

Miðvikudaginn 1. júní 1988.

Nr. 99/1988. Ákærvaldið

(Bragi Steinarsson vararíkissaksóknari)

gegn

Guðmundi Þór Guðmundssyni

(Örn Clausen hrl.)

Fyrning sakar.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðmundur Skaftason, Benedikt Blöndal og Hjörtur Torfason settur hæstaréttardómari.

Héraðsdómi var skotið til Hæstaréttar 11. mars 1988 að ósk ákærða og jafnframt af hálfu ákærvalds til sakfellingar samkvæmt ákæru en staðfestingar refsingar.

Með ákæru 13. desember 1983 var ákærða gefið að sök að hafa ekið bifreiðinni G-16065 austur Vesturlandsveg í Reykjavík á allt að 129 kílómetra hraða á klukkustund á tilteknum vegarkafla. Málið var þingfest í sakadómi 1. febrúar 1984 að ákærða viðstöddum, sem gaf þar skýrslu. Því næst var það tekið fyrir í dóminum 15. október 1985 og 6. desember s.á. Í hvorugt skiptið er um eiginleg þinghöld að ræða, heldur bókar dómari þar athugasemdir til upplýsingar um gagnasöfnun í málinu, nánar tiltekið að umbeðin skýrsla Póst- og símamálastofnunar um ratsjarmælitæki, sem notað var við hraðamælinguna, hafi ekki borist. Skýrsla þessi barst dóminum með bréfi lögreglustjórans í Reykjavík 25. september 1986. Næst var þingað í málinu 28. nóvember s.á. og vitni leidd.

Samkvæmt því sem nú hefur verið rakið liðu sem næst 2 ár og 10 mánuðir sem eiginleg rannsókn málsins lá niðri og eigi hafa komið fram gögn sem réttlæta þetta hlé. Þegar þetta er virt verður að telja sök fyrnda samkvæmt 1. tl. 81. gr. og 5. mgr. 82. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 sbr. 5. og 6. gr. laga nr. 20/1981. Ber því að sýkna ákærða af refsikröfu ákærvalds í máli þessu.

Með tilvísun til 6. mgr. 82. gr. almennra hegningarlaga sbr. 6. gr. laga nr. 20/1981 ber að hafna kröfu ákærvalds um sviptingu ökuréttinda.

Eftir þessum úrslitum ber að leggja allan sakarkostnað á ríkis-

sjóð, þar á meðal málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, svo sem í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Guðmundur Þór Guðmundsson, á að vera sýkn af kröfum ákæruvalds í máli þessu.

Sakarkostnaður í héraði og áfrýjunarkostnaður sakarinnar greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Arnar Clausen hæstaréttarlögmanns, samtals 35.000,00 krónur fyrir báðum dómum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 18. mars 1987.

Ár 1987, miðvikudaginn 18. mars er á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð er í Borgartúni 7 af Höllu Bachmann Ólafsdóttur fulltrúa, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 220/1987: Ákæruvaldið gegn Guðmundi Þór Guðmundssyni sem tekið var til dóms þann 25. febrúar sl.

Mál þetta höfðaði ríkissaksóknari með ákæruskjali, dagsettu 13. desember 1983, gegn ákærða, Guðmundi Þór Guðmundssyni nema, til heimilis að Skaftahlíð 8 hér í borg, fæddum 13. mars 1962 í Reykjavík, „fyrir að aka, föstudaginn 25. mars 1983, bifreiðinni G-16065 austur Vesturlandsveg í Reykjavík með allt að 129 kílómetra hraða miðað við klukkustund eftir vegarkafli frá Elliðaárbrú upp Ártúnsbrekku.

