

Fimmtudaginn 13. apríl 2000.

Nr. 63/2000.

Ákærvaldið

(Sigríður J. Friðjónsdóttir saksóknari)

gegn

Friðrik Ingva Jóhannssyni

(Valgeir Kristinsson hrl.)

Lögreglumenn. Bifreiðir. Umferðarlagabrot. Líkamsmeiðing af gáleysi.

Lögreglumaðurinn F var ákærður fyrir brot gegn 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, brot gegn ýmsum ákvæðum umferðarlaga nr. 50/1987 og reglum nr. 101/1988 um neyðarakstur með því að hafa ekið lögreglubifreið neyðarakstri án nægilegrar aðgæslu með þeim afleiðingum að hún skall á bifreið, sem ekið var á grænu ljósi yfir gatnamót, og slasaðist ökumaður þeirrar bifreiðar lífshættulega. Eins og málið lá fyrir þótti ekki útilokað að bilunar hefði gætt í hemlum lögreglubifreiðarinnar þegar atvik gerðust og að F hefði tekist að komast hjá árekstrinum ef þeir hefðu virkað með eðlilegum hætti, en við meðferð málsins fyrir héraðsdómi höfðu fjórir lögreglumenn borið að þeir hefðu orðið varir við bilun í hemlum bifreiðarinnar ýmist fyrir umrætt atvik eða eftir það. Þótti verða að skýra þann vafa, sem lék á um orsakir slyssins að þessu leyti, F í hag. Eins og málið lá fyrir þóttu ekki sérstök atvik hafa staðið til þess að nauðsynlegt væri að nota hljóðmerki til að vara aðra vegfarendur við neyðarakstri F. Var hann ekki talinn hafa brotið gegn reglum nr. 101/1988 um neyðarakstur. Samkvæmt þessu var staðfest niðurstaða héraðsdóms um að sýkna F af kröfum ákærvaldsins.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Garðar Gíslason, Gunnlaugur Claessen og Markús Sigurbjörnsson.

Ríkissaksóknari skaut málinu til Hæstaréttar 11. febrúar 2000 af hálfu ákærvalds, sem krefst þess að ákærði verði sakfelldur samkvæmt ákæru, eins og henni var breytt undir rekstri málsins í héraði, og dæmdur til refsingar og sviptingar ökuréttar.

Ákærði krefst aðallega staðfestingar hins áfrýjaða dóms, en til vara að hann verði dæmdur til vægustu refsingar, sem lög leyfa.

I.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð gögn um niðurstöðu rannsóknar starfsmanna Brimborgar hf. á hemlabúnaði lögreglubifreiðarinnar UR 218, sem var gerð 17. og 21. mars 2000, upplýsingaskýrsla ríkislögreglustjóra 14. mars 2000 um akstur bifreiðarinnar og skýrsla Rannsóknastofnunar byggingariðnaðarins frá árinu 1992 um prófun á hemlunarvegalengdum. Þá hefur verið lagt fram bréf ríkislögreglustjóra 24. mars 2000 til lögreglustjórans í Reykjavík um bifreiðinar UR 218 og ZY 697, þar sem meðal annars kemur fram að fyrir liggi að hefja á ný notkun þeirra eftir rannsóknir, sem gerðar hafi verið á hemlakerfi þeirra, svo og að þær séu 3,9 tonn að þyngd og lúti því sérstökum ákvæðum um ökuréttindi. Ákærði hefur og lagt fram læknisvottorð frá 24. mars 2000, þar sem fram kemur að sjón á hægri auga sé 6/12 en á því vinstra 6/6.

II.

Eins og nánar greinir í héraðsdómi er ákærða, sem er lögreglumaður hjá lögreglunni í Reykjavík, gefið að sök að hafa að morgni miðvikudagsins 24. febrúar 1999 ekið bifreiðinni UR 218 neyðarakstri með forgangsljós kveikt suður Snorrabraut í Reykjavík gegn rauðu ljósi og án þess að nota forgangshljóðmerki inn á gatnamót Egilsgötu, án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður, með þeim afleiðingum að bifreiðin skall á vinstri hlið bifreiðarinnar R 109, sem ekið var á grænu ljósi austur Egilsgötu inn á gatnamótin. Slasaðist ökumaður hennar lífshættulega, en farþegi í framsæti hlaut rifbeinsbrot.

