

Fimmtudaginn 30. september 1999.

Nr. 213/1999. **Ákærvaldið**

(Ragnheiður Harðardóttir saksóknari)

gegn

Daníel Orra Einarssyni

(Atli Gíslason hrl.)

Bifreiðir. Manndráp af gáleysi.

D var ákærður fyrir manndráp af gáleysi og umferðarlagabrot, með því að hafa ekið bifreið sinni á röngum vegarhelmingi, með þeim afleiðingum að hann lenti í árekstri við bifreið sem kom úr gagnstæðri átt og ökumaður hennar lést samstundis. Talið var að rannsókn slyssins hefði ekki verið sem skyldi. Viðhlítandi skoðun á sprungnum hjólbarða og felgu á bifreið D hefði getað gefið vísbendingar um hvort hjólbarðinn hefði sprungið og orsakað slysið, eins og D hélt fram. Þótti á það skorta að fram væru komin gögn til að unnt væri að telja nægilega sannað, að slysið yrði rakið til gáleysis D. Var D því sýknaður af ákæru fyrir brot gegn 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. mgr. 14. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 1. mgr. 100. gr. sömu laga.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Pétur Kr. Hafstein, Guðrún Erlendsdóttir, Haraldur Henrysson, Hjörtur Torfason og Hrafn Bragason.

Ríkissaksóknari skaut málinu til Hæstaréttar 28. apríl 1999 að ósk ákærða. Krefst hann þess að héraðsdómur verði staðfestur. Ákærði krefst aðallega sýknu af kröfum ákærvaldsins, en til vara vægustu refsingar, sem lög leyfa, og skilorðsbindingar hennar.

Atvik málsins eru greind í héraðsdómi. Eins og þar kemur fram varð árekstur sá milli bifreiðanna OF-574 og AZ-694 hinn 9. maí 1998, sem mál þetta er sprottið af, á Vesturlandsvegi skammt vestan afleggjara að Eyrarkoti í Kjós, en bifreiðirnar voru þá báðar rétt að koma úr aflíðandi beygjum inn á nokkuð beinan kafla. Virðast akstursaðstæður hafa verið góðar. Þegar höfð er hliðsjón af vettvangsupprætti og ljósmyndum verður á það fallist með héraðsdómi, að áreksturinn hafi orðið á þeim vegarhelmingi, sem bifreiðinni AZ-694 var ekið eftir.

Engin vitni voru að slysinu. Ákærði kveðst ekkert muna eftir atvikum að árekstrinum og kemur fram í gögnum málsins að hann fékk meðal annars mikið höfuðhögg. Segir í vottorði bæklunarlæknis að mjög sennilegt sé að bæði afleiðingar slyssins og meðferð í öndunarvél við komu á slysadeild valdi því að hann muni ekkert eftir atvikum eða atburðum fyrir og eftir slysið.

Ekki verður séð að reynt hafi verið að gera athugun á því, út frá staðsetningu bifreiðanna eftir slysið, hemlaförum bifreiðarinnar AZ-694 og öðrum gögnum málsins, hver hafi verið líklegur hraði þeirra, er þær rákust saman. Fram hefur komið að nokkru áður en slysið varð hafði síðastnefndri bifreið verið ekið fram úr tveimur bifreiðum. Gögn málsins benda til þess að henni hafi verið ekið nokkuð hratt.

Sérstök rannsókn á bifreiðunum fór ekki fram fyrir en þremur dögum eftir slysið. Í skýrslu bifreiðaskoðunarmanns segir um allan búnað beggja bifreiðanna utan hjólabúnað að ekki hafi verið hægt að skoða hann vegna skemmda. Um hjólabúnaðinn segir um báða bílana að ástand hans sé gott. Við yfirheyrslu fyrir dómi sagði skoðunarmaðurinn hins vegar að við skoðunina hafi komið í ljós að sprungið hafi verið á hægri afturhjólarðæ bifreiðarinnar OF-574, sem ákærði ók. Aðstæður við skoðun hafi verið slæmar í dimmu húsnæði. Kvað hann það hefði breytt miklu ef hann hefði getað skoðað bifreiðirnar á vettvangi. Hann sagði að verið gæti að loft hefði farið úr hjólarðænum við það að bifreiðin rann til að aftan við áreksturinn. Hann gat ekki svarað því hvort hjólarðæinn var skemmdur þegar hann skoðaði hann. Hann gat ekki heldur upplýst hvort skemmdir hefðu verið á felgunni, en taldi að hann hefði skráð það í skoðunarskýrslu ef svo hefði verið. Bifreiðirnar hefðu ekki verið teknar í sundur við skoðunina og gæti hann ekki fullyrt hvort slík skoðun hefði leitt eitthvað frekar í ljós. Hann kvaðst ekki hafa séð neitt á hjólarðænum sem benti til að hvellsprungið hefði á honum en treysti sér ekki til að svara því út frá skoðun sinni, hvort svo hefði verið. Hann hafi einungis athugað mynsturdýpt hjólarðæns, séð að hann var vindlaus og ekki framkvæmt frekari skoðun.