Telst þetta varða við 1. mgr. 50. gr., sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 40, 1968, sbr. lög nr. 54, 1976 og lög 16, 1977 og samþykkt nr. 318, 1977, um breytingu á lögreglusamþykkt fyrir Reykjavík nr. 2, 1930.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar, til ökuleyfissviptingar samkvæmt 81. gr. umferðarlaga og til greiðslu alls sakarkostnaðar.“

Málavextir eru sem hér segir samkvæmt framburði ákærða og öðrum gögnum málsins:

Föstudaginn 25. mars 1983 voru lögreglumenn á ferð um Miklubraut og óku niður Ártúnsbrekku kl. 22:10, er þeir veittu athygli bifreiðum sem fylgdust að á mikilli ferð austur Miklubraut. Er bifreiðarnar komu að Elliðaárbrú náðu lögreglumenn að mæla hraða þeirra og sýndi radarinn þá töluna 129 km/klst., og var lögreglubifreiðinni þá ekið með 20 km/klst. Lögreglumenn stöðvuðu akstur bifreiðanna og höfðu tal af ökumönnum. Ákærði í máli þessu, ökumaður bifreiðarinnar G-16065, ók aftari bifreiðinni, sem var á vinstri akrein 20 - 30 metrum á eftir þeirri fremri, bifreið Bergs Axelssonar. Ákærði Guðmundur kvaðst aðspurður á staðnum ekki

telja að hann hafi ekið bifreiðinni yfir 100 km/klst., en bar að hafa ekki litið á hraðamæli.

Ákærði var færður fyrir varðstjóra og var spurður af Baldvin Ottóssyni, hvort hann hefði ekið með sama hraða og bifreiðinni sem ekið hafi verið á undan honum. Ákærði bar „að hann myndi ekkert sérstaklega eftir bifreiðinni sem ekið hafi verið á undan honum“, en kvað þá hafa lagt af stað á sama tíma frá ljósunum á Miklubraut og Réttarholtsvegi. Ákærði var spurður um hraðann 129 km/klst., og bar hann þá að hann teldi að hann hefði ekki farið yfir 100 km/klst., en hann treysti sér ekki til að rengja hraðamælingu lögreglunnar.

Ákærði gaf skýrslu hjá lögreglunni á ný þann 17. maí 1983. Ákærði bar að hafa ekið bifreiðinni G-16065 austur Miklubraut þann 25. mars s.á. Ákærði kvaðst þá rengja hraðamælingu lögreglunnar og kvaðst telja að hann hafi ekið með 80 - 100 km/klst. á framangreindum stað og tíma. Ákærði bar að hann myndi eftir bifreiðinni R-42506 á ljósunum á gatnamótum Miklubrautar og Réttarholtsvegjar. Ákærði bar að bifreiðarnar hefðu þá báðar verið á hægri akrein. Ákærði bar að hann myndi að þeirri bifreið hefði verið ekið af stað með „hávaða“, en síðan kvaðst hann ekki muna sérstaklega eftir henni, fyrr en lögreglan hafi gefið ökumanni merki um að stansa í Ártúnsbrekku. Ákærði bar að er hann hafi tekið eftir að lögreglan gaf ökumanni merki um að stansa hafi hann skipt um akrein, en lögreglan hafi þá einnig gefið sér merki um að stansa, þ.e.a.s. lögreglu-bifreiðinni hafi verið ekið í veg fyrir bifreið ákærða. Ákærði kvað aðspurður bilið milli bifreiðanna þá hafa verið u.þ.b. 100 metrar og ítrekaði að hann hafi ekið með 80 - 100 kílómetra hraða á klukkustund, og rengdi því niðurstöðu hraðamælingar lögreglunnar. Ákærði bar og að hafa ekki fylgt hraða bifreiðarinnar R-42506.

Í frumskýrslu lögreglunnar kemur fram að myrkur hafi verið, dimmt, lýsing góð, engin umferð fyrir utan þær tvær bifreiðar sem hér um ræðir. Hámarkshraði á akbrautinni er 60 km/klst.

Ákærða var boðið að ljúka máli þessu með dómsátt, greiðslu 6.000,-króna sektar og sviptingu ökuréttinda í 4 mánuði þann 15. júní 1983, en því boði hafnaði hann.

Ákærði var sviptur ökuréttindum til bráðabirgða þann 1. júní 1983. Ákærði krafðist þess er hann hafnaði dómsátt þann 15. júní, sem fyrr greinir, að dómari felldi bráðabirgðaökuleyfis sviptingu ákærða niður. Dómari hafnaði þeirri kröfu ákærða í úrskurði þann sama dag. Ákærði kærði úrskurðinn til Hæstaréttar Íslands, sem felldi hann úr gildi með dómi þann 27. júní 1983, á þeirri forsendu að rannsóknargögn málsins fælu eigi í sér könnun á því, hversu traust sú aðferð sé, sem lögreglumenn beittu til að mæla ökuhraða ákærða, bæði almennt og eins og hér stóð á.

