Fimmtudaginn 21. október 1999.

Nr. 141/1999. **Ákæruvaldið**
(Ragnheiður Harðardóttir saksóknari)
gegn
Einari Sigurði Sigursteinssyni
(Jónatan Sveinsson hrl.)

Bifreiðir. Líkamsáverkar.

E var ákærður fyrir líkamsmeiðingar af gáleysi með því að hafa ekið fram úr tveimur bifreiðum og framan á bifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Var hann dæmdur til skilorðsbundinnar fangelsisrefsingar auk sektar og ökuleyfissviptingar.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Hrafn Bragason, Gunnlaugur Claessen og Markús Sigurbjörnsson.

Ríkissaksóknari skaut málinu til Hæstaréttar 12. mars 1999 í samræmi við yfirlýsingu ákærða um áfrýjun og jafnframt af hálfu ákæruvalds, sem krefst þess að refsing ákærða verði þyngd og sviptingu ökuréttar markaður lengri tími en gert var með hinum áfrýjaða dómi.

Ákærði krefst aðallega sýknu af kröfum ákæruvaldsins, en til vara að sér verði aðeins gerð vægasta refsing, sem lög leyfa.

Eins og nánar greinir í héraðsdómi er ákærða gefið að sök hegningarlagabrot og umferðarlagabrot með því að hafa að kvöldi sunnudagsins 1. júní 1997 valdið árekstri á Vesturlandsvegi skammt vestan við Hvammsvík, þegar hann hafi ekið á leið til Reykjavíkur fram úr tveimur bifreiðum í senn án þess að gæta nægilega að umferð á móti og á stað, þar sem vegsýn hafi verið skert vegna hæðar. Hafi ákærði ekið í veg fyrir bifreið, sem kom úr gagnstæðri átt, en við áreksturinn hafi ökumaður þeirrar bifreiðar og farþegar í þeim báðum hlotið stórfelld meiðsl.

Í hinum áfrýjaða dómi er lýst málsatvikum og aðstæðum í námunda við þann stað, sem umræddur árekstur varð. Svo sem þar kemur fram hafði ákærði ekið stutta stund á eftir fólksbifreið og vöruflutningabifreið upp eftir brekku, þar sem óbrotin lína á miðju vegarins sýndi að framúrakstur væri óheimill. Nokkru eftir að komið var upp úr þeirri brekku og á stað, þar sem línur á miðju vegarins rofnuðu vegna slóðar

út af honum, kvaðst ákærði hafa byrjað að aka fram úr. Eins og vegmerkingum var háttað þarna samkvæmt framlögðum ljósmyndum og uppdráttum verður að leggja til grundvallar að frá nefndum stað hafi verið 8 metra löng eyða í línum á miðju vegar, en síðan hálfbrotin lína í aksturssstefnu ákærða á móti heilli línu á gagnstæðum vegarhelmingi allt að staðnum, þar sem bifreiðirnar rákust saman, eða um 55 metra vegalengd. Síðastnefnd vegmerking á leið ákærða gaf til kynna að framúrakstur væri varhugaverður og óheimill nema með sérstakri varúð, sbr. c-lið 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra.

Af framburði vitna, sem nánar er greint frá í héraðsdómi, er sýnt að þegar áreksturinn varð hafi ákærði verið að leitast við að komast fram úr tveimur bifreiðum í senn. Ökumaður aftari bifreiðarinnar, sem var fólksbifreið, bar fyrir dómi að bilið á milli hennar og þeirrar næstu hafi numið fjórfaldri til fimmfaldri lengd hennar. Ökumaður fremri bifreiðarinnar, sem var vöruflutningabifreið með tengivagni, alls um 20 metrar á lengd, taldi bifreið ákærða hafa verið á móts við miðjan tengivagninn þegar ákærði nauðhemlaði rétt fyrir áreksturinn. Að þessu gættu má fallast á með héraðsdómara að útilokað sé að ákærði hafi fyrst hafið framúrakstur sinn á þeim stað, sem hann heldur fram. Þótt skort hafi vegmerkingar til viðvörunar um að hættarmunur á vegi gæti byrgt ökumanni, sem kæmi úr sömu átt og ákærði, sýn yfir umferð úr gagnstæðri átt, var akstur í einum áfanga fram úr fólksbifreið og verulega langri vöruflutningabifreið ákærða óheimill miðað við vegmerkingu samkvæmt áðurnefndum c-lið 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995 og í ljósi staðhátta. Með þessum athugasemdum verður niðurstaða hins áfrýjaða dóms um sakfellingu ákærða staðfest með vísan til forsendna hans.