Ákærði bar fyrir héraðsdómi að bifreiðin R 109 hafi birst mjög snögglega á gatnamótum Egilsgötu og Snorrabrautar og hann þá stigið á hemla lögreglubifreiðarinnar. Hemlarnir hafi svarað strax, en síðan hafi bifreiðin runnið áfram án fyrirstöðu, eins og hemlun væri engin eða eins og hemlað væri á blautu svelli. Að lokum hafi hemlarnir aftur tekið í og læst hjólin rétt áður en áreksturinn varð. Framburður ákærða um að bilun hafi orðið í hemlabúnaði bifreiðarinnar í umrætt sinn fær stoð í framburði lögreglumannsins Sveinbjörns Sigurðar Hilmarssonar, sem var í bifreiðinni með ákærða.

Við aðalmeðferð málsins fyrir héraðsdómi báru fjórir aðrir lögreglumenn að þeir hefðu orðið varir við bilun í hemlum bifreiðarinnar UR 218, ýmist fyrir umrætt atvik eða eftir það. Var lýsing þeirra á virkni

hemlanna í samræmi við áðurgreindan framburð ákærða og vitnisins Sveinbjörns. Þá liggja fyrir frekari gögn í málinu um kvartanir einstakra lögreglumanna um hemla bifreiðarinnar. Af hálfu ákærvalds er hins vegar talið að frásögn ákærða og þessara vitna um virkni hemlabúnaðarins samræmist því að í raun hafi enngar bilunar gætt þegar tekið sé tillit til þess að um sé að ræða svokallað ABS-hemlakerfi. Verið geti að einstakir lögreglumenn hafi ekki vanist virkni þessa hemlakerfis í bifreiðum þessarar gerðar, en engin bilun hafi fundist í hemlum bifreiðarinnar UR 218, þrátt fyrir ítrekaðar athuganir.

III.

Við úrlausn málsins verður í ljósi áðurgreinds framburðar lögreglumanna fyrir dómi að leggja til grundvallar að þeir hafi oft talið sig verða vara við að hemlar bifreiðarinnar UR 218 hafi ekki virkað eðlilega, bæði fyrir og eftir það atvik, sem málið er risið af. Þótt athuganir, sem gerðar hafa verið á hemlabúnaðinum, hafi ekki leitt í ljós bilun, verður ekki litið fram hjá því að hvergi verður séð af gögnum málsins að sérfræðingar, sem að þeim stóðu, eða yfirmenn lögreglunnar í Reykjavík hafi vegna ítrekaðra kvartana lögreglumanna hreyft þeirri skýringu um virkni hemlanna, sem ákærvaldið ber nú við og áður greinir. Af hálfu ákærvalds hefur ekki verið hlutast til um að aflað yrði matsgerðar dómkvadds manns um hemla bifreiðarinnar til þess meðal annars að taka af skarið um hvort bilunar hafi gætt í þeim eða hvort ráðið verði af lýsingu ákærða og vitna að virkni hemlanna hafi verið eðlileg að teknu tilliti til gerðar þeirra. Eins og málið liggur fyrir verður því ekki útilokað að bilunar hafi gætt í hemlunum þegar atvik þess gerðust og að ákærða hefði tekist að komast hjá árekstrinum ef þeir hefðu virkað með eðlilegum hætti. Þann vafa, sem leikur um orsakir slyssins að þessu leyti, verður að skýra ákærða í hag, sbr. 45. gr. laga nr. 19/1991 um meðferð opinberra mála.

Samkvæmt gögnum málsins mun þeirri almennu reglu vera fylgt í störfum lögreglunnar í Reykjavík að hljóðmerki sé ekki notað við neyðarakstur að næturlagi nema í sérstökum tilvikum. Akstur ákærða fór fram snemma morguns þegar umferð var lítil og í nálægð við elliheimili. Eins og málið liggur fyrir verður ekki séð að sérstök atvik hafi staðið til þess að nauðsynlegt væri að nota hljóðmerki til að vara aðra vegfarendur við neyðarakstri ákærða. Verður hann því ekki talinn hafa

brotið gegn ákvæði 2. mgr. 5. gr. reglna nr. 101/1988 um neyðarakstur, sem settar eru með stoð í 1. mgr. 8. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Ekki hefur verið leitt í ljós að ákærða sé nauðsynlegt að nota gleraugu við akstur. Verður honum því ekki metið til gáleysis að hafa ekki gert það í umrætt sinn.

Samkvæmt öllu framangreindu verður niðurstaða hins áfrýjaða dóms staðfest.

Sakarkostnaður fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, eins og nánar greinir í dómsorði.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Allur áfrýjunarkostnaður málsins greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Valgeirs Kristinsonar hæstaréttarlögmans, 100.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 9. febrúar 2000.

Árið 2000, miðvikudaginn 9. febrúar, er á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur, sem háð er í Dómhúsinu við Lækjartorg af Guðjóni St. Marteinssyni héraðsdómara, kveðinn upp dómur í málinu nr. S-2770/1999: Ákærvaldið gegn Friðriki Ingva Jóhannssyni, en málið var dómtekið 21. janúar sl.

