

Fimmtudaginn 23. júní 1994.

Nr. 143/1994.

Ákærvaldið

(Egill Stephensen saksóknari)

gegn

Jóni Magnússyni

(Kjartan Reynir Ólafsson hrl.)

Umferðarlög. Bifreiðar. Öxulþungi.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómaramarnir Hjörtur Torfason og Pétur Kr. Hafstein og Ingibjörg Benediktsdóttir, settur hæstaréttardómari.

Ákærði áfrýjaði málinu í heild sinni, en af hálfu ákærvalds var því skotið til Hæstaréttar með áfrýjunarstefnu 16. mars 1994 til þyngingar á refsingu.

Í málinu er ekkert fram komið um það, að við mælingu á öxulþunga bifreiðar ákærða 29. apríl 1992 hafi ekki í einu og öllu verið beitt réttum aðferðum af hálfu lögreglu og vegaeftirlitsmanns, sem er löggiltur vigtarmaður. Ekkert rennir stöðum undir það, að hugsanlegt frávik í vigtun geti skipt máli við mat á þeim mikla þunga, sem var á ökutæki ákærða umfram leyfilegan áspunga og mældist 3.600 kg. Við þessar aðstæður hefur það ekki þýðingu, að ákærða var synjað þess að fá að aka bifreið sinni fullhlaðinni að löggiltri vog við Hafnarfjarðarhöfn. Ber því að fallast á sakarmat héraðsdómara og færslu til refsíákvæða, sbr. nú 23. gr. laga nr. 44/1993.

Refsing ákærða þykir hæfilega ákveðin 30.000 króna sekt í ríkissjóð, og skal vararefsing vera átta daga varðhald.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað verður staðfest. Ákærði skal greiða allan áfrýjunarkostnað málsins, eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Jón Magnússon, skal greiða 30.000 króna sekt til ríkissjóðs, og komi átta daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan fjögurra vikna frá uppsögu þessa dóms.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað er staðfest.

Ákærði skal greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 20.000 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Kjartans Reynis Ólafssonar hæstaréttarlögmanns, 20.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 22. febrúar 1994.

Ár 1994, þriðjudaginn 22. febrúar, er á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur, sem háð er í Dómhúsinu við Lækjartorg af Guðjóni St. Marteinsyni héraðsdómara, kveðinn upp dómur í málinu nr. S-743/1993: Ákærvaldið gegn Jóni Magnússyni, en málið var dómtekið 31. janúar sl.

Málið er höfðað með ákæruskjali, dagsettu 6. desember sl., á hendur „Jóni Magnússyni, Keilugranda 4, Reykjavík, kt. 011154-2639, fyrir brot á reglum um hámark áspunga með því að aka miðvikudaginn 29. apríl 1992 vörubifreiðinni KU-286 með eftirvagninum GT-148 frá Holtinu í Hafnarfirði með 19.600 kg þunga á tvöföldum öxli eftirvagnsins, 3.600 kg umfram leyfilegan áspunga, uns lögreglan stöðvaði hann á Krýsuvíkurvegi við Reykjanesbraut í Gullbringusýslu.

Telst þetta varða við 9. gr., sbr. 8. gr., reglugerðar um stærð og þyngd ökutækja nr. 107/1988, sbr. 1. mgr. 76. gr. og 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 23. gr. laga nr. 44/1993.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar“.

Verjandi ákærða krefst þess, að ákærði verði sýknaður af öllum kröfum ákærvaldsins og að sakarkostnaður, þ.m.t. hæfileg málsvarnarlaun, greiðist úr ríkissjóði.

Ákærði kom fyrir dóminn 21. og 31. janúar sl.

Ákærði kvað háttsemi sinni rétt lýst í ákæruskjali utan það, að ákærði kvað lýsingu á öxulþunga ranga. Ákærði kvaðst telja vogir þær, sem notaðar hafa verið til þess að mæla öxulþunga, ekki vera hæfar til þess verks og vogirnar væru ekki löggiltar. Ákærði kvaðst telja að öxulþungi eftirvagns hinn 29. apríl 1992 hefði verið undir löglegum hámarksþunga, en ákærði kvaðst hins vegar engar sannanir hafa vegna þessa. Ákærði kvaðst hafa mótmælt vigtun á vettvangi, en ekki verið gefinn kostur á því að halda á löggilta vog til þess að sannreyna framangreint.