Ákærði hefur ekki fyrr gerst sekur um háttsemi, sem máli skiptir við ákvörðun refsingar nú. Alvarlegum afleiðingum af broti ákærða er lýst í héraðsdómi. Þegar litið er til þeirra, en jafnframt til þess að móðir ákærða varð fyrir verulegu líkamstjóni við áreksturinn, þykir refsing hans hæfilega ákveðin í hinum áfrýjaða dómi, svo og svipting ökuréttar.

Samkvæmt framansögðu verður héraðsdómur staðfestur. Ákærði verður dæmdur til að greiða allan áfrýjunarkostnað málsins, eins og nánar greinir í dómsorði.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Ákærði, Einar Sigurður Sigursteinsson, greiði allan áfrýjunarkostnað málsins, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns fyrir Hæstarétti, Jónatans Sveinssonar hæstaréttarlögmanns, 150.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 4. mars 1999.

Ár 1999, fimmtudaginn 4. mars, er á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur, sem háð er í Dómhúsinu við Lækjartorg af Hjördísi Hákonardóttur héraðsdómara, kveðinn upp svohljóðandi dómur í sakamálinu nr. 634/1998: Ákæruvaldið gegn Einari Sigurði Sigursteinssyni.

Mál þetta sem dómtekið var 16. febrúar 1999 er höfðað samkvæmt ákæru útgefinni af lögreglustjóranum í Reykjavík hinn 23. júní 1998 á hendur ákærða, Einari Sigurði Sigursteinssyni, kt. 180258-6399, Fjarðarvegi 9, Þórshöfn, „fyrir hegningar- og umferðarlagabrot með því að hafa, sunnudagskvöldið 1. júní 1997, á leið vestur Vesturlandsveg skammt vestan við Hvammsvík, við akstur fram úr tveimur bifreiðum í einu ekið bifreiðinni DE-017 á vinstri vegarhelmingi þar sem vegsýn var skert vegna hæðar og án þess að gæta nægjanlega að umferð á móti og í veg fyrir bifreiðina KS-143, sem ekið var í austur, með þeim afleiðingum að árekstur varð með bifreiðunum og farþegi í bifreið ákærða, Björg Þórdís Sigurðardóttir, fædd 8. júní 1931, hlaut heilaáverka, áverka á auga og andlit, slæmt brot á mjaðmargrind, lærlegg, fæti og hendi og ökumaður KS-143, Árni Hermannsson, fæddur 14. mars 1969, hlaut opið nefbrot og djúpan skurð á nefi, brot í augntóftarbotni, mar undir auga og opið hnéskeljarbrot og farþegi í þeirri bifreið, Hildigunnur Smáradóttir, fædd 7. febrúar 1969, hlaut slæmt viðbeinsbrot, úlnliðsbrot á báðum höndum, slæmt vinstra megin, lærleggsbrot inn í hné, ökklabrot, hálstognun, fjölmörg sár, glerbrot í líkama, m.a. andlitið, og höggáverka víða.

Telst þetta varða við 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. mgr. 4. gr., a-lið 2. mgr. 20. gr. og 2. mgr. 22. 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, og til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talið saksóknarlauna í ríkissjóð.

Af hálfu ákærða er krafist sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins og að málsvarnarlaun greiðist úr ríkissjóði. Til vara vægustu refsingar sem lög leyfa, og að verjanda verði ákvörðuð hæfileg málsvarnarlaun.

Málsatvik.

Alvarlegt umferðarslys varð í Hvalfirði skammt vestan Hvammsvíkur 1. júní 1997. Varð það með þeim hætti að ákærði ók bifreiðinni DE-017, sem er fólksbifreið, fram úr fólksbifreið og stórri vöruflutningabifreið með tengivagni. Voru bifreiðarnar rétt komnar upp úr langri brekku. Þegar ákærði var kominn u.þ.b. hálfa leið fram með tengivagninum birtist bifreiðin KS-143 á móti úr hvilft sem er á veginum. Ákærði gat ekki sveigt yfir á hægri vegarhelming þar sem vörubifreiðin var honum á hægri hönd. Nauðhemlaði hann og sveigði til vinstri út af veginum. Bifreiðin KS-143 vék til hægri út af veginum. Þar sem báðar bifreiðarnar leituðu þannig í sömu átt varð árekstur inn utan vegar og mjög harður. Vegurinn er þannig merktur á árekstrarstaðnum að þar er máluð á veginn hálfbrotin lína við hliðina á heilli línu. Breytist merkingin stuttu áður en komið er á slysstað. Hafði óbrotna línan verið fyrir akstursstefnu ákærða upp brekku frá Hvammsvík, þegar komið er upp á hæðarbrúnina er rof í merkingu vegna vegarslóða að malarnámum. Eftir rofið breytist merkingin þannig að þá verður hálfbrotin lína fyrir akstursstefnu ákærða. Frá þeim stað þar sem þetta rof kemur í vegmerkinguna og að árekstrarstaðnum eru samkvæmt annarri mælingu lögreglunnar 63 metrar. Ekkert umferðarskilti er á staðnum sem varar við blindhæð.