Málið er höfðað með ákæru útgefinni 15. nóvember 1999 á hendur: „Friðrik Ingva Jóhannssyni, kt. 100663-5119, Sviðholti, Bessastaðahreppi, fyrir hegningarlaga- og umferðarlagabrot, með því að aka, að morgni miðvikudagsins 24. febrúar 1999, lögreglubifreiðinni UR-218 neyðarakstri, sem ákærði ákvað án þess að nauðsyn bæri til, með forgangsljós kveikt suður Snorrabraut í Reykjavík og fyrir að aka þannig gegn rauðu ljósi og án þess að nota forgangshljóðmerki inn á gatnamót Egilsgötu, án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður, en myrkur var og vegur blautur. Skall lögreglubifreiðin þar á vinstri hlið bifreiðarinnar R-109, sem ekið var á grænu ljósi austur Egilsgötu inn á gatnamótin, með þeim afleiðingum að ökumaður hennar, Grétar Ólafsson, kt. 031030-7069, slasaðist lífshættulega og eiginkona hans, sem var farþegi í framseti, hlaut rifbeinsbrot.

Telst háttsemi ákærða varða við 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 112. gr. laga nr. 82/1998, 1. mgr. 4. gr., 2. mgr. 8. gr., 1. mgr. 25. gr., 1. og 2. mgr. a-c og h-liði 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, 1. mgr. 1. gr., 2. mgr. 5. gr., 3. og 4. mgr. 6. gr. reglna um neyðarakstur nr. 101/1998, sbr. 100. gr. nefndra umferðarlaga, sbr. lög nr. 57/1997 og 82/1998.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar og til sviptingar öku-réttar samkvæmt 101. gr. umferðarlaga, sbr. lög nr. 44/1993 og 57/1997.“

Verjandi ákærða krefst sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins og málsvarn-arlauna að mati dómsins.

Við munnlegan flutning málsins féll ákæruvaldið frá þeim hluta efnislýsingar ákærunnar að ákærði hafi ákveðið neyðarakstur „án þess að nauðsyn bæri til“. Verður því ekki fjallað um það í málinu.

Samkvæmt lögregluskýrslum eru málavextir í stuttu máli þeir, að kl. 07.09 miðvikudaginn 24. febrúar sl. hringdi kona úr Kötluelli í mikilli geðshræringu í lögregluna og sagði að sér væri hótad lífláti og lýsti hún því nánar uns sam-band við konuna rofnaði. Ákærði var staddur inni á lögreglustöðinni við Hverf-isgötu er hann heyrði tilkynninguna frá konunni og að höfðu samráði við aðal-varðstjóra fór hann áleiðis á vettvang og ók sem leið lá, með forgangsljós kveikt, suður Snorrabraut uns árekstur varð á gatnamótum Snorrabrautar og Egilsgötu. Samkvæmt lögregluskýrslu 24. febrúar var lögreglan send í útkall vegna slyss-ins kl. 09.13. Á vettvangi var rætt við ákærða, sem kvaðst hafa ekið suður Snorrabraut með forgangsljós kveikt. Ökuhraðinn hafi verið lítið eitt meiri en leyfður ökuhraði. Hann ók eftir miðri Snorrabrautinni er hann nálgadist gatna-mótin. Við Egilsgötu sá hann rautt ljós loga fyrir hans akstursstefnu. Hann sá ekki til ferða R-109, sem ekið var inn á gatnamótin og virtist sem ökumaður þess bíls hægði ferðina lítið eitt eftir að hann kom inn á gatnamótin. Slysi varð ekki forðað.

Sveinbjörn S. Hilmarsson lögreglumaður var með ákærða í bifreiðinni er slysið varð og lýsti hann slysinu og aðdraganda þess. Hann greindi m.a. frá því að sér hafi virst sem hemlar lögreglubifreiðarinnar hafi virkað í fyrstu, en svo hafi sér fundist eins og þeir gæfu eftir, en virkuðu síðan aftur.

Nú verður rakinn framburður ákærða og vitna fyrir dómi.