Í lögregluskýrslum um rannsókn á vettvangi er ekki getið um sérstaka athugun á ástandi hjólarðæ. Ein ljósmynd, sem tekin var þar, virðist benda til að hjólarði á hægri afturhjóli bifreiðarinnar OF-574 hafi þá verið orðinn loftlaus.

Af hálfu ákærða er því haldið fram að ekki hafi verið sýnt fram á í

málinu að slysið verði rakið til gáleysis hans. Margt bendi til þess að slysið hafi orsakast af skyndilegu, óvæntu, utanaðkomandi atviki, sem ákærði hafi ekki getað ráðið við. Rannsókn þetta varðandi sé verulega ábótavant. Er einkum á það bent að í ljós hafi komið að sprungið hafi verið á hægra afturhjólbarda, en verið geti að hann hafi hvelldsprungið í akstri áður en slysið varð og við það hafi ákærði misst stjórn á bifreiðinni.

Pegar litið er til alls þess, sem að framan er rakið, verður að telja að rannsókn á umræddu slysi hafi ekki verið sem skyldi. Viðhlítandi skoðun á hinum sprungna hjólbarda og tilheyrandi felgu hefði getað gefið vísbendingar um hvort hjólbardinn hafi sprungið með ofangreindum hætti. Hefði slíkt hugsanlega getað haft áhrif á akstur bifreiðarinnar, en ekkert liggur fyrir í málinu um það. Að þessu athuguðu þykir á skorta að fram séu komin gögn til að unnt sé að telja nægilega sannað að umrætt slys verði rakið til gáleysis ákærða þannig að hann verði sakfelldur fyrir brot á þeim lagaákvæðum, sem tilgreind eru í ákæru málsins. Samkvæmt þessu verður hann sýknaður af kröfum ákæruvaldsins.

Um málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti fer eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Daníel Orri Einarsson, skal vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins.

Sakarkostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans, Atla Gíslasonar hæstaréttarlögmanns, samtals 240.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 6. apríl 1999.

Málið er höfðað með ákæru lögreglustjórans í Reykjavík, dagsettri 1. desember sl. á hendur ákærða, Daníel Orra Einarssyni, kt. 010871-3959, Laufásvegi 2a, Reykjavík, „fyrir hegningar- og umferðarlagabrot með því að hafa, laugardaginn 9. maí 1998, á leið austur Vesturlandsveg í Kjós, nokkru vestan við veginn að Eyrarkoti, ekið bifreiðinni OF-574 á vegarhelmingi fyrir umferð úr gagnstæðri átt án nægjanlegrar aðgæslu með þeim afleiðingum, að hann lenti í árekstri við bifreiðina AZ-694, sem ekið var vestur þann veg, og ökumaður

hennar, Kristín Hjaltested Ragnarsdóttir, fædd 28. mars 1973, hlaut svo mikla áverka að hún lést samstundis.

Telst þetta varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. mgr. 4. gr. og 1. mgr. 14. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar og til sviptingar ökuréttar samkvæmt 101. gr. umferðarlaga, sbr. 25. gr. laga nr. 44/1993.“

Málavextir.

Samkvæmt frumskýrslu lögreglu eru málavextir þeir að laugardaginn 9. maí 1998, kl. 17.55, var lögreglunni í Reykjavík tilkynnt um alvarlegt umferðarslys á Vesturlandsvegi, skammt frá Laxá í Kjós. Fram kom í tilkynningunni að um væri að ræða árekstur tveggja bifreiða og væri eldur laus í þeim báðum. Jafnframt var þess getið að sjúkrabifreið, tækjabifreið og slökkvibifreið væru á leið á vettvang. Var fyrsta lögreglubifreið komin á vettvang kl. 18.14 og mínútu síðar kom neyðarbíll slökkviliðs á staðinn. Er fyrstu lögreglumenn komu á vettvang hafði eldur verið slökktur í bifreiðunum.

Báðir ökumenn voru fastir í bifreiðunum. Fengu lögreglumennirnir að vita að ökumaður bifreiðarinnar AZ-694 væri látinn og staðfesti læknir í neyðarbíl slökkviliðs það. Á vettvang kom ein tækjabifreið. Þurfti að nota klippur tækjabifreiðarinnar til að ná ökumönnunum út. Ökumaður OF-574, ákærði í máli þessu, var með lítilli meðvitund og náðist hann út úr bifreiðinni kl. 18.55. Hann var fluttur á slysadeild Sjúkrahúss Reykjavíkur í sjúkrabifreið.

Nánari tildrög áreksturs: Bifreiðinni OF-574 hafði verið ekið austur Vesturlandsveg, en bifreiðinni AZ-694 vestur. Árekstur varð þegar bifreiðarnar mættust, um 200 metrum vestan afleggjarans að bænum Eyrarkoti í Kjós. Áreksturinn var mjög harður og kastaðist bifreiðin AZ-694 um sjö metra út fyrir veg til norðurs.