Dómarinn gekk á vettvang ásamt sækjanda, verjanda, ákærða og vitninu, Guðna Péturssyni lögreglumanni, fyrir aðalmeðferð málsins. Eftir dómtöku málsins vakti verjandi athygli á því að sterkar líkur væru á að hlutföll í þeim uppdrætti sem lögreglan gerði af vettvangi og byggt var á í málflutningi væru röng. Var málið endurupptekið, tók lögregla nýjar ljósmyndir á staðnum og mældi vettvang að nýju. Reyndist vera veruleg skekkja í hinum upprunalega uppdrætti og er í dóminum byggt á hinni síðari mælingu.

Framburður ákærða og vitna.

Ákærði og sjö vitni komu fyrir dóminn.

Ákærði kvaðst hafa verið að koma úr Skagafirði og hefðu þau, hann og móðir hans, stoppað í Borgarnesi. Taldi hann að þau hefðu verið búin að vera um fjóra tíma á leiðinni með stoppinu, og ekki á hraðferð. Hann hefði ekið upp slakkann frá Hvammsvík á eftir flutningabifreið og fólksbifreið, stuttu áður hafði hann farið fram úr annarri fólksbifreið. Flutningabifreiðin hafi misst ferð á leið upp brekkuna og fólksbifreiðin hafi einnig dregið úr hraðanum, hafi þeir verið á um 75 km/klst. hraða. Hann kvaðst hafa farið fram úr fólksbifreiðinni og þá hefði verið greið leið „svo ég hélt bara áfram“. Hann taldi að hann hefði farið fram úr fólksbifreiðinni neðarlega í brekkunni, þar sem hafi verið brotin lína. Nánar aðspurður um þetta og hvort hann hefði litið fyrir hornið á fólksbifreið eða vöruflutningabifreið þegar hann var að athuga hvort leiðin væri greið framundan,

kvaðst hann ekki vera viss. Sér fyndist að hann hefði ekki verið að fara fram úr tveimur bifreiðum þegar slysið varð. Kvað hann vera erfitt að rifja þessa atburði upp. Hann kvaðst hafa metið aðstæður þannig að hann hefði gott svigrúm til framúraksturs. Þar sem línurnar skiptust hafi honum virst pláss til að fara fram úr. Hann neitaði því ákveðið að hann hefði ekið yfir óbrotna línu. Hann kvaðst hafa fylgst með því hvar brotalínan skiptist og beðið eftir brotinni línu sín megin. Hann kvaðst hafa litið fram á veginn meðfram vöruflutningabifreiðinni og fylgst með umferð og séð að þar „flúttaði allt í beinni línu“, hann hafi ekki áttað sig á slakkanum í veginum. Hafi hann talið sig öruggan með hreinan veg framundan og talið sig hafa gott svigrúm. Hann taldi að hann hefði verið á um 90 km/klst. hraða í framúrakstrinum. Vörubifreiðin hefði verið að ná upp hraða og farin að nálgast 80 km/klst. Kvaðst hann reyna að vera frekar snöggur að taka fram úr svona stórum bíl. Það hefði komið honum mjög á óvart þegar hann sá hinn bílinn koma á móti því hann hefði verið búinn að fylgjast með veginum. Kvaðst hann þá hafa verið kominn fram fyrir afturhornið á vöruflutningabifreiðinni, þ.e.a.s. hafa verið á móts við miðjan eftirvagninn. Hann hefði ekki haft svigrúm til að beygja aftur inn á sinn vegarhelming. Þess vegna hefði hann nauðhemlað og reynt að beygja út af. Hann kvaðst hafa byrjað framúraksturinn þar sem línurnar skiptast. Hann neitaði að hafa ekið yfir óbrotna línu og kvaðst ekki myndu hafa farið fram úr ef lína hefði verið óbrotin. Hann kvaðst hafa fylgst með hvenær línurnar skiptust. Hann kvaðst vera búinn að aka í um 20 ár og taldi sig vera nokkuð snöggan og hafa náð nokkuð góðri hemlun. Taldi hann að rétt áður en bílarnir skullu saman og eftir að hann var byrjaður að sveigja út af, hafi sá sem kom á móti sveigt í átt að honum. Hann kvaðst ekki telja sig kunnugan á þessum slóðum, og þegar slysið varð hefði verið þó nokkur tími síðan hann fór þessa leið síðast, að jafnaði færi hann þarna um á eins til tveggja ára fresti. Aðspurður um batahorfur móður sinnar, sem var farþegi í framsæti bifreiðar hans, kvað hann hana hafa hlotið heilaskaða, hún væri hálflömuð og andlega myndi hún „ekki koma aftur“. Með „vanmati á aðstæðum“, eins og segir í lögregluskýrslu, kvaðst hann hafa meint það að hann hafi ekki áttað sig á hvarfinu á veginum, hann taldi að hann hefði ekki getað séð það, því þetta hafi verið bein lína.

