeim stað, sem hraði hans var mældur, hafi hámarkshraðinn verið 70 km miðað v/klst. Ákærði lýsti atvikum þannig, að hann hefði verið í röð bifreiða að koma á bifreið sinni inn í Akureyrarbæ úr Glæsibæjarhreppi um kl. 19:30 að kvöldi þann 29. ágúst 1984. Ákærði kvaðst ekki vita, hversu hratt hann ók, er hann ók suður

Hörgárbraut við Skúta. Hann kvaðst hafa mætt lögreglubifreið hjá Sjónarhóli, en það hús sé u.þ.b. 300 m vestan við Skúta. Ákærði veitti lögreglubifreiðinni ekki sérstaka athygli, en kvaðst síðan hafa verið stöðvaður af henni á Þórunnarstræti.

Ákærði kom enn fyrir sakadóm Akureyrar föstudaginn 1. febrúar sl. þar sem honum var m.a. birt ákæruskjal, sem að framan greinir. Ákærði vísaði um framburð sinn til fyrri skýrslna í málinu. Þá kvaðst hann fara þess á leit, að í ljós yrði leitt, hvort unnt hefði verið að taka bifreið hans út sérstaklega með radarmælingum umrætt sinn. Þá óskaði hann eftir, að vegalengdin milli kennileita, sem nefndar væru í skýrslum, yrðu mældar. Að tilmælum ákærða og samkvæmt ákvörðun dómsins komu ákærði og lögreglumenn fyrir sakadóminn hinn 22. febrúar sl., og verður framburður þeirra rakinn hér á eftir.

Ákærði staðfesti að eiga bifreiðina A-2979, sem væri af gerðinni Volkswagen árgerð 1967 og hafi hann átt þessa bifreið undanfarandi 18 ár. Litur bifreiðarinnar væri grár, nánar tiltekið „fontangrár“ 595 L samkv. lita-staðli framleiðanda. Umræddan dag, 29. ágúst 1984, á þeim tíma, sem skýrslur geta um, kveðst ákærði hafa verið að koma að sunnan og hafi hann ekið á þeim hraða, sem honum er tamastur utan þéttbýlis, þ.e. 80 km miðað v/klst. Ákærði taldi, að hann hefði byrjað að hægja ferðina um leið og hann kom í brekkuna skammt frá umferðarmerkjum þeim, sem gefa til kynna, að hámarkshraði lækki niður í 50 km miðað v/klst. Ákærði taldi, að hann hefði þurft að hægja ferðina vegna bifreiða, sem á undan voru og beygðu til hægri inn á Hlíðarbraut í vestur. Eftir það kvað ákærði, að tæplega hafi verið meira en 40 metrar í næstu bifreið á undan og að hún hafi verið rauð að lit, en fremstur hafi verið ljósleitur sendiferðabíll. Ákærði kvaðst draga ályktun um fjarlægð af því, að vegarkafli sá, sem hraðamælingin fór fram á, hafi tæplega verið lengri en 300 m og því hefði vart verið pláss fyrir hinar tvær bifreiðarnar ef fyllsta öryggis skyldi gætt. Ákærði taldi sig hafa mætt lögreglubifreiðinni á móts við húsið Sjónarhól eða nánar tiltekið rétt suðvestan við umferðarmerki, sem gefur til kynna, að 300 m séu í næstu gangbraut.

Ákærði kvaðst hafa séð rauð aðvörunarljós á lögreglubifreiðinni, en ekki talið, að þau ættu við sig. Ákærði taldi lögregluna hafa stöðvað ferð sína í Þórunnarstræti á stað sem sé u.þ.b. 1800 m frá Sjónarhóli.

Ákærði lagði fram uppdrátt af Hörgárbraut frá stað, sem er á móts við Draupnigötu í norður og að gatnamótum Hörgárbrautar og Höfðahlíðar í suður. Uppdrátturinn var áritaður af bæjarverkfræðingi. Samkvæmt ábendingu ákærða merkti dómari húsin Sjónarhól og Skúta. Ákærði benti síðan á þann stað, sem hann taldi sig hafa mætt lögreglubifreiðinni umrætt sinn, og var hann merktur með bókstafnum A. Ákærði mótmælti fullyrð-

ingu, sem fram komi í skjalaskrá lögreglunnar á Akureyri, dskj. nr. 1 (nú dskj. nr. 16, innsk. dómara) um að þar tilgreint skjal nr. 14 sé löggilding fyrir ratsjá lögreglunnar til notkunar hérlendis. Um sé að ræða erlent skjal og því fái sú fullyrðing um, að tækið sé löggilt, ekki staðist.