Ákærði neitar sök. Hann kvað aðdraganda útkallsins, sem hann var í er slysið varð, hafa verið þannig, að hann var staddur á lögreglustöðinni við Hverfisgötu er hann heyrði í fjarskiptataeki tilkynningu um að maður hótaði að skera konu á háls. Ákærði var staddur hjá Ágústi Svanssyni aðalvarðstjóra er hann heyrði þetta. Spurði ákærði þá hvort þeir ættu ekki að fara í útkallið, en þá vissi ákærði ekki betur en að sendur hefði verið einn lögreglubíll á vettvang og í honum tveir ungir og óreyndir lögreglumenn. Það varð úr og Ágúst gaf fyrirmæli að þeir skyldu drífa sig. Ákærði og félagar hans hlupu síðan út og ók ákærði lögreglu-bifreiðinni áleiðis upp í Breiðholt þaðan sem tilkynningin barst. Forgangsljós voru kveikt á lögreglubílnum strax og honum var ekið úr porti lögreglustöðvar-innar. Ekið var gegn rauðu ljósi á gatnamótum við Hverfisgötu og síðan eins og leið lá suður Snorrabraut. Ekið var fram úr tveimur bifreiðum á leiðinni. Er ekið var fram hjá Bergþórugötu veitti ákærði því athygli að rautt ljós logaði fyrir hans

akstursleið og umferðarljósum við Egilsgötu. Grænt ljós var á götuvitanum við Flókagötu, en er komið var að þeim gatnamótum kviknaði rautt ljós og var ekið yfir, enda kvaðst ákærði hafa verið í neyðarútkalli að boði yfirmanns. Þó var hægt á ferðinni og kvað ákærði ökuhraðann hafa verið um 60 km. Er komið var að gatnamótunum við Egilsgötu hafði logað rautt ljós fyrir akstursstefnu ákærða nokkra stund, eins og lýst hefur verið. Skyndilega birtist bifreiðin R-109, en ákærði hafði ekki komið auga á hana fyrr, þótt hann hafi allan tímann litið í kringum sig leitandi að hugsanlegum hindrunum á leiðinni. Ákærði kvað eins og hik hefði komið á ökumann R-109 eftir að hann kom út á götuna og var staddur beint fyrir framan lögreglubifreiðina. Ákærði vissi ekki nákvæmlega hvar hann var staddur er hann sá til bifreiðarinnar, en hann nauðhemlaði strax.

Meðal gagna málsins er vettvangsuppráttur, þar sem teiknuð eru hemlaför eftir lögreglubílinn. En ákærði kvaðst hafa verið byrjaður að hemla áður en hann kom að gatnamótunum og áður en teiknuð hemlaför sýna. Ákærði kvað lögreglubílinn strax hafa tekið í við hemlunina, en síðan hafi hemlarnir hætt hemlun og bifreiðin þá greinilega runnið áfram nokkrar bíllengdir án fyrirstöðu eins og engin hemlun væri. Síðan hafi hemlarnir tekið í og læst hjólunum. Árekstri varð ekki forðað og urðu afleiðingar hans þær sem lýst er í ákærinni. Aðspurður hvort ákærði teldi líklegt að hann hefði náð að stöðva bílinn hefðu hemlarnir virkað rétt, lýsti ákærði því að sér hefði brugðið mjög við það er hemlarnir brugðust. Hefðu þeir virkað eins og til er ætlast hefði í mesta lagi orðið minni árekstur og ákærði að öllum líkindum náð annaðhvort að stöðva bifreiðina eða víkja frá. Ákærði kvaðst mótmæla því að hafa ekið án nægjanlegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður. Hann kvaðst hafa miðað aksturinn við aðstæður og gengið út frá því að bifreiðin væri í lagi. Hann lýsti því að hann hefði áður sem ökumaður og einnig sem farþegi orðið var við samskonar viðbrögð hemlakerfis þessa bíls. Hann taldi að gert hefði verið við bilunina og það hefði alltaf verið látið skína í það að skipt hefði verið um allt sem bilað gæti í bílnum. Sér hefði brugðið við að finna viðbrögð hemlanna og hann „frosið“ og gerði hann sér ekki grein fyrir því hvort hann reyndi að beygja frá. Ákærði kvaðst ekki hafa ekið með forgangshljóðmerki, en ástæðan var sú að á þessum tíma dags sé lítil umferð og það að nota ekki hljóðmerki hafi verið í samræmi við venjur hjá lögreglunni, að nota ekki hljóðmerki að kvöld- og næturlagi. Þá kvaðst ákærði hafa metið kringumstæður svo að ekki þyrfti hljóðmerki, enda sáralítil umferð að hans sögn.