Í frumskýrslu lögreglu er eftirfarandi haft eftir ákærða: „Á undan honum hafi verið fólksbifreið og framan við hana vöruflutningabifreið. Þegar bifreiðarnar voru komnar upp á hæðina, hann farinn að sjá veginn vestan við hana en ekki orðið neinnar umferðar var á móti hafi hann ekið fram úr fólksbifreiðinni sem á undan honum var og áleiðis fram úr vöruflutningabifreiðinni.“ Lögregluskýrsla var tekin af ákærða hinn 9. júlí 1997. Þar kvaðst hann hafa lagt af stað frá Skagafirði um kl. 17.00 til 18.00 og ekið viðstöðulaust suður. Slysið er tilkynnt kl. 21.32. Hann lýsti aðdraganda slyssins þannig: „Flutningabíllinn dró mikið úr

ferðinni er hann nálgaðist brekkubrúnina þannig að þegar ég hélt að ég væri að komast upp á brekkubrún, fór ég að horfa fram með flutningabílnum til að sjá umferðina á móti. Mér fannst ég þá sjá veginn óslitinn framundan og enga umferð á móti. Því ætlaði ég að fara fram úr flutningabílnum og bláa bílnum en þegar ég var kominn á móts við miðjan flutningabílinn, kom bíll upp hæðarbrún á móti, þá sá ég að það var slakki í veginum þar sem mér hafði sýnst vera beinn og sléttur vegur.“ Spurður um merkingar á veginum segir hann: „Þegar ég var á leið upp hæðina var hvít óbrotin lína á veginum en þegar ég hóf framúrakstur-inn var ég að koma á hvíta brotna línu.“ Hann kvaðst ekki vita um hraðann þegar áreksturinn varð. Um birtu sagði hann að sól hefði verið lágt á lofti og skuggar orðnir langir og hefðu skuggarnir getað haft áhrif í þá veru að rugla hann við að meta landslagið. Hann kvaðst hafa talið vera beinan og auðan veg framundan þar sem reyndist vera slakki, og ekkert skilti hafi verið sem sýndi blindhæð framundan.

Vitnið Árni Hermannsson var ökumaður bifreiðarinnar KS-143. Hann kvaðst hafa farið niður brekku og komið ofan í lægð þar sem hann hafi séð í þak á vöruflutningabíl, þá hafi hann hægt á sér þar sem hann var að mæta svo stórum bíl. Hann taldi sig hafa verið á undir 90 km/klst. hraða. Þegar hann komi upp úr hvarfinu sjái hann hina bifreiðina á sínum vegarhelmingi við hliðina á vöruflutningabifreiðinni. Hann kvaðst telja að vöruflutningabifreiðin hefði verið á eðlilegum hraða, svona 80 til 90 km/klst. Hann kvaðst ekki vita hraða bifreiðarinnar sem hann lenti í árekstri við en taldi að hún hlyti að hafa verið á yfir 100 km/klst. hraða. Þetta hafi verið blindhæð en ekki sérstaklega merkt sem slík. Hann minntist þess að hafa hugsað fyrst um að fara ekki á flutningabifreiðina og síðan hafi hann sveigt út af veginum. Taldi hann að aðeins hefði verið um fáeinar sekúndur að ræða. Hann kvað andlitsbrot sitt hafa gróið vel, en hann væri búinn að fara í þrjár aðgerðir á hné og gætu þær hugsanlega orðið fleiri. Hnéð hefðist sæmilega við, þó að hann þreyttist meira. Hann kvaðst ekki geta stundað íþróttir, hann hefði verið mikill íþróttamaður. Einhver brjóskeyðing væri byrjuð, sem ætti rót að rekja til brotsins. Hann kvaðst eiga erfitt með að ganga upp og niður stiga. Hann kvað son þeirra hafa sloppið við alvarleg meiðsli en eiginkona hans hefði slasast mjög illa. Hún hefði margbrotnað, úlnliðir, læri og hné yrðu aldrei góð. Hún hafi verið 10 vikur á spítala og verið í hjólastól í tæpt ár eftir slysið og síðan á hækjum í tvo mánuði. Miklar svæfingar hafi líka haft áhrif.