Ákærði óskaði að bæta við, að samkvæmt skýrslum lögreglunnar hafi verið a.m.k. 2 bifreiðar á eftir bifreið sinni. Ákærði kvaðst hins vegar ekki hafa haft hugmynd um, hvort einhverjar bifreiðar væru fyrir aftan. Aðspurður kvaðst ákærði ekki vita, á hvaða hraða hann var, er hann mætti lögreglubifreiðinni, og að hann hafi ekki litið á hraðamæli bifreiðar sinnar, þar sem kona hans var með sem farþegi í umrætt sinn og væri henni illa við akstur í bifreiðaröð. Ákærði kvað sér hafa verið ljóst, að almennur umferðarhraði innan þéttbýlis, þ.m.t. á Akureyri, sé 50 km miðað v/klst og hafi verið á umræddum tíma og sú takmörkun hefjist við margumrætt umferðarmerki á Hörgárbraut.

Vitnið Kristinn Páll Einarsson lögregluþjónn staðfesti fyrri skýrslur í málinu. Að beiðni dómara var þess óskað, að vitnið skýrði nánar frá fullyrðingum sínum, sem fram komu í áðurnefndri skýrslu, þ.e. orðrétt: „Það er hins vegar að mínu mati óvæfengjanleg staðreynd, að það var margnefnd bifreið, sem var mæld á ratsjáníni er henni var ekið suður Hörgárbraut.“ Vitnið kvaðst byggja þessa fullyrðingu sína á því, að tiltölulega stutt bil hafi verið á milli bifreiðar ákærða og lögreglubifreiðarinnar. Vitnið treysti sér ekki til að leggja mat á það, hversu langt var í næstu bifreið á undan bifreið ákærða, að öðru leyti en því, að það hafi verið nægilegt til að fullvíst væri, að mælingin hafi átt við bifreið ákærða. Vitnið kvaðst hafa séð númer bifreiðarinnar greinilega. Vitnið minntist þess ekki, að á undan bifreið ákærða hafi verið aðrar bifreiðar, sem líktust henni í útliti eða gerð. Vitnið treysti sér ekki til að fullyrða um, hvernig bifreiðar voru á undan bifreið ákærða eða hversu margar þær voru, ef einhverjar hafi verið. Hann minntist þess, að einhverjar bifreiðar hafi verið á eftir bifreið ákærða, því þeir hafi þurft að bíða til að geta snúið við. Vitnið treysti sér ekki til að staðsetja hraðamælinguna frekar en í frumskýrslu vitnisins gat og í framburðarskýrslu, enda væri þess ekki krafist í skýrsluformi því, sem ætlað væri til þessara nota. Vitnið kvaðst þess fullvisst, að ákærði hafi verið innan bæjarmarkanna, þegar mælingin fór fram. Vitnið treysti sér ekki til að tilgreina þann stað, sem bifreiðarnar mættust eftir mælinguna. Borinn var undir vitnið uppdráttur á dskj. nr. 20. Vitnið kvaðst sammála merkingum á þar tilgreindum húsum. Að beiðni dómara merkti vitnið þann vegarkafila, þar sem það taldi, að mælingin hefði átt sér stað, með bókstafnum B að sunnanverðu, en bókstafnum C í akstursátt að norðanverðu. Vitnið staðfesti að hafa prófað ratsjána á venjulegan hátt, áður en byrjað var að nota hana umræddan dag, og vitnið tók fram, að ratsjain væri

prófuð oft á dag, þar sem lögreglumenn þyrftu stundum að sinna öðrum verkefnum, og væri þeim uppálagt að prófa hana í hvert sinn, áður en hún væri tekin í notkun, samkvæmt leiðbeiningum, sem gefnar hafa verið út á íslensku af kennurum um meðferð tækja þessara, þeim Haraldi Sigurðssyni hjá Pósti og síma og Ásgeiri Halldórssyni, starfsmanni Landhelgisgæslunnar. Vitnið kvað það ekki vera mögulegt að mæla bil á milli bifreiða með tæki því, sem notað væri til hraðamælinga í lögreglubifreiðum á ferð. Tæki þetta væri byggt upp á annan hátt en þau, sem í daglegu tali eru kallaðar ratsjár, þ.e.a.s. myndrænn radar eins og notaður er í flugvélum og skipum og notaður er til fjarlægðarákvarðana. Aðspurt kvað vitnið Daniel Snorrason rannsóknarlögreglumann hafa kynnt sér efni andmæla ákærða, sem fram komu í skýrslu hans, áður eða um leið og vitnið gaf framburðarskýrslu sína.