Ákærði gaf á ný skýrslu í sakadómi þann 1. febrúar 1984, við birtingu ákæru. Ákærði mótmælti að hafa ekið bifreið sinni með 129 km/klst. þann 25. mars 1983 um Vesturlandsveg í Ártúnsbrekku. Ákærði bar sem fyrr að hann teldi að hann hefði ekið bifreiðinni með 80 - 100 km/klst. og að radartækið hafi ekki mælt hraða bifreiðar ákærða heldur hraða bifreiðarinnar R-42506. Ákærða var bent á framburð vitnisins Bergs Axelssonar, og kvaðst hann halda við sinn fyrri framburð. Þá kvaðst ákærði ekki hafa litið á hraðamæli greint sinn. Ákærði kvaðst hafa verið fyrir aftan bifreiðina R-42506 á ljósunum á Miklubraut og Réttarholtsvegi, og hafi bifreiðarnar verið kyrrstæðar. Ökumaður bifreiðarinnar R-42506 hafi tekið af stað með „látum“, og bar ákærði að hafa ekið á hægri akrein á eftir bifreiðinni þar til lögreglan hafi gefið honum merki um að stansa, þá hafi hann fært sig yfir á vinstri akrein, en akstur hans þá verið stöðvaður. Ákærði bar að hann hefði ekki ekið samhliða bifreiðinni R-42506 og a.m.k. 100 metrar hafi verið á milli bifreiðanna.

Þann 25. febrúar 1987 kom vitnið Bergur Axelsson fyrir dóm og gaf skýrslu. Vitnið bar að hafa ekið bifreiðinni R-42506 austur Miklubraut föstudaginn 25. mars 1983. Vitnið bar að það hefði ekið samsíða bifreiðinni G-16065 frá gatnamótum Miklubrautar og Réttarholtsvegar. Vitnið kvaðst síðan hafa verið stöðvað af lögreglu í Ártúnsbrekku og kært fyrir að hafa ekið bifreiðinni með 129 km/klst. Ákærði hafi þá verið einni til tveimur billengdum á eftir bifreið þess og bifreið hans stöðvuð skömmu á eftir því, en bifreiðarnar verið samsíða fram að því. Vitnið bar að hafa lokið málinu með dómsátt, sektargreiðslu og þriggja mánaða ökuleyfisviptingu. Verjandi ákærða spurði vitnið hvort það teldi það líklegt að það hefði ekið bifreiðinni með 129 km hraða á klukkustund á framangreindum stað og tíma og svaraði það því játandi. Vitnið kvað lögreglubifreiðinni hefði verið ekið þvert í veg fyrir það er akstur var stöðvaður, og það hefði þurft að nauðhemla til að afstýra árekstri.

Vitnið Þorgrímur Guðmundsson lögreglumaður kom fyrir dóm og gaf skýrslu þann 28. nóvember 1986. Vitnið bar að það myndi ekki eftir framangreindri hraðamælingu þar sem svo langt væri um liðið. Vitnið staðfesti framburðarskýrslu sem það gaf hjá lögreglunni í Reykjavík þann 10. maí 1983, 17. maí og 15. september sama ár. Í framangreindum skýrslum vitnisins kemur fram að bifreiðinni G-16065, hafi verið ekið um Miklubraut í austurátt þann 25. mars 1983 á vinstri akrein og nánast samsíða bifreiðinni R-42506 sem ekið hafi verið á hægri akrein. Bifreiðin G-16065 hafi verið fast við vinstra afturhorn bifreiðarinnar R-42506 er akstur var stöðvaður. Lögreglubifreiðinni hafi hins vegar verið ekið vestur Miklubraut á vinstri akrein, og hraði bifreiðanna verið mældur með radar, sem hafi sýnt töluna 129 km/klst. Vitnið bar ennfremur að engin umferð annarra bifreiða hafi verið er mæling fór fram.