Sveinbjörn Sigurður Hilmarsson lögreglumaður var farþegi í lögreglubílnum er slysið varð. Hann lýsti tilefni útkallsins efnislega á sama veg og ákærði og þeir hafi þá einungis vitað af einum lögreglubíl á leið á vettvang og í honum tveir ungir lögreglumenn. Hann kvað forgangsljós hafa verið kveikt er ekið var úr porti lögreglustöðvarinnar og ákærði ók síðan sem leið lá suður Snorrabraut

á 60 km hraða. Engin umferð var á leið þeirra og er komið var á móts við gömlu Osta- og smjörsoleluna sá hann rautt ljós loga fyrir akstursstefnu þeirra á gatnamótum Snorrabrautar og Egilsgötu. Hann sá á þeirri stundu hvítan bíl bíða við þessi gatnamót. Eftir að komið var á móts við gatnamótin við Flókagötu færði ákærði sig yfir á vinstri akrein. Er lögreglubíllinn var kominn mjög nærri gatnamótunum við Egilsgötu var eins og hvíti bíllinn, sem þar beið, tæki snögglega af stað eða rykkist út á gatnamótin og þegar þangað var komið hægði hann ferðina. Ákærði nauðhemlaði og tóku hemlarnir í, en skyndilega losnuðu hemlarnir og lögreglubifreiðin rann áfram þó nokkurn spöl. Hann kvaðst hafa það á tilfinningunni að lögreglubíllinn hafi tekið að hemla aftur örskömmu fyrir áreksturinn. Sveinbjörn kvað ákærða hafa verið byrjaðan að hemla áður en hann kom að gatnamótunum og áður en hemlaför sem merkt eru á vettvangsupprætti gefa til kynna. Sveinbjörn kvað ástæðu þess að ekki voru notuð hljóðmerki við aksturinn þá, að engin umferð hafi verið og það sé gert af tillitssemi við íbúa hverfisins, en þarna nærri er bæði elliheimili og sjúkrahús. Þá lýsti hann því að þeir hefðu talið að ökumaður R-109 hefði orðið var við lögreglubifreiðina, þar sem hann beið á gatnamótunum, þótt ekið væri fyrir hans akstursleið.

Grétar Ólafsson yfirlæknir, ökumaður bifreiðarinnar R-109, lýsti akstursleið sinni að gatnamótum, þar sem slysið varð. Hann kvaðst hafa stöðvað bílinn við gatnamótin og beðið eftir grænu ljósi. Hann sá ekki aðra bíla á ferð þarna. Er grænt ljós kviknaði ók hann út á gatnamótin og er þangað var komið kallaði kona hans, sem var farþegi í bílnum, á hann. Leit hann þá til vinstri og sá stóran bíl mjög nærri og hann sá ekkert sem benti til að þetta væri lögreglubíll. Hann kvaðst hvorki hafa heyrt aðvörunarhljóð né séð aðvörunarljós. Árekstri varð ekki forðað. Hann mundi næst eftir sér spyrja menn, sem reyndu að ná honum út úr bílnum, hvort hann hefði lent í árekstri við lögreglubíl. Grétar lýsti fyrir dóminum afleiðingum slyssins og læknismeðferð vegna þess.

Hólmið Magnúsdóttir læknir, eiginkona Grétars, var farþegi í bílnum er slysið varð. Hún lýsti akstursleið Grétars og því er komið var að gatnamótunum. Þar var stansað og meðan beðið var eftir grænu ljósi leitaði hún að lyklum í tösku sinni. Ekki var annar bíll þarna á ferð. Meðan hún beið sýndist henni hún sjá eitthvað blikkandi út frá sér er ekið var út á gatnamótin. Hún kvaðst hafa sagt við Grétar: „Það er eitthvað þarna.“ Hann hægði þá ferðina, en skyndilega sá hún gul ljós efst í glugganum á bíl þeirra hjóna og glerbrot um allt. Hún sá aldrei til ferða lögreglubílsins. Hún lýsti áverkum sínum og læknismeðferð.

Ekki urðu aðrir vitni að slysinu. Vitnisburður hér fyrir aftan lýtur einkum að ástandi lögreglubifreiðarinnar og þykir nauðsynlegt að rekja þann vitnisburð eins og á stendur í málinu.

Ágúst Svansson varðstjóri lýsti tilefni útkallsins sem ákærði sinnti er slysið varð. Miðað við tilefnið var full þörf á því að sinna útkallinu með forgangi og

ákærði hefði ekki getað skilið fyrirmæli sín öðruvísi en svo bæri að gera, enda kom ekki annað til greina. Ekki var annað vitað er ákærði fór í útkallið en að einungis væru tveir óreyndir lögreglumenn á leiðinni á vettvang. Ágúst lýsti kvörtunum er borist höfðu vegna hemlabúnaðar lögreglubílsins, sem ákærði ók. Kvartanir hefðu verið þess efnis að bíllinn hafi hætt hemlun stutta stund eftir að hemlun hófst, en síðan tekið við að hemla á ný.