Þar sem áreksturinn varð er beinn kaflí á veginum. Þegar ekið er inn á þennan beina kafla beggja megin frá koma ökumenn úr aflíðandi beygju til hægri þegar ekið er til austurs, en til vinstri þegar ekið er til vesturs. Engin hemlaför voru sjáanleg eftir bifreiðina OF-574, sem var ekið til austurs, en hemlaför eftir bifreiðina AZ-694, sem var ekið til vesturs, mældust 36 metrar eftir hægri hjólbarda, en 33 metrar eftir vinstri. Hemlaförin voru daufr fyrst, en síðan skýr og lágu til hægri.

Þegar slysið varð var dagsbirta og skýjað. Yfirborð vegar er með bundnu slitlagi og var það þurr og slétt.

Á vettvangi hittu lögreglumenn fyrir tilkynnanda, Svein Jónatansson. Hann kvaðst fyrstur vegfarenda hafa komið á slysavettvang, en fljótlega hafi fleiri vegfarendur komið að. Þegar hann kom á vettvang hafi eldur logað undir vélarhlífum beggja bifreiðanna. Kvaðst Sveinn þegar hafa hringt í Neyðarlínuna og

tilkynnt um slysið, en síðan snúið sér að því að kanna líðan fólksins í bifreið-unum. Í ljós hafi komið að ökumenn bifreiðanna voru einir á ferð. Hann kvaðst ekki hafa haft slökkvitæki í bifreið sinni, en fljótlega hafi borið að bifreiðar sem í voru slökkvitæki. Fljótlega hafi tekist að slökkva eldana. Kvaðst Sveinn, ásamt öðrum vegfarendum, hafa reynt að hlúa að hinum slösuðu uns lögregla og sjúkralið komu á vettvang.

Á vettvangi hittu lögreglumenn einnig fyrir Einar Jónsson, föður ákærða. Sagði hann að ákærði hefði verið á leið til austurs úr borginni og kvaðst hann hafa verið í bifreið nokkru á eftir. Hann kvaðst þó ekki hafa komið á vettvang fyrr en eftir að lögregla og sjúkralið var komið á vettvang. Þá voru á vettvangi hjónin Hans Markús Hafsteinsson og Jónína S. Sigurðardóttir. Þau kváðust hafa komið á vettvang skömmu eftir að slysið varð. Sögðu þau að bifreiðin AZ-694 hefði ekið fram úr bifreiðinni sem þau voru í á Vesturlandsvegi við Brynjudalsá og verið á leið til vesturs í átt til Reykjavíkur. Kváðust þau hafa veitt aðstoð á vettvangi uns lögregla og sjúkralið komu á vettvang. Jafnframt sögðu þau að ekkert lífsmark hefði verið með ökumanni bifreiðarinnar AZ-694 eftir slysið.

Að lokinni ljósmyndatöku á vettvangi voru bifreiðarnar fjarlægðar með kranabifreið frá Króki hf. og fluttar í geymslu á athafnasvæði fyrirtækisins að Skeljabrekku 4 í Kópavogi. Að loknum störfum á vettvangi héldu lögreglumennirnir á slysadeild. Þar hafði Kristín formlega verið úrskurðuð látin af héraðslækninum í Reykjavík. Meiðsl ákærða voru ekki fullkönnuð, en þau voru mikil að sögn lækna. Tekið var blóðsýni úr ákærða á slysadeild. Sýnið reyndist ekki innihalda vínanda.

Bifreiðarnar voru skoðaðar í húsnæði Króks hf. af skoðunarmanni Frumherja hf. Skýrslurnar eru samhljóða um að bifreiðarnar hafi verið mikið skemmdar og óökufærar. Í báðum skýrslunum kemur fram að ástand hjólabúnaðar hafi verið mjög gott. Önnur atriði reyndist ekki unnt að skoða vegna skemmda, en þau eru: Skynbúnaður, hreyfill, yfirbygging, stýrisbúnaður, burðarvirki, aflrás og hemlunarbúnaður.

Lík Kristínar Hjaltested Ragnarsdóttur var krufið 13. maí 1998. Í niðurlagi skýrslu dr. Gunnlaugs Geirssonar prófessors, dags. 22. s.m., um krufninguna segir svo: „Ályktun: Samkvæmt því, sem segir í skýrslu lögreglu svo og því er kom fram við krufninguna má álykta að konan hafi dáið samstundis af áverka þeim, sem hún varð fyrir er bifreið hennar lenti í árekstri við aðra bifreið. Höggið sem kom á líkama hennar við áreksturinn hefur komið framan á brjóstvegginn og efri hluta kviðarholsins og má ætla að stýrið hafi valdið. Við áverkann hefur rifjagrindin svignað inn á við og brjóstbeinið þrýst inn á við og marið hjartað með því að nista það gegn hryggsúlunni. Við það myndaðist rof í bæði forhölf hjartans. Blóðið náði að flæða inn í brjóstholin þar eð gollurshúsið rifnaði við höggið. Líffæri í kviðarholi skemmdust einnig, lifur og milti en meginorsök

dauðans var áverkinn á hjartað og blæðing úr rofi því er þar myndaðist. Hún fékk ákomu á höfuð, sem marði heilann lítillega en ekkert athugavert var að sjá ella á heilanum.“ Samkvæmt niðurstöðum Rannsóknastofu í lyfjafræði var etanól ekki í mælanlegu magni, hvorki í blóði né þvagi hinnar látnu.