Vitnið Ormar Örlygsson lögreglumaður staðfesti fyrri skýrslur í málinu. Vitnið kvað sig minna, að einhverjar bifreiðar hafi verið á undan bifreið ákærða í umrætt sinn á Hörgárbrautinni, en vitnið minntist þess ekki, hversu margar þær voru eða hveurrar gerðar. Vitnið minntist þess ekki, hversu langt var í næstu bifreið á undan bifreið ákærða. Það kvaðst hafa vitað af bifreiðum á eftir bifreið ákærða en minntist þess ekki, hversu langt var í þær eða hveurrar gerðar þær voru. Vitnið taldi aðspurt, að bilið milli lögreglubifreiðarinnar og bifreiðar ákærða hafi verið í styttra lagi, þegar mælingin fór fram miðað við það, sem almennt gerðist. Vitnið taldi þá lögregluþjóna ekki hafa verið í vafa umrætt sinn um að mælingin ætti við bifreið ákærða. Vitnið kvað, að þeir lögreglumennirnir hafi misst sjónar á bifreið ákærða augnablik, þegar hún fór yfir Skútahæð. Vitnið kvaðst hafa séð númer bifreiðarinnar og ekki hafi leikið vafi á því að mati vitnisins, að þessi sama bifreið hafi verið stöðvuð skömmu síðar. Borinn var undir vitnið uppdráttur á dskj. nr. 20. Að beiðni dómara merkti vitnið og afmarkaði þann kafla á Hörgárbraut, þar sem það taldi, að mælingin hafi farið fram. Var kaflinn merktur með bókstafnum D að sunnan en E að norðan. Vitnið kvaðst hafa verið búsett á Akureyri í allmörg ár og vera sæmilega kunnugt staðhátum og kannast við þau kennileiti, sem merkt væru á uppdraettinum. Vitnið treysti sér ekki til að merkja inn á uppdraettinn þann stað, sem lögreglubifreiðin og bifreið ákærða mættust. Vitnið kvað bifreiðar, sem á undan ákærða voru, hafa einnig verið mældar og hafi ekkert athugavert verið við aksturslag þeirra, ratsjáin hafi verið stanslaust í gangi. Vitnið taldi, að lögreglubifreiðinni hafi verið ekið á innan við 50 km miðað v/klst. Vitnið kvaðst hafa stjórnað ratsjálni á þann hátt einn að hafa ýtt á hnapp, sem læsti töluna sem bifreiðin mældist á. Vitnið minntist þess ekki, að Daniel Snorrason rannsóknarlögreglumaður hafi lesið framburðarskýrslu ákærða, áður en vitnið gaf sjálft sína skýrslu.

Vitnið minntist þess að hafa séð framburðarskýrslu ákærða, en minntist þess ekki, hvort það var fyrir eða eftir að vitnið gaf sína skýrslu.

Ákærði kom aftur fyrir dóminn. Hann kvaðst krefjast frávísunar málsins frá dómi, þar sem Daniel Snorrason rannsóknarlögreglumaður hafi tekið sér forræði á sakarefni og málsmeðferð við rannsókn málsins. Lögreglumennirnir hefðu greinilega með sér samantekin ráð við framburð sinn. Aðspurður kvaðst ákærði telja, að lögreglumenn þeir, sem hér kæmu við sögu, hafi gerst sekir um rangar sakargiftir.

Í framhaldi af síðast greindum staðhæfingum ákærða var honum, skv. 3. mgr. 81. gr. laga nr. 74, 1974 um meðferð opinberra mála skipaður sérstakur verjandi. Samkvæmt ákvörðun réttarins var Árni Pálsson hdl. skipaður til þess starfa.

Niðurstaða.

Svo sem fram hefur komið við rekstur máls þessa og samkvæmt skriflegri vörn, krefst ákærði sýknu af kröfum ákæruvaldsins á þeim forsendum, sem raktar verða efnislega hér á eftir og sem afstaða verður tekin til af hálfu dómsins.