Vitnið Hildigunnur Smáradóttir var farþegi í bifreiðinni KS-143. Hún kvað þau hafa verið að koma niður háa brekku og svo hafi verið smálægð. Þau hafi verið búin að sjá að flutningabíll var að koma á móti. Fannst henni hún hafa séð efri hluta hans. Þegar þau hafi komið upp á hæðina hafi þau verið að mæta tveimur bílum. Henni fannst bifreiðin sem kom á móti fara hratt, taldi að hún

hefði farið á yfir 100 km/klst. hraða. Hún taldi að þau hefðu verið á um 80 km/klst. hraða. Hún lýsti meiðslum sínum sem voru veruleg og margþætt. Kvaðst hún m.a. hafa brotnað á sex stöðum og liðbönd hafi slitnað. Hún hafi farið í fjölda aðgerða og brot hafi verið negld. Hún kvaðst hafa mikla hreyfiskerðingu í hendi. Brjóskskemmdir væru byrjaðar að koma fram. Kvaðst hún sjö sinnum hafa verið svæfð með þeim afleiðingum að hún eigi erfitt með að einbeita sér og minnið hafi skerst og nöfn á fólki detti úr henni en áður hafi hún verið manglögg. Hún væri ekki talin myndu ná sér að fullu.

Vitnið Inga Ósk Hafsteinsdóttir bar að hún hefði verið á sömu akstursleið og ákærði. Bifreið hans hefði farið fram úr sinni rétt áður en komið var að brekkunni sem þau fóru upp áður en slysið varð. Taldi hún að ákærði hefði verið á miklum hraða er hann fór fram úr henni. Hefði henni ekki litist á hraðann og kvaðst hafa nefnt það við son sinn. Ákærði hafi farið fram úr nokkrum mínútum áður en slysið varð. Hún kvaðst hafa verið á slæmum bíl og ekið á um 70 til 80 km/klst. hraða. Kona og maður hafi verið í bíl á undan og svo völuflutningabifreið. Hún kvaðst ekki hafa séð sjálft slysið. Hún gat ekkert upplýst frekar um aðdraganda slyssins.

Vitnið Þorleifur Markússon kvaðst hafa verið búinn að aka á eftir völuflutningabifreiðinni frá Brynjudalsá. Þegar komið hafi verið upp hæðina við Hvammsvík hafi ákærði tekið fram úr honum og hafi bifreiðarnar skollið sama á milli hans og völuflutningabifreiðarinnar, rétt framan við bílinn hjá honum. Kvaðst hann hafa verið á um 70 til 80 km/klst. hraða. Hafi þetta verið búinn að vera svipaður hraði. Hann hefði ekki séð ástæðu til að fara fram úr völuflutningabifreiðinni, hann hafi ekið það hratt. Taldi hann ekki hafa verið aðstæður á þessum stað til að fara fram úr. Hann kvaðst yfirleitt hafa nokkuð gott bil í næsta bíl fyrir framan og taldi sig hafa verið fjórar eða fimm bíllengdir fyrir aftan völuflutningabifreiðina. Ákærði hefði ekki sveigt yfir á hægri vegarhelming á milli þess að hann fór fram úr sinni bifreið og völuflutningabifreiðinni. Hann hefði verið að fara fram úr báðum bifreiðunum í einu. Hann kvaðst telja að ákærði hefði verið kominn eitthvað fram með völuflutningabifreiðinni þegar hann hafi séð bifreiðina sem kom á móti. Hún hafi verið í hvarfi og sjálfur hafi hann séð hana í mjög stuttan tíma áður en árekstur inn varð, vegna þess að þarna sé hvilft. Hann kvaðst ekki gera sér grein fyrir hraða þeirrar bifreiðar. Árekstur inn hafi orðið fyrir utan malbik og verið mjög harður. Kvaðst hann hafa séð hann út um framrúðuna og finnist að sjálfur árekstur inn hafi orðið í bilinu á milli sín og völuflutningabifreiðarinnar. Aðspurður kvaðst hann sjálfur hafa vitað af hvilftinni þarna. Hann kvaðst telja að þetta væri nokkuð slæmur staður þar sem hvilftin sjáist ekki vel og sjónarhorn væri þarna í beina línu, en merkingar á veginum segi að ekki eigi að fara fram úr á þessum stað. Vitnið taldi að ákærði hefði farið yfir heila línu þegar hann fór fram úr sér, en kvaðst ekki gera sér grein fyrir

því nákvæmlega hvar ákærði fór fram úr honum. Fannst vitninu að það væri enn heil lína þar sem árekstur inn varð. Vitninu var sýndur uppdráttur af vettvangi. Kvað hann uppdráttinn vera eins og hann myndi aðstæður að öðru leyti en því að línan byrjaði fyrr að brotna en hann hefði minnt. Ítrekað spurður hvort hann væri viss um að ákærði hefði farið yfir heila línu þegar hann tók fram úr vitninu, þá kvaðst hann vera viss um það vegna þess að það hefði verið það langur aðdragandi að því. Hann kvaðst telja að ef ákærði hefði beygt til hægri, þ.e. að bifreiðunum sem hann var að fara fram úr, hefði mátt forðast árekstur.