Við lögreglurannsókn málsins reyndist ákærði ekkert muna eftir deginum sem slysið átti sér stað og gat ekki veitt neinar upplýsingar. Hann hefði fengið að vita að greint sinn hafi hann verið á leið í sumarbústað foreldra sinna og með honum í bifreiðinni hafi verið hundur fjölskyldunnar.

Við þingfestingu málsins kvaðst ákærði telja ótrúlegt að slysið hefði orðið með þeim hætti sem lýst er í ákæru. Hann kvaðst hafa hlotið höfuðskaða og ekki muna eftir atburðinum. Við aðalmeðferð málsins kvaðst ákærði ekki geta gefið skýringu á hvað gerst hefði þann 9. maí sl. á Vesturlandsvegi í Kjós nokkru vestan við veginn að bænum Eyrarkoti. Bar ákærði að hann myndi ekki fremur en áður eftir atvikum ofangreindan dag. Er ákærði var inntur eftir viðhorfi hans til þess ákæruatriðis að hann hefði ekið bifreiðinni á röngum vegarhelmingi eins og nánar er lýst í ákæru, kvaðst hann ekki geta ímyndað sér að hann hafi verið á röngum vegarhelmingi sökum gáleysis.

Ákærði kvaðst hafa ekið bifreið eftir slysið. Hann kvaðst hvorki hafa lent í umferðarslysum fyrir né eftir mál þetta. Kvað hann afleiðingar slyssins m.a. vera skert úthald og skerta hreyfigetu. Hann þreyttist mjög auðveldlega. Þá hafi minnstap og minnisleysi háð honum mjög. Hann kvaðst enn vera óvinnufær.

Guðlaugur Einarsson lögreglumaður kom fyrir dóminn. Vitnið kvaðst hafa komið á vettvang og hafa ritað frumskýrslu málsins. Þá hafi hann aðstoðað starfsfélaga sinn við mælingar á vettvangi til undirbúnings að gerð vettvangsuppráttar. Vitnið kvað aðkomu á vettvangi hafa verið mjög ljóta. Ökumenn hafi verið fastir í bifreiðunum, en búið hafi verið að slökkva eld sem kviknað hafði í báðum bifreiðunum. Lögreglumönnum hafi verið sagt að ökumaður annarrar bifreiðarinnar væri látinn. Vitnið var beðið að gera grein fyrir hvernig bifreiðarnar voru staðsettar og hvernig áreksturinn hafi komið vitninu fyrir sjónir. Hann kvað engin vitni hafa verið að slysinu. Bifreið stúlkunnar hafi verið utan vegar, norðanmegin, en bifreið ákærða á veginum, á nyrðri vegarhelmingi. Hemlaför hafi verið eftir bifreið stúlkunnar, en hann kvaðst ekki muna hvort sjáanleg hafi verið hemlaför eftir bifreið ákærða. Eftir ummerkjum á vettvangi hafi allt bent til að bifreið hinnar látnu hafi verið á réttum vegarhelmingi. Hemlaförin eftir bifreið hennar hafi fyrst og fremst bent til þess, en auk þess hafi bifreiðin verið þeim megin utan vegar, þ.e. norðanmegin. Vitnið mundi ekki hvernig ákomur voru á bifreiðunum. Til þess að ná fólkinu út úr bifreiðunum hafi þurft að beita klippum.

Vitnið var beðið að gera grein fyrir hvaða rannsókn fór fram á vettvangi og á bifreiðunum. Vitnið kvað hefðbundna vettvangsrannsókn hafa farið fram, svo

sem athugun á förum eftir bifreiðar, hemlaförum og drag- eða skrensförum. Hjólbarðar hafi verið athugaðir og brak úr bifreiðunum til að fá fram hvar áreksturinn hefði orðið. Vitnið mundi ekki hvort einhver af hjólbörðum bifreiðarinnar OF-574 var loftlaus. Vitnið gat ekki upplýst hvort sprungið hafi verið á hæggra afturhjól bifreiðarinnar. Vitnið kvaðst ekki hafa orðið var við sauðfé, hross eða annan búfénað á vettvangi. Vitnið kvaðst ekki muna hvernig miðlínúmerkingu var háttað á slysstað eða beggja vegna hans.