Þorvaldur Kristinsson lögreglumaður sá lögreglubífreiðina sem lenti í slysinu aka um gatnamót Hverfisgötu og Snorrabrautar með aðvörunarljós kveikt. Þorvaldur fór síðan á slysstað. Hann lýsti aðstæðum. Hann kvaðst hafa rætt við ákærða á lögreglustöðinni eftir slysið og hefði hann þá haft orð á því að hemlar lögreglubílsins hefðu virkað í fyrstu, en síðan sleppt. Hann kvað algengar kvartanir undan hemlabúnaði þessa bíls.

Birgir Straumfjörð Jóhannsson rannsóknarlögreglumaður gerði vettvangsupprátt, sem lýst hefur verið, og staðfesti hann. Hann kvað öruggt að hemlaforin á teikningunni séu eftir lögreglubíllinn og ekki hafi verið frekari hemlaför eftir bíllinn áður en hann kom að gatnamótunum. Það hafi verið athugað.

Haukur Ásmundsson aðalvarðstjóri lýsti því að borist hefðu kvartanir vegna hemlabúnaðar lögreglubílsins, sem lenti í slysinu. Kvartanir voru þess efnis að bíllinn hætti hemlun um skeið eftir að hemlað var. Haukur mundi eftir því að ákærði hefði kvartað vegna hemlabúnaðar þessa bíls, en hann mundi ekki hvort það var fyrir eða eftir slysið.

Magnús Þór Þórisson lögreglumaður kvaðst hafa ekið lögreglubílnum, sem lenti í slysinu, mjög mikið og líklega einna mest allra lögreglumanna. Hann kvaðst hafa kvartað vegna hemlabúnaðar þessa bíls, en hann kvað bíllinn hætta hemlun um stund, en taka síðan aftur til við hemlun þegar snögghemlað sé. Ökuhraði þurfi ekki að vera mikill til að bíllinn bregðist svona við. Þetta gerist ef bílnum sé snögghemlað. Þessi bilun hafi komið strax fram í bílnum 1997. Hann kvað þetta mjög óþægilegt og kvaðst hafa neitað að aka þessum bíl vegna þessa. Það geti hann þó varla, en hann viti af þessu og aki því mjög varlega. Hann lýsti sérstöku tilviki sem henti á þessum bíl síðastliðið vor, en þá var ekið mjög hægt eða á um 20 km hraða. Hann vissi að fleiri lögreglumenn hefðu kvartað vegna þessa bíls.

Þórjón Pétur Pétursson lögreglumaður kom fyrir dóminn og lýsti samskonar bilun í þessum lögreglubíl og vitnið Magnús Þór lýsti og getið var um að ofan. Þórjón kvað hemlakerfi þessa bíls bilað. Hann kvaðst hafa prófað bíllinn 28. eða 29. desember sl. og þá hafi bíllinn sleppt hemlun eftir stutta stund og hætt hemlun á um 10 m löngum kafla, en ekið var á um 30 km hraða er þetta kom fram. Þá lýsti hann atburði er hann var farþegi í þessum bíl og varðstjóri ók upp á umferðareyju vegna þessa til að forðast slysi. Hann kvaðst margsinnis hafa bent yfirmönnum á þetta og skrifað um það skýrslu. Ein skýrsla er meðal gagna þessa máls.

Gunnar F. Jónasson lýsti því er hemlar þessa lögreglubíls hættu skyndilega að virka 30. desember sl. Eftir þetta ók hann Hverfisgötu með 70 km hraða uns hann hemlaði, en skyndilega hætti bíllinn hemlun á 20 til 30 m kaffla uns hann tók að hemla aftur. Hemlarnir hefðu því ekki virkað eins og þeir eiga að gera. Hann kvaðst áður hafa heyrt samskonar kvartanir vegna þessa bíls.

Sigurður Pétursson lögreglumaður kvaðst hafa heyrt margar kvartanir vegna hemlabúnaðar þessa bíls og í samskonar bílum. Hann lýsti tilviki sem henti hann á öðrum en samskonar lögreglubíl og lýsti hann bilun í þeim bíl á sama veg og vitni hafa borið um ætlaða bilun í hemlabúnaði lögreglubílsins, sem lenti í slysinu.

Valgeir Ólafur Guðmundsson aðalvarðstjóri lýsti kvörtunum sem hann vissi um vegna hemlabúnaðar lögreglubílsins og kvartanir hefðu borist bæði fyrir og eftir slysið sem lýst er í ákærinni. Hann kvað fyrst í janúar á þessu ári hafa tekið við prófun að framkalla bilunina í hemlakerfinu, sem lögreglumenn hafa lýst og kvartað hefur verið yfir, en þetta hafi gerst er Arinbjörn Snorrason varðstjóri ók bílnum og prófaði. Áður hefur bíllinn verið skoðaður meðal annars af innflytjanda, en bilunin ekki fundist í hemlakerfinu fyrr. Hann kvað bilunina lýsa sér í því að bíllinn hætti hemlun og lýsti hann þessum eiginleikum á sama veg og aðrir, sem rakið hefur verið að framan. Hann kvað þá lýsingu sýna að hemlabúnaðurinn sé bilaður, því hann eigi ekki að virka eins og lýst hefur verið.