Vitnið Jóhann Magnús Hafliðason lögreglumaður kom fyrir dóminn 21. janúar sl.

Jóhann kvaðst ásamt samstarfsmanni sínum, Sigurði Haukssyni, hafa staðið að vigtun bifreiðar ákærða og eftirvagns á þeim tíma, sem í ákæruskjali greinir. Vigtunin hafi farið fram svo sem venjulegt sé, og hafi undirlag

á vigtunarstað verið malbikað og slétt. Er vigtun fór fram hafi eftirvagn bifreiðar ákærða verið fastur við bifreiðina með svokölluðum stól.

Vitnið Sigurður Hauksson vegaeftirlitsmaður kom fyrir dóminn 21. janúar sl.

Sigurður kvað eftirvagn bifreiðar ákærða hafa verið vigtaðan hinn 29. apríl 1992 með 4 vogum og hafi hann reynst 19.600 kg. Við vigtunina hafi eftirvagninn verið festur við bifreiðina, svo sem venja er. Sigurður kvað vogirnar, sem notaðar hafi verið, hafa verið yfirfarnar af Löggildingarstofunni. Sigurður kvað vogirnar vera amerískar að gerð og framleiddar í því skyni að mæla öxulþunga. Vogir sem þessar hafi verið notaðar hér á landi til að mæla öxulþunga áratugum saman. Vitnið kvað það ekki hafa áhrif á vigtun eftirvagnsins þótt vagninn hafi verið festur við bifreiðina á þann hátt, sem að framan var lýst, þ.e. með svokölluðum stól, en Sigurður kvað sérstakan veltibúnað vera milli vagns og bifreiðar, sem virki þannig, að engin áhrif hafi á vigtun, þótt vagninum sé lyft um 8 cm.

Sigurður kvað ákærða hafa verið boðið að lesa af vogunum á vettvangi, en ákærði hafi á staðnum mótmælt vigtuninni. Sigurður kvaðst ekki hafa talið ástæðu til þess að færa bifreið ákærða á löggilta vog, en næsta löggilta vog hafi verið í Hafnarfirði, enda slíkt ekki venja í málum sem þessum.

Vitnið Jón Viðar Óskarsson, tæknimaður hjá Löggildingarstofunni, kom fyrir dóminn 21. janúar sl.

Jón Viðar staðfesti að hafa prófað vogir þær sem notaðar voru til þess að vigta eftirvagninn GT-148 hinn 29. apríl 1992. Jón Viðar kvað vogirnar vera framleiddar sem öxulþungavogir. Jón Viðar kvaðst ekki telja það möguleika að vogirnar sýndu 3,6 tonna skekkju við mælingu á sléttu undirlagi, nema um bilun voganna væri að ræða.

Vitnið Þór Jens Gunnarsson, fulltrúi á Löggildingarstofunni, kom fyrir dóminn 21. janúar sl.

Þór Jens kvað vogirnar, sem notaðar voru til þess að vigta eftirvagninn GT-148, á þeim tíma sem í ákæruskjali greinir, hafa verið viðurkenndar til þessara nota. Nákvæmni þessara voga sé ekki eins mikil og löggiltra voga, og kvaðst vitnið telja að um 50 kg óvissu sé að ræða. Þór Jens kvað útilokað, að vog, sem ekki hefði bilað, frá því að hún hefði verið tekin út af Löggildingarstofunni, sýni 3,6 tonna ónákvæmni, en Þór Jens var gerð grein fyrir því, að vigtun eftirvagns bifreiðar ákærða hefði sýnt 3,6 tonna öxulþunga umfram leyfilegan áspunga.