Vitnið Benedikt Lund kom fyrir dóm og gaf skýrslu 28. nóvember 1986. Vitnið kvaðst muna eftir hraðamáli þar sem tveimur bifreiðum hafi verið ekið upp Ártúnsbrekku og hraði þeirra verið mældur með radar sem hafi sýnt hæstu tölu 130 km/klst. en lægri tala hafi verið notuð, að því er vitnið minni talan 127 km/klst. en um það kvaðst vitnið visa til lögregluskýrslu sinnar í málinu. Vitnið kvað annan ökumanninn hafa borðað bifreið hans kæmist ekki svona hratt, en hinn ökumaðurinn hafi viðurkennt brot sitt, en þeir hafi ekið samtímis af stað frá ljósunum á Miklubraut og Réttarholtsvegi. Í framburðarskýrslu vitnisins hjá lögreglu bar það að bifreið ákærða G-16065 hafi verið ekið með 129 km/klst., áður en akstur var stöðvaður, og bifreiðinni R-42506 hafi verið ekið með sama hraða. Í sömu skýrslu kemur fram, að umferð annarra bifreiða hafi engin verið er hraðamæling framangreindra bifreiða hafi verið framkvæmd.

Á árinu 1984 var ákveðið að fara fram á það við embætti lögreglustjórans í Reykjavík að gerð yrði úttekt á ratsjártækjum þeim sem notuð eru við hraðamælingar lögreglunnar. Var ákveðið að ákveðin hraðamál sem þá sættu meðferð fyrir dómi biðu þessarar úttektar, og var mál ákærða þar á meðal. Í bréfi dómsins til lögreglustjóra dags. 27. apríl 1984 var óskað eftir upplýsingum um ákveðna þætti varðandi virkni ratsjártækjanna. Lögreglustjóraembættið í Reykjavík hafði þá farið fram á það með bréfum dags. 8. júlí 1983 og 16. desember sama ár að yfirverkfræðingur Pósts og síma léti í té umsögn um tækin. Beiðni þessi var og ítrekuð munnlega í nokkur skipti og loks skriflega með bréfi lögreglustjóra dags. 7. nóvember 1985. Þann 26. september 1986 barst sakadómi Reykjavíkur bréf lögreglustjórans í Reykjavík dags. 25. september sama ár, ásamt skýrslu Haralds Sigurðssonar yfirverkfræðings hjá Pósti og síma, dags. 22. september sama ár, um ratsjarmælitæki lögreglunnar af gerðinni Kustom KR 10, þar sem fram kemur m.a. að ef rétt er staðið að kvörðun (calibration) með innbyggðum sveifluvaka og tónkvísl, þarf að gera ráð fyrir ± 1 km/klst. frávik frá mældum hraða þegar mælt er úr kyrrstöðu, en að öðru leyti sé nákvæmni ratsjárinnar tryggð við slíkar aðstæður, ef hún svarar kvörðun rétt. Sé mæling gerð við þær aðstæður að báðar bifreiðar séu á ferð, þá sé frávik ± 2 km/klst.

Vitnið Haraldur Sigurðsson, yfirverkfræðingur Pósts og síma, kom fyrir dóm og gaf skýrslu þann 28. nóvember 1986 og staðfesti sína skýrslu. Vitnið var spurt hvort hægt væri að greina hvora bifreiðina radarinn væri að mæla, væri tveimur bifreiðum ekið samhliða. Vitnið bar að ekki væri hægt að fullyrða undir slíkum kringumstæðum við hvora bifreiðina hraðamæling ætti, nema verulegur stærðarmunur væri á endurkastsfleti bifreiðanna. Vitnið bar að þegar radarinn væri með tvær bifreiðar í geislanum, þá væri hægt að greina það við hvora bifreiðina mæling ætti, ef dregið

væri úr hraða annarrar bifreiðarinnar eða hraðinn aukinn, enda væri þá jafnframt stuðst við hljóðmerki, sem radarinn gæfi frá sér.

Niðurstöður.