Vitnið staðfesti að frumskýrsla málsins, sem hann kvaðst hafa ritað, væri rétt. Þá kvaðst hann telja að vettvangsuppdráttur málsins væri réttur. Ákomur á báðum bifreiðunum hafi verið framan á þær og á framanverðri vinstri hlið eins og krossarnir sýni.

Heimir Andri Jónsson lögreglumaður kom fyrir dóminn. Vitnið kvaðst hafa komið á vettvang ásamt Guðlaugi Einarssyni lögreglumanni. Kvaðst vitnið hafa gert vettvangsuppdráttinn. Vitnið var beðið að lýsa aðkomunni á vettvangi. Hann kvað bifreið stúlkunnar hafa verið nokkru fyrir utan veg og hafi hún verið látin í bifreiðinni. Hin bifreiðin hafi verið á akbrautinni, mjög illa farin, og ökumaðurinn mjög illa slasaður, fastur inni í bifreiðinni. Vitnið var beðið að gera grein fyrir hvort einhver ummerki hafi verið á vettvangi, sem bent hefðu til hvernig slysið hafi orðið. Vitnið bar að það hafi verið sjáanleg hemlaför eftir bifreið stúlkunnar á hennar vegarhelmingi, en ekki hafi verið sjáanleg nein hemlaför eftir bifreið ákærða. Vitnið mundi ekki eftir ástandi hjólbarða bifreiðarinnar sem ákærði ók. Kvað vitnið hlutverk sitt á vettvangi einkum hafa verið fólgið í gerð vettvangsuppdráttar, en einnig hafi hann aðstoðað slökkviliðsmenn við að ná ákærða út úr bifreiðinni. Vitnið kvað sig ekki reka minni til að hafa orðið var við hross eða sauðfé í námunda við vettvang. Vitnið kvaðst ekki hafa vitneskju um hvort lögregla hafi framkvæmt rannsókn á bifreiðunum á vettvangi. Vitnið kvaðst hafa mælt hemlaförin eftir bifreið stúlkunnar, en hve löng þau voru mundi hann ekki.

Vitnið kynnti sér vettvangsuppdráttinn sem hann kvaðst hafa gert eftir bestu vitund og samvisku og staðfesti nafnritun sína á hann. Vitnið tók fram að á uppdrættinum sæist að brotin lína táknaði dauf hemlaför. Vitnið kvað krossana merkja ákomustað á bifreiðunum. Vitnið kvaðst ekki geta svarað því hvort um hálfbrotna eða fullbrotna línu sé að ræða á uppdrættinum.

Svanur Elísson rannsóknarlögreglumaður kom fyrir dóminn. Vitnið kvað hlutverk sitt á vettvangi hafa verið að taka ljósmyndir. Vitnið var beðið að lýsa í stuttu máli aðkomu á vettvangi. Vitnið bar að þegar hann kom á vettvang hafi lögreglu-, sjúkraflutninga- og slökkviliðsmenn verið þar að störfum við að ná ákærða út úr bifreiðinni. Kvaðst vitnið ekki hafa hafið störf á vettvangi fyrr en flestir voru farnir. Vitnið var beðið að upplýsa hvort eitthvað hafi verið á vettvangi sem bent hafi til hvernig áreksturinn hefði orðið. Vitnið kvað allt benda

til að báðar bifreiðarnar hafi verið á sama vegarhelmingi. Önnur að aka í vestur, en hin í austur. Kvaðst vitnið telja mjög líklegt að áreksturinn hefði orðið á vegarhelmingi bifreiðar stúlkunnar. Vitnið kvaðst ekki hafa séð nein hemlaför eftir bifreið ákærða. Vitnið treysti sér ekki til að ráða af ljósmyndunum hvort miðlína vegarins hafi verið með hálfbrotni eða fullbrotni línu. Á efri mynd á bls. 4 í ljósmyndamöppu sjáist þó að um óbrotna línu sé að ræða. Vitnið kvað sér virðast að greina mætti af ljósmyndum á bls. 2, 3 og 4 brotna línu hægra megin og óbrotna línu vinstra megin miðað við akstursstefnu ákærða, en þegar nær dragi árekstursstað væri eingöngu um að ræða brotna línu.

Þaðir ákærða, Einar Jónsson, kom fyrir dóminn. Vitnið kvaðst hafa komið á vettvang eftir að slysið varð. Hann hafi verið á leið frá Reykjavík í sumarbústað í Skorradal. Hann kvað ákærða hafa lagt af stað á undan sér. Vitnið kvað ákærða hafa verið vel fyrir kallaðan í alla staði þegar hann lagði af stað heiman frá sér. Vitnið var beðið að upplýsa hvort hann hefði orðið var við eitthvað á vettvangi sem skýrt gæti orsök slyssins. Vitnið kvað sér koma í hug sá möguleiki að á veginum hafi verið hross eða sauðkind. Hins vegar hafi hann tekið eftir að sprungið var á hægra afturhjólí bifreiðar ákærða. Þá hafi honum dottið í hug að eldur kunni að hafa komið upp í bifreið ákærða áður en áreksturinn varð.