Vitnið Birgir Baldursson var bifreiðastjóri á vöruflutningabifreiðinni. Hann kvað lengd vöruflutningabifreiðarinnar að meðtöldu beisli og eftirvagni vera um 20 metrar, hæð 3,80 metrar og breidd 2,55 metrar. Eftirvagninn væri aðeins hærri en bifreiðin. Hann kvaðst hafa séð bifreið koma á móti og er hún hafi verið við vinstra framhorn vöruflutningabifreiðarinnar hafi hann litið í spegilinn og séð þá bifreið við hliðina á vagninum sem hafi verið að bremsa sig niður og færðist aftur með vagninum. Þá hafi hann litið á bifreiðina sem hann var að mæta og séð hana sveigja út á kantinn og síðan séð hana eins og fara á loft þegar bílarnir skullu saman. Hann kvað hafa verið töluvert mikla umferð. Vegurinn þarna í Hvalfirðinum bjóði ekki upp á að vera stöðugt að hleypa fram úr. Hann kvað hraða sinn hafa verið um 80 km/klst. og sýndi hann í réttinum ljósrit af ökuritaskífu því til staðfestingar. Ljósritið var lagt fram í málinu. Aðspurður um merkingar á götunni þegar ákærði hóf framúrakstur, sagði vitnið að það væri heil lína „um þetta leyti á hæðinni“. Uppdráttur lögreglu af vettvangi var sýndur vitninu og sagði hann að sér fyndist að heila línan hefði verið sín megin og að ekki mætti fara fram úr. Taldi hann að bifreið ákærða hefði verið um það bil við miðjan tengivagninn eða aðeins framar þegar hann hefði séð hana í speglinum. Hann treysti sér ekki til að segja um hvort að hún hefði verið komin alveg aftur fyrir þegar árekstur inn varð.

Vitnið Guðni Pétursson lögreglumaður kom á slysstað og kannaði vettvang og gerði skýrslu um málið. Hann var einnig viðstaddur vettvangsgöngu. Aðspurður um hvers vegna ekki hefði verið rætt við vöruflutningabifreiðastjórann á vettvangi eða nafn hans skráð sem og annarra vitna sem þar voru og ekki er getið í skýrslu, kvað hann þau nöfn ekki hafa komið í hans hendur á vettvangi, „allt sem kom fram til [hans] á vettvangi“ hafi verið sett í skýrsluna. Hann kvað þá hafa skoðað vettvanginn þegar hann var mældur, þetta hafi komið honum fyrir sjónir sem blindhæð. Þarna hafi verið óbrotnar línur á hæðinni, reyndar sundurslitnar við afleggjara sem liggi að sjó. Hann taldi hvilftina vera nokkuð djúpa og ekki víst að sæist í botn hennar úr fólksbifreiðarsæti þaðan sem óbrotna línan endar í raun og svo gæti flutningabifreiðin einnig hafa skyggt á. Ekki sé ljóst hversu langur aðdragandinn hafi verið. Hann kvaðst ekki geta svarað hversu langt í austur óbrotna línan nær.

Vitnið Eiríkur Pétursson lögreglumaður kvaðst hafa gert uppdrátt af slysstað. Hann hafi mælt merkingar og hemlaför og fært inn á uppdrátt í hlutfallinu 1:200. Hann kvaðst ekki geta svarað hversu langt í austur óbrotna línan nær.

Fram hefur komið við aðalmeðferð að kona hafi verið í bifreiðinni sem var næst á eftir vöruflutningabifreiðinni, væntanlega bifreið vitnisins Þorleifs. Nafn hennar var ekki tekið niður af lögreglu á slysstað og hún var ekki leidd fyrir dóminn. Nafn vöruflutningabifreiðastjórans var ekki tekið niður, og ekkert er eftir honum haft í frumskýrslu. Hann gaf sig sjálfur fram við lögreglumann nokkrum dögum síðar. Ekki voru teknar lögregluskýrslur af öðrum vitnum en hinum slösuðu.

Ný rannsókn hefur leitt í ljós að mistök hafa orðið við gerð uppdráttarins og er hann ekki lagður til grundvallar í málinu.

Niðurstaða.