Þór Jens lagði fram skjöl, sem sýndu að vogirnar, sem notaðar voru til þess að vigta eftirvagninn GT-148, á þeim tíma sem í ákæruskjali greinir, hefðu verið prófaðar hinn 18. mars 1992 og þær allar sýnt minni vigt en vigt-

uð var hverju sinni, allt frá því að vera 50 kg undir og upp í það að sýna 250 kg undir raunverulegum þunga.

Þór Jens kvað samanburðarprófanir voga sem þeirra, sem notaðar voru við vigtun bifreiðar ákærða og eftirvagns annars vegar og hins vegar á lög-giltum bílvogum, hafa leitt í ljós óverulegt frávik, ef fyrrgreindu vogirnar séu notaðar rétt.

Vitnið Hjörleifur Ólafsson, framkvæmdastjóri vegaeftirlits Vegagerðar ríkisins, kom fyrir dóminn 31. janúar sl.

Hjörleifur lýsti því hvernig venja er að vigta eftirvagn sem þann, sem í ákæruskjali greinir, og kveðst Hjörleifur telja, að engin áhrif hefði á vigtun eftirvagnsins, þótt vagninn hafi verið fastur við bifreið ákærða á þann hátt sem venja er með slíka vagna. Hjörleifur kvað hafa verið margprófað að vigta vagnana án festingar við bílinn, og í ljós hafi komið, að enginn munur hafi orðið á niðurstöðu. Hjörleifur kvað aðferð þá, sem notuð var við að vigta eftirvagninn á þeim tíma, sem í ákæruskjali greinir, vera þá aðferð, sem yfirleitt sé notuð við slíka vigtun.

Hjörleifur hafði meðferðis í réttinn vog sams konar þeim, sem notaðar voru á vettvangi, og útskýrði og sýndi, hvernig vogirnar vinna, og greindi frá því, að almennt væri möguleiki á því að vogirnar sýndu of litla, en ekki of mikla hlassþyngd.

Vitnið Hrafn Hilmarsson, verkfræðingur á Löggildingarstofunni, kom fyrir dóminn 31. janúar sl.

Hrafn greindi frá því, að við prófun hefðu vogirnar, sem notaðar voru til þess að vigta eftirvagninn, allar sýnt minna hlass heldur en í raun var vigtað. Hrafn kvaðst telja ólíklegt miðað við þann stutta tíma, sem liðinn var, frá því að vogirnar voru prófaðar hinn 12. mars 1992 og þar til vigtun fór fram hinn 29. apríl 1992, að vogirnar sýndu skekkju svo að tonnum nemi.

Hrafn kvaðst telja að nánast allar vogir Vegagerðarinnar, sem Löggildingarstofan hefur yfirfarið, hefðu sýnt minna magn en á þær var lagt hverju sinni við prófun og í engum tilvikum sýnt of mikið.

Vitnið Vilhjálmur Þorláksson verkfræðingur kom fyrir dóminn 31. janúar sl. Vilhjálmur lagði mat á útreikninga ákærða, sem vikið verður að síðar, og kvaðst Vilhjálmur telja útreikninga ákærða rétta að vissum forsendum gefnum.

Niðurstöður.

Meðal gagna málsins eru tvær skýrslur lögreglunnar í Kópavogi frá 30. október 1991 og 11. desember s.á. Samkvæmt þessum skýrslum var mældur öxulþungi sömu bifreiðar þessa daga og einnig eftirvagn sem ekki var sá

sami í bæði skiptin. Við vigtunina hinn 30. október 1991 var notuð ein þeirra voga, sem einnig var notuð við vigtun eftirvagnsins, sem í ákæru greinir, og við vigtunina 11. desember 1991 voru notaðar tvær voganna, sem einnig voru notaðar við vigtunina 29. apríl 1992. Ekki er ákært út af þessum mælingum, en ákærði hefur hins vegar byggt á þeim og lagt fram skjal í máli þessu ásamt útreikningum, sem að hans mati sýna, að vogirnar, sem notaðar voru við vigtunina 29. apríl 1992, séu óhæfar til þessara mælinga vegna ónákvæmni.

Dómurinn telur útreikning ákærða réttan miðað við ákveðnar forsendur. Hann er hins vegar ekki til þess fallinn að sýna fram á, að vogirnar, sem hér um ræðir, séu ónothæfar í þessu skyni.