Sveinn Jónatansson héraðsdómslögmaður kom fyrir dóminn. Vitnið kvaðst hafa verið fyrstur allra á vettvang. Hafi hann verið á leið til Reykjavíkur. Vitnið var beðið að lýsa aðkomunni. Bar vitnið að við sér hafi blasað bifreið á mót-lægri akrein sem sneri hægri hlið í vitnið. Rokið hafi úr vélarhúsi bifreiðarinnar. Vitnið kvaðst einnig hafa séð aðra bifreið utan vegar, hægra megin, og hafi hún snúið framendanum í átt til vitnisins. Rokið hafi úr vélarhúsi þeirrar bifreiðar. Kvaðst vitnið hafa gert sér grein fyrir að þarna hafði orðið mjög harður árekstur. Vitnið kvaðst ekki hafa veitt því athygli hvort sprungið var á hægra afturhjólí bifreiðarinnar sem var uppi á veginum, aðeins að bifreiðin var mjög mikið skemmd. Vitnið kvað bifreiðina sem var utan vegar ekki hafa farið fram úr bifreið vitnisins á Vesturlandsvegi. Aðspurður hvort hann hafi gert sér einhverja grein fyrir orsökum slyssins á vettvangi kvaðst hann ekki hafa orðið vitni að sjálfu slysinu. Hann kvaðst hafa séð að vinstri horn bifreiðanna, séð frá öku-mönnum, höfðu lent saman. Aðspurður um pilt á vélhjólí bar vitnið að hann hafi orðið hans var og beðið hann að nálgast slökkvitæki. Piltur þessi hafi komið á vettvang á eftir vitninu. Vitnið kvaðst ekki muna eftir að hafa séð sauðfé eða hross á vettvangi.

Jón Þóroddsson héraðsdómslögmaður kom fyrir dóminn. Hann kvaðst hafa komið að slysstaðnum úr norðurátt og verið á leið til Reykjavíkur. Vitnið kvað bifreiðinni AZ-694 hafa verið ekið fram úr bifreið sinni skömmu eftir að komið var yfir brúna á Laxá í Kjós. Vitnið kvaðst hafa veitt ofangreindri bifreið athygli nokkru áður og af tilburðum ökumanns séð að hann vildi komast fram úr bif-

reið vitnisins. Vegna umferðar á móti hafi þær aðstæður ekki skapast fyrir en komið var yfir brúna á Laxá í Kjós. Vitnið taldi að hann hafi ekið að jafnaði á 80-90 km hraða á klst. Eftir að bifreiðin AZ-694 hafði farið fram úr bifreið vitnisins hafi hún fjarlægst smám saman. Vitnið kvaðst ekki hafa veitt því eftirtekt á vettvangi að sprungið var á hægra afturhjólí bifreiðarinnar OF-574. Vitnið kvaðst hafa séð hemlaför eftir bifreiðina AZ-694 á vettvangi, hægra megin miðað við akstursstefnu til Reykjavíkur. Vitnið kvaðst ekki hafa skoðað hvort hemlaför voru eftir hina bifreiðina. Aðspurður kvaðst vitnið ekki hafa átt í erfiðleikum með að stöðva bifreið sína eftir að hann sá vettvang slyssins. Vitnið kvað eina bifreið hafi verið komna á vettvang á undan honum úr sömu átt.

Kristinn Þorbergur Sigurjónsson bifreiðastjóri kom fyrir dóminn. Vitnið kvaðst hafa ekið stórum vöruflutningabíl með tengivagni og verið á leið frá Reykjavík. Hann var beðinn að upplýsa hvernig aðkoman var þegar hann kom á vettvang. Vitnið kvað hana hafa verið ömurlega. Eldur hafi logað í vélarrúsum beggja bifreiðanna. Bifreiðin OF-574 hafi verið þversum á veginum og hin bifreiðin utan vegar. Vitnið kvaðst ekki hafa tekið eftir neinum ummerkjum sem bent hafi til hvernig slysið varð. Þegar hann fór að skoða vettvang betur hafi hann séð hemlaför sem voru á þeirri akrein vegarins sem ætluð var bifreiðum á leið til Reykjavíkur. Vitnið kvaðst ekki hafa séð hemlaför eftir hina bifreiðina. Vitnið kvaðst hafa hleypt fjölda bifreiða fram úr sér á móts bráðabirgðavegar-kafla við Hvalfjarðargöngin og verið þó nokkuð lengi að ná upp hraða eftir það. Vitnið kvaðst ekki vera viss um hvort bifreiðin OF-574 fór fram úr bifreiðinni sem hann ók. Vitnið kvaðst ekki hafa veitt athygli sprungnum hjólbarða á bifreiðinni OF-574 á vettvangi. Vitnið kvaðst ásamt annarri bifreið hafa verið fyrstur á slyssstað vestan frá.