Ákærði krefst aðallega sýknu í máli þessu. Hann byggir kröfu sína á því að hann hafi ekki brotið umferðarreglur og hafi sýnt þá aðgæslu sem almennt sé krafist af bifreiðastjórum. Slysið hafi orðið vegna þess að þarna leyndist hættulegt hvarf á veginum sem hann hafi ekki mátt varast, þar sem það sé ekki merkt á fullnægjandi hátt.

Með frumskýrslu lögreglu, skýrslu ákærða hjá lögreglu og vitnisburði vitnisins Þorleifs Markússonar fyrir dóminum þykir sannað að ákærði hafi tekið fram úr bifreið vitnisins Þorleifs og hafið akstur fram úr vöruflutningabifreiðinni í einni lotu, þannig að hann hafi ekki fært sig yfir á hægra vegarhelming á milli. Ákærði taldi sjálfur fyrir dóminum að hann hefði tekið fram úr bifreið vitnisins Þorleifs þó nokkru fyrr, en viðurkenndi að minni sitt um þetta væri ekki mjög gott og staðfesti skýrslu sína hjá lögreglu.

Með vettvangsgöngu og framburði vitna er upplýst að hvarf er á veginum rétt vestan við árekstarstaðinn. Ekkert umferðarskilti er á staðnum sem gefur til kynna blindhæð. Umferðarmerkingar eru málaðar á yfirborð vegarins. Á þó nokkuð löngum kafla þegar komið er úr austurátt er vegurinn merktur með hálfbrotinni línu við hliðina á óbrotinni línu og er hin síðarnefnda fyrir umferð í vesturátt. Liggur vegurinn upp brekku frá Hvammsvík og síðan aflíðandi með litlum halla. Framangreind vegmerking endar í tveimur óbrotnum línum við rof í vegmerkinguna, sem er vegna vegarslóða sem liggur í átt til sjávar. Þetta rof í vegmerkinguna mælist átta metrar. Vegmerkingin hefst aftur með tveimur óbrotnum línum, síðan tekur við hálfbrotin lína fyrir akstursstefnu í vestur við hlið óbrotinnar línu. Óbrotin lína gefur til kynna að hættulegt sé að aka yfir hana og óheimilt nema brýna nauðsyn beri til, sbr. a-lið 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995. Hálfbrotin lína við hliðina á heilli línu gefur til

kynna að varhugavert sé að aka yfir línurnar og óheimilt nema með sérstakri varúð, og að hættulegt sé og óheimilt að aka yfir þær þeim megin frá sem heila línan er, sbr. c-lið sömu greinar. Dómarinn lítur svo á að meta beri aðstæður sem þessar þannig að heimilt sé að hefja framúrakstur, með sérstakri varúð, þegar línan sjálf byrjar að brotna fyrir viðkomandi akstursstefnu. Eftir að komið er fram hjá rofinu vegna vegarslóðans. Af framburði vitnanna Þorleifs og Birgis má ráða að þeir hafa túlkað vegmerkinguna á sama hátt. Ákærði virðist hins vegar hafa litið svo á að brotin lína fyrir hann byrji við vegarslóðann, þar sem rof er á vegmerkingunni, og að hann hafi mátt hefja framúrakstur þegar merkingin með heilli línu fyrir hans akstursstefnu endar við rofið vegna vegarslóðans. Hann ber að þar sem línurnar skiptust hafi honum virst pláss til að fara fram úr og hann neitar að hafa ekið yfir óbrotna línu. Þar sem deila má um hvort vegmerkingin er nægilega skýr að þessu leyti þykir verða að skýra þann vafa ákærða í hag, sbr. 46. gr. laga nr. 19/1991. Vitnið Þorleifur ber að um fjórar til fimm bíllengdir hafi verið á milli sín og vöruflutningabifreiðarinnar. Á myndum sem teknar voru á vettvangi sést að hemlaför bifreiðar ákærða byrja rétt eftir fyrsta brot í brotnu línunni eftir rofið. Upplýst er með framburði ákærða, vitnisins Þorleifs og vitnisins Birgis að ákærði var staddur u.þ.b. fyrir miðju tengivagnsins, sem vöruflutningabifreiðin dró, þegar hin bifreiðin birtist. Sannað er með ljósriti af ökurita að vöruflutningabifreiðin var þá á 80 km/klst. hraða, hún stöðvaðist snögglega um kl. 21.30. Þó að gengið sé út frá því að ekki hafi verið eins mikið bil á milli bifreiðanna og vitnið Þorleifur ber, þá er engu að síður nánast útilokað að ákærði hefði, með því að hefja framúrakstur í rofinu við vegarslóðann, náð að fara fram úr bifreið vitnisins Þorleifs, fram hjá bilinu á milli bifreiðanna og að miðju flutningavagnsins á þeim vegarkafla sem er frá rofinu og að þeim stað þar sem bremsuför hans eru sýnileg á veginum. Er þá viðbragðstími hans ekki tekinn með í reikninginn.