Í fyrsta lagi telur ákærði, að ekki sé ljóst, hvar hraðamæling hafi átt sér stað, þ.e. hvort hún fór fram innan eða utan bæjarmarka Akureyrar, þar sem mismunandi reglur um hámarkshraða gildi. Þannig taldi ákærði sig vera utan bæjarmarkanna, þar sem hámarkshraði er 70 km miðað v/klst. Að mati dómsins þykir fullsannað skv. ábendingu ákærða sjálfs á uppdrætti, sem hann lagði fram í dóminum, að hann hafi verið staddur innan bæjarmarkanna. Þetta styðst og við samhljóða framburð lögreglumanna þeirra, sem að mælingunni stóðu.

Í öðru lagi telur ákærði að ekki liggi fyrir fullnægjandi upplýsingar um tæki það og aðferð, sem notuð var við hraðamælinguna. Af gögnum málsins sé ljóst, að fleiri bifreiðum hafi verið ekið um Hörgárbraut, bæði rétt á undan bifreið ákærða og rétt á eftir henni. Vegna skorts á upplýsingum um mælingaraðferð og tæki það, sem notað var, verði að telja ósannað, að hún hafi átt með fullri vissu við bifreið ákærða.

Að mati dómsins hafa í máli þessu verið lögð fram fullnægjandi gögn um aðferð þá, sem notuð var við hraðamælinguna á bifreið ákærða umrætt sinn, svo sem úrdráttur úr radarbók og skírteini frá framleiðanda um prófun tækisins. Þá hafa lögreglumenn lýst hvoru tveggja og annar þeirra hefur lokið sérstöku námskeiði í meðferð viðkomandi tækis. Þá höfðu báðir hlotið verulega reynslu í meðferð þess samkvæmt því, sem fram hefur komið í framburðarskýrslum þeirra. Ennfremur er ljóst, að mæliaðferð þessi hefur verið lögð til grundvallar úrlausnar dómstóla hérlendis, og ekkert er fram komið um, að aðferð sú, sem notuð var umrætt sinn, hafi

í einhverju verið frábrugðin þeirri sem notuð er alla jafna. Gegn samhljóða framburði lögreglumanna þeirra, sem að mælingunni stóðu, verður ekki á það fallist af hálfu dómsins, að önnur bifreið en ákærða hafi átt þar hlut að máli, enda kváðust lögreglumennirnir báðir hafa séð númer bifreiðarinnar, og skiptir þá litlu ónákvæmni í litavali lögreglumanns þess, sem frumskýrslu gerði í málinu.

Ákærði hefur í þriðja lagi bent á, að lögreglumennirnir hafi misst sjónar á bifreið sinni, á meðan á eftirförinni stóð, og hún hafi því ekki verið órofin. Það og áður nefnd ónákvæmni í litavali veiki mjög sannleiksgildi framburður þeirra um hvaða bifreið hafi verið mæld.

Auk þess að vísa til þess, sem áður greinir um þýðingu litagreiningar á bifreið ákærða, þykir sú staðreynd ein sér, að lögreglumennirnir misstu sjónar á bifreið ákærða stutta stund, ekki geta leitt til sýknu hans að mati dómsins. Fram hefur komið, að einhverjar bifreiðar voru í nánd við bifreið ákærða, þegar mæling fór fram, en ekkert bendir hins vegar til þess gegn framburði lögreglumanna, að þeir hafi ekki stöðvað rétta bifreið í Þórunnarstræti. Enda hefur ákærði staðfest að hafa verið á ferð um Hörgárbraut á þeim vegarkafli og tíma, sem um er getið í skýrslu lögreglu, og enn fremur að hafa mætt lögreglubifreiðinni, séð viðvörunarljós á henni þá um leið og síðar, er hún veitti honum eftirför.

Samkvæmt öllu framansögðu þykir fullsannað, að ákærði hafi gerst sekur um háttsemi þá, er honum er gefin að sök í ákærskjali og sem þar þykir rétt heimfærð til refsilagaákvæða.

Refsing ákærða þykir samkvæmt 80. gr. umferðarlaga nr. 40, 1968, hæfilega ákveðin kr. 3.000,00 í sekt til ríkissjóðs, og komi fjögurra daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa. Þá ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Skipaður verjandi ákærða, Árni Pálsson hdl., hefur ekki gert kröfu til málsvarnarlauna.

Dóm þennan kvað upp Oddur Ólason, fulltrúi bæjarfógeta.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Eiríkur Jóhannes Björgúlfur Eiríksson, greiði kr. 3.000,00 í sekt til ríkissjóðs, og komi 4 daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa.

Ákærði greiði kostnað sakarinnar.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.