Hans Markús Hafsteinsson sóknarprestur og fyrrum lögreglumaður kom fyrir dóminn. Hann var beðinn að skýra í stuttu máli frá aðkomunni á slyssstað. Vitnið taldi slysið hafa verið nýafstaðið er hann kom á vettvang, en hann hafi verið að koma að norðan. Vitnið kvaðst fyrst hafa séð bifreið ákærða á veginum. Þegar nær kom kvaðst hann hafa séð bifreið utan vegar og að eldur var laus í báðum bifreiðunum. Vitnið kvaðst ásamt félögum sínum strax hafa farið út úr bifreiðinni til að veita hjálp eftir föngum. Piltur á vélhjólí hafi komið að og hafi hann verið sendur til að reyna að fá slökkvitæki úr aðvífandi bifreiðum. Vitnið kvaðst hafa veitt athygli hemlaförum eftir bifreiðina AZ-694 og hafi þau verið hægra megin á veginum miðað við akstursstefnu til Reykjavíkur. Vitnið kvaðst hins vegar ekki hafa veitt því eftirtekt hvort hemlaför voru eftir bifreiðina OF-574. Vitnið bar að skömmu áður hefði bifreiðinni AZ-694 verið ekið fram úr bifreið þeirri sem vitnið var farþegi í. Vitnið kvaðst þó ekki muna hvar í Hvalfirði þau voru stödd þegar framúraksturinn átti sér stað. Kvað vitnið sér hafa fundist bifreiðinni AZ-694 ekið nokkuð greitt og haft af því nokkrar áhyggjur. Vitnið

kvaðst þó ekki geta sagt til um hvort um of hraðan akstur var að ræða. Borin var undir vitnið bókun í upplýsingaskýrslu lögreglu frá 13. maí sl., þar sem haft var eftir vitninu að þegar bifreiðin AZ-694 ók fram úr bifreið hans í Brynjudal hafi hraði bifreiðarinnar ekki verið óeðlilega hraður við framúraksturinn. Vitnið kvaðst geta staðfest þessa bókun. Hann var spurður hvort hann hafi veitt því athygli á vettvangi að hjólbarði var sprunginn á bifreiðinni OF-574 og kvað hann svo ekki vera.

Vitnið kvað yfirlögregluþjóninn á Selfossi hafa ekið bifreiðinni sem vitnið var farþegi í greint sinn og hafi þau verið að koma frá Húsavík. Taldi vitnið meðalhraða bifreiðarinnar hafa verið 80-90 km á klst., þó nær 80. Áhyggjur farþeganna við framúraksturinn hafi stafað af aðstæðunum þar sem hann átti sér stað.

Guðmundur Ingvar Kristófersson bifvélavirki og bifreiðaskoðunarmaður kom fyrir dóminn. Vitnið kvaðst hafa skoðað bifreiðarnar OF-574 og AZ-694 eftir slysið. Staðfesti vitnið að við skoðunina hafi komið í ljós að sprungið var á hægri afturhjólarða bifreiðarinnar OF-574, en hann hafi ekki getað greint hvenær og hvers vegna hjólbarðinn varð vindlaus. Aðstæður við skoðun hafi verið slæmar og í dimmu húsnæði. Vitnið kvað það hefði breytt miklu hefði hann getað skoðað bifreiðarnar á vettvangi. Kvað vitnið mögulegt að loft hafi farið úr hjólbarðanum við það að bifreiðin rann til að aftan við áreksturinn. Vitnið gat ekki svarað því hvort hjólbarðinn var skemmdur þegar hann skoðaði hann. Vitnið kvað bifreiðina AZ-694 hafa verið nýja. Vitnið kvað það hafa verið ógjörlegt að skoða stýrisbúnað beggja bifreiðanna sökum þess hve illa hann var farinn. Bifreiðin OF-574 hafi verið skoðuð 30. apríl sl. án athugasemda að öðru leyti en því að stöðuljós hafi ekki reynst vera í lagi.

Aðspurður kvað vitnið að við skoðun bifreiðanna á vettvangi hefði mátt átta sig betur á hvað ætti að skoða nákvæmlega. Hann kvaðst ekki treysta sér til að bera um hraða bifreiðanna þegar slysið varð. Af myndum að dæma virtust ákomustaðir hafa verið vinstra megin á bifreiðunum. Vitnið kvað bifreiðarnar ekki hafa verið teknar í sundur við skoðunina. Hann kvaðst ekki geta fullyrt hvort slík skoðun hefði leitt eitthvað í ljós um orsakir slyssins. Vitnið gat ekki upplýst hvort skemmdir hafi verið á felgu á hægri afturhjóli, en taldi að hann hefði skráð það í skoðunarskýrslu, ef svo hefði verið. Vitnið kvaðst hafa skoðað umræddan hjólbarða, en ekki séð neitt athugasemta við mynsturdýptina. Vitnið kvað, miðað við eigin reynslu, loft fara mjög hægt úr radialdekkjum. Tók vitnið fram að bifreiðin OF-574 hafi verið með radialdekk. Vitnið kvaðst ekki geta sagt til um hvers vegna hjólbarðinn varð vindlaus, enda hafi það ekki verið tekið til nánari skoðunar. Vitnið kvaðst ekki hafa séð neitt á hjólbarðanum sem benti til að hvelsprungið hefði á honum. Vitnið treysti sér ekki til að svara því, út frá þeirri skoðun sem gerð var, hvort hvelsprungið hefði á hjólbarðanum. Vitnið upplýsti að hann hefði skoðað mynsturdýpt á hjólbarðanum, séð að hann var