Samkvæmt skoðunarskýrslu Bifreiðaskoðunar hf., dagsettri 6. júní 1997, voru hjólbarðar á framási bifreiðar ákærða hálfslitnir og nær sléttir á afturási (fyrir neðan slitmörk). Af ljósmyndum af vettvangi að dæma virðist bifreið ákærða vera í bremsu á meðan hann sveigir út af veginum til vinstri.

Talsvert er um blindhæðir og blindbeygjur á veginum um Hvalfjörð. Bjart og þurrt veður var þegar slysið varð og sáust merkingar á vegi vel. Merkingarnar á þessum kafla gefa skýrt til kynna að vegurinn er hættulegur. Bifreiðastjóri á að vita að ástæða þess er sú að vegsýn er skert. Sérstök varúðarskylda hvílir á bifreiðastjóra þegar vegur er merktur eins og þarna var. Rofið í merkingunni er augljóslega vegna vegarslóðans. Framúrakstur hefur ávallt hættu í för með sér og ber ætíð að sýna varúð við framúrakstur. Sérstök hætta fylgir því að fara fram úr mjög stóru ökutæki. Samanlögð lengd vöruflutningabifreiðarinnar var um 20

metrar. Aukin hætta er því samfara að taka fram úr tveimur ökutækjum í samfellu. Ljóst þykir að ákærði hafi hafið framúraksturinn of snemma. Þegar allt þetta er virt verður ekki fallist á það með verjanda að ákærði hafi sýnt þá aðgæslu við framúraksturinn sem krafist verði af bifreiðastjórum almennt. Verður að telja honum það til stórkostlegs gáleysis, eins og hann bar sig að og aðstæður voru, að treysta því að hann hefði greiðan veg framundan. Er ákærði fundinn sekur um þá háttsemi sem honum er gefin að sök í ákæru og er þar réttilega heimfærð til refsiákvæða. Afleiðingarnar af háttsemi ákærða urðu mjög alvarlegar. Meiðsli hinna slösuðu eru staðfest með læknisvottorðum og framburði fyrir dómi.

Ákærði er fæddur árið 1958. Hann hefur fjórum sinnum gengist undir sátt, árið 1977 fyrir að gabba lögreglu eða hjálparlið, og árin 1981, 1982 og 1993 fyrir umferðarlagabrot, þar af tvisvar vegna ölvunaraksturs. Árið 1996 hlaut hann dóm vegna líkamsárásar en var ekki gerð sérstök refsing. Við ákvörðun refsingar nú er til mildunar litið til þess að móðir ákærða, rétt um 66 ára gömul, hlaut mjög alvarlegan heilaskaða í slysinu. Þá eru nú liðin hátt í tvö ár frá því að atburðurinn varð, og að lögreglurannsókn var ábótavant.

Þegar allt það sem hér hefur verið rakið er virt þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin fangelsi í þrjá mánuði. Með vísan til mildandi þátta þykir rétt að fresta fullnustu refsingar og skal hún falla niður að liðnum tveimur árum frá uppsögu dóms þessa að telja haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. alm. hgl. nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955. Þá skal ákærði greiða 150.000 króna sekt í ríkissjóð innan fjögurra vikna frá birtingu dómsins en sæta ella fangelsi í 30 daga. Ennfremur skal ákærði sæta sviptingu ökuréttinda í tvö ár frá birtingu dómsins að telja. Við ákvörðun sviptingartíma er litið til þess hversu langt er um liðið síðan slysið varð.

Ákærði skal greiða allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 60.000 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Sveins Jónatanssonar héraðsdómslögmanns, 75.000 krónur.

Af hálfu ákæruvaldsins var málið flutt af Þorsteini Skúlasyni, fulltrúa lögreglustjórans í Reykjavík.

Dómsorð:

Ákærði, Einar Sigurður Sigursteinsson, skal sæta fangelsi í þrjá mánuði. Fresta skal fullnustu refsingar í tvö ár frá birtingu dómsins að telja og skal hún falla niður að þeim tíma liðnum standist ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga.

Ákærði skal greiða 150.000 króna sekt í ríkissjóð innan fjögurra vikna frá birtingu dómsins, en sæta ella fangelsi í 30 daga.

Ákærði er sviptur ökuréttindum í tvö ár frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði skal greiða allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 60.000 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Sveins Jónatanssonar héraðsdómslögmanns, 75.000 krónur.