Ýmis atriði geta komið til sem gefa mismundi niðurstöður við vigtun sömu bifreiðar, svo sem raun varð á við vigtunina hinn 30. október 1991 og 11. desember s.á. en þá var sama bifreiðin vigtuð og mismunandi þungi fékkst þar út, en að mati ákærða átti sama útkoma að koma út úr þeirri vigtun.

Sem dæmi um þætti, sem geta haft áhrif á þessa niðurstöðu, og svo sem vitnið Hjörleifur Ólafsson bar fyrir réttinum, má nefna, að bifreiðin dró ekki sama eftirvagn í bæði skiptin, en svo sem vitni báru fyrir dóminum, er algengt, að svokallaðar skífur, sem eftirvagnarnir hvíla á, séu færanlegar, sem aftur gefur mismunandi niðurstöður við vigtun ef skífa eða festing hefur verið færð til þannig að eftirvagn hvíli ekki á dráttar bifreið á sama stað í bæði skiptin. Önnur atriði, sem þarna geta haft áhrif og Hjörleifur Ólafsson benti á, eru t.d. mismunandi þungi olfutanks, sem kann að taka 500 lítra, varahjólbarðar kunna að hafa verið tveir, einn eða enginn. Þessi þættir geta leitt til hundraða kílóa munar við tvær vigtanir sömu bifreiðar, allt eftir því hvernig stendur á með þá þætti sem lýst var.

Ekkert af þessu var borið saman er tvær ofangreindar mælingar fóru fram.

Vigtun eftirvagnsins GT-148 fór fram á sérstaklega gerðum vigtunarstað, malbikuðum með sléttu undirlagi. Vigtunin var framkvæmd af löggiltum vigtarmanni ásamt lögreglumanni með reynslu í þessum störfum. Vogirnar, sem notaðar voru, eru sérstaklega framleiddar til að mæla öxulþunga og hafa verið notaðar áratugum saman hér á landi, voru yfirfarnar af Löggildingarstofunni hinn 12. mars 1992 og reyndust uppfylla þau skilyrði sem Löggildingarstofan gerir til slíkra mælitækja. Reyndust allar vogirnar sýna minni þunga en á þær var lagður og allt frá 50 kg minna og upp í 250 kg minna er lagður var á eina vogina 9 tonna þungi.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, og með vísan til gagna málsins

að öðru leyti telur dómurinn ekkert það fram komið sem gefi til kynna annað en vigtun öxulþunga á þeim tíma, sem í ákæru greinir, hafi farið fram svo sem venja er og reglur kveða á um.

Dómurinn telur samkvæmt öllu ofanrituðu sannað, að ákærði hafi framið þá háttsemi, sem ákært er út af, og öxulþungi eftirvagnsins GT-148 hafi hinn 29. apríl 1992 verið 19.600 kg svo sem mælingamenn hafa borið fyrir dóminum, en leyfilegur öxulþungi var 16.000 kg, 3.600 kg umfram leyfilegan ásþunga.

Brot ákærða varðar við þau laga- og reglugerðarákvæði sem í ákæru greinir.

Ákærði hlaut dóm á árinu 1974 fyrir umferðarlagabrot og gekkst undir dómsátt árið 1973 fyrir umferðarlagabrot.

Refsing ákærða þykir hér hæfilega ákvörðuð sem 10 þúsund króna sekt í ríkissjóð og komi 3ja daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þ.m.t. kr. 20.000 í saksóknarlaun í ríkissjóð, en Þorsteinn Skúlason deildarlögfræðingur flutti málið af hálfu ákæruvaldsins, og kr. 35.000 í málsvarnarlaun til Kjartans Reynis Ólafssonar hæstaréttarlögmanns.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Jón Magnússon, greiði kr. 10 þúsund í sekt til ríkissjóðs og komi 3ja daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þ.m.t. kr. 20.000 í saksóknarlaun, sem renni í ríkissjóð, og kr. 35.000 í málsvarnarlaun til Kjartans Reynis Ólafssonar hæstaréttarlögmanns.