vindlaus og ekki framkvæmt frekari skoðun. Loks staðfesti vitnið að skýrslur þær sem hann vann í þágu rannsóknar málsins væru réttar.

Niðurstaða.

Eins og að framan greinir man ákærði ekki eftir slysinu og raunar engu þann dag sem það varð. Þá verður að telja fullvíst að enginn sjónarvottur hafi verið að slysinu. Faðir ákærða bar fyrir dóminum að hann hafi verið vel fyrir kallaður þegar hann lagði af stað frá heimili þeirra. Þá er ljóst að vínanda var ekki til að dreifa í blóði ákærða. Hefur ekkert komið fram í málinu sem bendir til að ákærði hafi verið illa fyrir kallaður umræddan dag. Af gögnum málsins er einnig ljóst að akstursskilyrði voru eins og best verður á kosið. Verður aðdragandi slyssins ekki upplýstur nánar en lýst hefur verið að framan.

Eins og áður er að vikið voru vel merkjanleg hemlaför eftir bifreiðina AZ-694 á hægri vegarhelmingi miðað við akstursstefnu bifreiðarinnar, en engin sjáanleg hemlaför voru eftir bifreið þá sem ákærði ók. Af því sem fram er komið í málinu er það álit dómsins að áreksturinn hafi orðið á þeim vegarhelmingi sem bifreiðinni AZ-694 var ekið. Er ekkert sem veitir vísbendingu um að þeirri bifreið hafi verið ekið á röngum vegarhelmingi. Ekki er unnt að álykta annað, út frá því sem fram er komið við rannsókn og meðferð málsins, en bifreiðin OF-574 hafi, af ástæðum sem ekki hefur tekist að upplýsa hverjar voru, farið yfir á vegarhelming fyrir umferð úr gagnstæðri átt með þeim afleiðingum sem í ákæru greinir. Bifreiðin AZ-694 var ný, skráningardagur 24. apríl 1998, og bifreiðin OF-594 var skoðuð 30. apríl s.á. og hlaut þá fullnaðarskoðun. Bendir ekkert til að skyndileg bilun hafi orðið í bifreið ákærða sem valdið hafi því að hann missti stjórn á henni.

Að gögnum málsins virtum er það álit dómsins, þrátt fyrir að ekki hafi tekist að upplýsa nánar um aðdraganda slyssins, að meta verði það ákærða til stórfellds gáleysis að aka bifreiðinni á vegarhelmingi fyrir umferð úr gagnstæðri átt í þann mund sem hann var að mæta bifreið sem kom úr þeirri sömu átt. Verður samkvæmt þessu að leggja alla sök á ákærða um hvernig fór. Telst hann því sannur að sök og er háttsemi hans rétt færð til refsíákvæða í ákæru.

Samkvæmt sakavottorði ákærða hefur hann ekki sætt refsingu svo kunnugt sé.

Við ákvörðun refsingar þykir mega hafa hliðsjón af þeim afleiðingum sem slysið hafði fyrir ákærða. Því til staðfestu eru tvö læknisvottorð meðal gagna málsins. Bera þau með sér að ákærði hafi hlotið mjög alvarlegan skaða af völdum slyssins. Refsing ákærða þykir að öllu framanrituðu virtu hæfilega ákveðin fangelsi í 45 daga, skilorðsbundið til tveggja ára. Eins og krafist er í ákæru og samkvæmt lagaákvæðum þeim er þar greinir ber að svipta ákærða öku-retti. Þykir hæfilegt að sviptingin vari í tólf mánuði frá birtingu dómsins að telja.

Loks ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð sem þykja hæfilega ákveðin 110.000 krónur og málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans, Atla Gíslasonar hæstaréttarlögmanns, sem þykja hæfilega ákveðin 140.000 krónur.

Uppkvaðning dómsins hefur dregist sökum starfsanna dómarans og páska-leyfa.

Júlíus B. Georgsson héraðsdómari kvað upp dóminn.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Daníel Orri Einarsson, sæti fangelsi í 45 daga, en fresta skal fullnustu refsingarinnar og falli hún niður að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dómsins, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærði er sviptur ökurétti í 12 mánuði frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 110.000 krónur, og 140.000 krónur í málsvarnarlaun til skipaðs verjanda síns, Atla Gíslasonar hæstaréttarlögmanns.