Arinbjörn Snorrason varðstjóri kvaðst hafa haft bílinn til skoðunar í 2 daga áður en hann kom fyrir dóminn 21. janúar sl. Hann kvað bílnum hafa verið skilað inn vegna vandamála í hemlun. Hann lýsti því er bíllinn eins og hætti hemlun stutta stund, en hemlaði síðan aftur. Hann kvað þessa verkun hemlanna vera samskonar og kvartanir sem borist hafi um hemlabúnaðinn. Þetta lengi hemlunarvegalegd bílsins. Eftir þetta var bíllinn skoðaður hjá Frumherja og einnig hjá Brimborg, en ekkert kom út úr því.

Hjörtur Hafliðason, verkstæðisformaður hjá Brimborg, kvað lögreglubíllinn vera búinn ABS-hemlabúnaði og lýsti hann eiginleikum þessa búnaðar, meðal annars því að hemlunarvegalegd slíks búnaðar sé í öllum eða flestum tilvikum lengri, en þegar hefðbundnir hemlar séu notaðir. Hann kvað bíl með svona hemlabúnað ekki eiga að læsa hjólum við hemlun nema rétt í lokin áður en bíllinn stöðvast. Bíllinn eigi því ekki að draga hjólin og ekki að skilja eftir hemlaför, en vitnið skoðaði vettvangsupprátt, þar sem merkt eru hemlaför eftir bílinn. Hann kvaðst síðan hafa þær upplýsingar frá lögreglunni, að þeir gætu merkt hemlaför bíla með slíkan hemlabúnað. Hann kvað þennan bíl hafa verið skoðaðan af Brimborg í júlí sl., en engin bilun fundist og hið sama eigi við um skoðun í janúar sl.

Guðmundur I. Kristófersson bifvélavirki skoðaði hemla lögreglubifreiðarinnar, sem í slysinu lenti, hinn 9. mars sl. og reyndust hemlarnir í lagi. Þá var

bíllinn skoðaður með tilliti til kvartana, sem borist höfðu, en ekki tókst að láta hemlana virka eins og lýst var í þessum kvörtunum.

Niðurstaða.

Meðal gagna málsins eru læknisvottorð Grétars Ólafssonar og er sannað með þeim og með vitnisburði Brynjólfs Mogesen lækni, sem lýsti áverkum sem Grétar Ólafsson hlaut við slysið, læknismeðferð og batahorfum, að Grétar hafi hlotið lífshættulega áverka við slysið. Eiginkona Grétars rifbeinsbrotnaði, eins og lýst er í ákærinni.

Svo sem rakið var hefur ákærvaldið fallið frá því efnisatriði í ákærinni að ákærði hafi ákveðið neyðarakstur án þess að nauðsyn bæri. Til samræmis við það kemur ekki til álita að háttsemi ákærða varði við 1. mgr. 1. gr. reglna nr. 101/1988 um neyðarakstur, sem vísað er til í ákærinni.

Ákærða er gefið að sök að aka gegn rauðu ljósi og án þess að nota forgangshljóðmerki inn á gatnamót Egilsgötu án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður. Ekki er vísað í 5. gr. umferðarlaga í ákærinni og verður því að telja að akstur ákærða gegn rauðu ljósi um gatnamótin sé ekki talið sérstakt brot enda í neyðarakstri.

Er slysið varð var myrkur og vegur blautur, eins og lýst er í ákærinni. Samkvæmt framburði ákærða og vitnisburði Sveinbjörns Sigurðar Hilmarssonar er líklegt að ökuhraði ákærða hafi verið nálægt 60 km er hann nálgadist gatnamótin við Egilsgötu, en ákærði hafði dregið úr ferð skömmu fyrr, eða við gatnamótin við Flókagötu. Ekkert verður ráðið um ökuhraðann út frá hemlunarvegalengd, sem fram kemur á vettvangsupprætti, eins og hér stendur á. Ákærði sá ekki til bílsins R-109, þar sem hann beið við gatnamótin. Sveinbjörn Sigurður Hilmarsson sá hins vegar bílinn, en taldi ökumann hafa séð til ferða lögreglubílsins, þar sem hann fór ekki af stað strax og grænt ljós kom fyrir hans akstursleið. Ákærði og Sveinbjörn Sigurður hafa báðir borið að rautt ljós hafi logað á gatnamótunum fyrir þeirra akstursleið dágóða stund er lögreglubíllinn kom að þessum gatnamótum. Ákærði hóf hemlun áður en hann kom að gatnamótunum og áður en hemlaför sem koma fram á vettvangsupprætti gefa til kynna, þótt engu verður slegið föstu um það hvenær ákærði byrjaði að hemla. Vísað er til framburðar ákærða um það hvernig hemlarnir virkuðu og er Sveinbjörn Sigurður Hilmarsson einnig til vitnis um það.