Ákærði hefur frá upphafi mótmælt hraðamælingu. Ákærði kvaðst ekki hafa fylgst með hraðamæli, en talið sig aka með 80 - 100 km/klst. Framburður lögreglumannanna er unnu að mælingu og vitnisins Bergs Axelssonar er samhljóða hvað varðar það atriði að bifreiðunum hafi verið ekið samsíða, uns þær hafi verið stöðvaðar af lögreglu, þá hafi bifreið ákærða verið rétt aftan við bifreið Bergs. Úttekt á tækinu liggur fyrir í málinu, og má gera ráð fyrir að skekkja við mælingu hafi getað verið ± 2 km/klst. Vitnið Bergur var spurður af verjanda ákærða hvort hann teldi það líklegt að hann hafi ekið bifreiðinni með 129 km/klst. og svaraði hann því játandi.

Það liggur fyrir að hægt er að greina við hvora bifreiðina hraðamæling á séu tvær bifreiðar í geislanum sé dregið úr hraða annarrar eða hraði hinnar aukinn.

Við upphaf máls þessa rengdi ákærði ekki niðurstöðu hraðamælingarinnar. Hann hefur hins vegar talið sig hafa ekið með 80 - 100 km/klst. sem er töluvert yfir leyfum hámarkshraða, en ákærði kvaðst ekki hafa fylgst með hraðamæli.

Í skýrslum lögreglumanna bera þeir að hafa veitt bifreiðinni G-16065 og bifreiðinni R-42506 athygli þar sem þeim hafi verið ekið á mikilli ferð austur Miklubraut. Þegar litið er til framburðar þeirra þriggja vitna, niðurstöðu úr radarmælingu, sem er í samræmi við önnur gögn málsins, þykir þrátt fyrir framburð ákærða vera sannað, að ákærði hafi gerst sekur um háttsemi þá sem hann er ákærður fyrir. Varðar brot hans við 1. mgr. 50. gr. l. nr. 40, 1968, sbr. lög nr. 54, 1976, og l. nr. 16, 1977, og samþykkt nr. 316, 1977, um breytingu á lögreglusamþykkt fyrir Reykjavík nr. 2, 1930.

Sakaferill ákærða.

Samkvæmt sakavottorði ákærða dags. 17.03. 1987 hefur hann sætt eftirtöldum kærnum og refsingum:

1981 28/7 í Reykjavík. Sátt: 1.000,00 kr. sekt fyrir brot gegn 50. gr. umfl.

Sviptur ökuleyfi 1 mánuð frá 17.07. 1981.

Refsing.

Dómsáttin frá 28. júlí 1981 hefur ítrekunarhrif samkvæmt 71. gr. almennra hegningarlaga á brot ákærða sem hér er fjallað um, og verður honum dæmd refsing með tilliti til þess.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt 80. gr. umferðarlaga, sbr. lög nr. 54, 1976, og þykir hún hæfilega ákveðin 16.000,- króna sekt, sem renni til ríkissjóðs. Vararefsing ákveðst varðhald í 10 daga.

Svo sem krafist er í ákæruskjali og samkvæmt 81. gr. umferðarlaga ber að svipta ákærða ökuleyfi. Ákærði var svo sem hér að framan hefur verið rakið sviptur ökuleyfi til bráðabirgða með ákvörðun lögreglustjórans í Reykjavík dags. 19. apríl 1983, sem birt var ákærða þann 1. júní 1983, en sú ákvörðun var sem fyrr er frá greint felld úr gildi með dómi Hæstaréttar Íslands 27. júní sama ár. Framangreind ökuleyfisvipting er staðfest, en þar sem afgreiðsla máls þessa hefur dregist af ástæðum sem að framan hafa verið raktar, þykir eigi ástæða til að ákveða ákærða frekari ökuleyfisviptingu.

Sakarkostnaður.

Loks ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, samkvæmt 1. mgr. 141. gr. laga nr. 74, 1974, þar með talin greiðsla á málsvarnarlaunum til skipaðs verjanda ákærða, Arnar Clausen hæstaréttarlögmanns, krónur 15.000,-.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Guðmundur Þór Guðmundsson, greiði krónur 16.000,- í sekt til ríkissjóðs innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa, en sæti ella varðhaldi í 10 daga.

Staðfest er ökuleyfisvipting ákærða frá 1. júní 1983 til 27. júní sama ár.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Arnar Clausen hrl., krónur 15.000,-.