Vitnið Hjörtur Hafliðason lýsti eiginleikum hemlabúnaðar lögreglubílsins og að hemlarnir ættu ekki að læsast eins og þeir virðast hafa gert síðasta spölinn. Ákærði hefur einnig lýst því að svo hafi verið. Hvinið hafi í hemlunum og hjólför benda til hins sama. Vísað er til vitnisburðar lögreglumannanna, sem komu fyrir dóminn og lýstu hemlabúnaði þessa bíls. Erfiðlega hefur gengið að framkalla bilunina við skoðun, en þó tókst það er Arinbjörn Snorrason varðstjóri ók

bílnum eins og rakið var. Þá kom fram í vitnisburði Valgeirs Ólafs Guðmundssonar að hemlabúnaður sé bilaður, virki hann eins og lögreglumenn hafa lýst. Komið hefur fram í vitnisburði, sem rakinn hefur verið, að sú bilun sem lýst hefur verið hafi átt sér stað bæði fyrir og eftir slysið. Ákærði hafði áður kvartað um hemlabúnaðinn, en taldi eðlilega að bíllinn væri í lagi.

Ekki verður annað ráðið, af framburði ákærða um hemlabúnaðinn og vitnisburði Sveinbjörns Sigurðar, en að hemlarnir hafi bilað. Vitnisburður margra lögreglumanna, sem báru um samskonar bilun þessa bíls, þykir styðja þessa niðurstöðu þótt engin þeirra hafi orðið vitni að slysinu eins og rakið var. Þá hefur nýlega tekist að framkalla samskonar verkun hemlanna við reynsluakstur, sbr. vitnisburð Arinbjörns Snorrasonar. Ákærði kvað sér hafa brugðið mjög og hann fipast við aksturinn er hann fann hvernig hemlarnir virkuðu og taldi langlíklegast að sér hefði tekist að afstýra slysinu hefði þetta ekki hent. Ekkert verður ráðið um þetta með vissu, en ákærði nýtur vafans.

Þegar allt ofanritað er virt telur dómurinn ósannað að slysið verði rakið til þess að ákærði hafi ekið án nægjanlegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður er slysið varð og er ákærði sýknaður af þeirri háttsemi enda langlíklegast að orsök slyssins hafi verið bilun í hemlabúnaði lögreglubílsins. Ákærði er því sýknaður af broti gegn 219. gr. almennra hegningarlaga og af þeim ákvæðum umferðarlaga, sem í ákæru greinir. Af þessu leiðir að ákærði er sýknaður af kröfunni um sviptingu ökuréttar.

Ákærða er gefið að sök að hafa ekið án þess að nota hljóðmerki. Í 2. mgr. 5. gr. reglna um neyðarakstur segir að nota skuli hljóðmerki við neyðarakstur nema talið sé að ljósmerki nægi miðað við aðstæður til að vara vegfarendur við. Ákærði og vitni lýstu venju sem myndast hefur um það að nota ekki hljóðmerki að kvöld- og næturlagi. Slysið varð laust upp úr kl. 07.00 á miðvikudagsmorgni. Þótt umferð væri lítil telur dómurinn að sá tími dags hafi verið kominn, að rétt hefði verið að aka með hljóðmerki auk aðvörunarljósa. Þótt ákærði hafi metið aðstæður svo að þess þyrfti ekki verður honum ekki refsað fyrir það, enda engin refsheimild til staðar.

Eftir þessari niðurstöðu ber að dæma ríkissjóð til að greiða allan sakarkostnað, þar með taldar 150.000 krónur í málsvarnarlaun til Valgeirs Kristinsonar hæstaréttarlögmanns.

Sigríður J. Friðjónsdóttir saksóknari flutti málið fyrir ákæruvaldið.

Guðjón St. Marteinsson héraðsdómari kveður upp dóminn.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Friðrik Ingvi Jóhannsson, er sýknaður af öllum kröfum ákæruvaldsins.

Allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með taldar 150.000 krónur í málsvarnarlaun til Valgeirs Kristinssonar hæstaréttarlögmanns.
