

Fimmtudaginn 21. september 2000.

Nr. 176/2000. **Ákærvaldið**

(Sigríður J. Friðjónsdóttir saksóknari)

gegn

Borgari Þór Þórissyni

(Guðmundur Ágústsson hdl.)

Bifreiðir. Umferðarslys. Manndráp af gáleysi. Svipting ökuréttar. Aðfinnslur.

B var ákærður fyrir manndráp af gáleysi og umferðarlagabrot með því að hafa ekið of hratt og án nægilegrar aðgæslu í mikilli hálku á vegarkafli vestur Ólafsvíkurveg í beygju við Skógarnesafleggjarann, með sex farþega í bifreið, sem gerð var fyrir fjóra farþega, og voru tveir ungir drengir í pallhýsi bifreiðarinnar. B hafði misst vald á bifreiðinni, sem fór út af veginum og valt með þeim afleiðingum, að pallhýsið losnaði og drengirnir köstuðust af bifreiðinni og lést annar þeirra. Fallist var á það með héraðsdómi, að B hefði sýnt af sér vítavert gáleysi með því að flytja drengina á palli bifreiðarinnar án nokkurs öryggisbúnaðar. Athæfið gerði auknar kröfur til B um ýtrustu varkárni í akstri og taldi Hæstiréttur að meta yrði atvik og afleiðingar með sérstöku tilliti til þess. Talið var sannað, að B hefði ekið of hratt og ekki sýnt næga aðgæslu, sérstaklega með hliðsjón af ástandi vegarins og farþegunum á palli bifreiðarinnar. Var B sakfelldur fyrir brot gegn 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. mgr. 4. gr., 2. mgr. 73. gr., 1. mgr. og c- og h-lið 2. mgr. 36. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, og dæmdur í þriggja mánaða skilorðsbundið fangelsi, auk ökuréttarsviptingar í eitt ár. Það var talinn alvarlegur annmarki á rannsókn málsins, að lögregla hafði ekki látið skoða bifreið B sérstaklega eftir slysið.

Dómur Hæstaréttar.

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

Málinu var skotið til Hæstaréttar 2. mars 2000 að ósk ákærða. Ákærvaldið krefst staðfestingar héraðsdóms um sakfellingu hans og

verði refsing þyngd og ákærði dæmdur til enn frekari sviptingar á öku-rétti.

Ákærði krefst sýknu af þeim sakargiftum að hafa ekið of hratt og án nægilegrar aðgæslu. Þá verði hann sýknaður af ákæru um brot gegn 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og ákvæðum 1. mgr. 4. gr. auk 1. mgr. og c- og h-liðar 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 en einungis dæmdur fyrir brot gegn 2. mgr. 73. gr. þeirra laga. Fyrir þá háttsemi verði honum gerð vægasta refsing, sem lög leyfa, og krefst ákærði sýknu af kröfu ákæruvaldsins um sviptingu ökuréttar.

Ákærða er gefið að sök að hafa sunnudaginn 27. desember 1998 ekið Toyota Hilux pallbifreiðinni YN 974 frá Reykjavík áleiðis að Snæfellsjökli með sex farþega og þar af tvo unga drengi í pallhýsi hennar, en bifreiðin var gerð fyrir fjóra farþega. Hann er jafnframt sak-aður um að hafa ekið of hratt og án nægilegrar aðgæslu í mikilli hálku vestur Ólafsvíkurveg á vegarkafli í beygju við Skógarnesafleggjarann. Þar missti ákærði vald á bifreiðinni, sem fór út af veginum og valt með þeim afleiðingum, að pallhýsið losnaði og drengirnir köstuðust af bif-reiðinni og lést annar þeirra. Málavöxtum og framburði ákærða og vitna er skilmerkilega lýst í héraðsdómi.

Á það verður fallist með héraðsdómi, að ákærði hafi sýnt af sér víta-vert gáleysi með því að flytja drengina á palli bifreiðarinnar án nokk-urs öryggisbúnaðar, en þar hlutu þeir að vera í mikilli hættu. Þetta athæfi gerði auknar kröfur til ákærða um ýtrustu varkárni í akstri og verður að meta atvik og afleiðingar með sérstöku tilliti til þess. Af gögnum málsins er ljóst, að nýfallinn snjór var á veginum og nokkur hálka, sem ákærði hlaut að vita um eða mátti gera ráð fyrir. Þótt hann hafi ekið undir leyfilegum hámarkshraða var brýn ástæða til að haga akstrinum þannig, að hann hefði fullt vald á bifreiðinni við hverjar þær aðstæður, sem kynnu að skapast í ferðinni. Sýsið varð, er ákærði þurfti að mæta annarri bifreið í aflíðandi beygju. Verður ekki séð, að hálkan hafi verið slík, að honum hefði þá ekki átt að vera unnt að draga vand-ræðalaust úr hraða bifreiðar sinnar, þegar hann sá hina bifreiðina fram-undan, en ekki verður fullyrt, eins og héraðsdómur gerir, að hann hafi stigið á hemla. Verður að telja, þegar allt er virt, að ákærði hafi ekið of hratt og ekki sýnt næga aðgæslu, sérstaklega þegar litið er til ástands vegarins og farþeganna á palli bifreiðarinnar.

Með þessum athugasemdum og vísan til forsendna héraðsdóms að

öðru leyti verður ákærði sakfelldur samkvæmt ákæru, þar sem brot hans eru réttilega heimfærð til refsíákvæða.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms er ákvörðun hans um refsingu, sviptingu ökuréttar og sakarkostnað staðfest.

Ákærði skal greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, eins og nánar greinir í dómsorði.

Það er alvarlegur annmarki á rannsókn málsins, að lögregla skuli ekki hafa látið skoða bifreið ákærða sérstaklega eftir slysið. Hins vegar er ekkert fram komið, sem gefur tilefni til að ætla, að ástand hennar hafi átt þátt í tildrögum slyssins.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Ákærði, Borgar Þór Þórisson, greiði allan áfrýjunarkostnað málsins, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Guðmundar Ágústssonar héraðsdómslögmanns, 120.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Vesturlands 26. janúar 2000.

I.

Sýslumaðurinn í Stykkishólmi gaf út ákæru í máli þessu 8. október 1999, og var málið höfðað með birtingu hennar fyrir ákærða við þingfestingu málsins, 15. nóvember. Fyrirkall hafði verið gefið út 22. október, en ekki tókst að birta það. Ákærði sótti þing án fyrirkalls. Málið var tekið til dóms að lokinni aðalmeðferð 10. janúar 2000.

Ákærður er í máli þessu Borgar Þór Þórisson, kt. 231073-3459, Vesturgötu 5A, Reykjavík, „fyrir hegningar- og umferðarlagabrot, með því að hafa sunnudaginn 27. desember 1998 ekið Toyota Hilux pallbifreiðinni YN 974 frá Reykjavík áleiðis að Snæfellsjökli með 6 farþega í bifreiðinni og þar af 2 unga drengi í pallhýsi hennar, en bifreiðin er gerð fyrir 4 farþega, og of hratt og án nægjanlegrar aðgæslu í mikilli hálfu vestur Ólafsvíkurveg á vegarkafli í beygju við Skógarnesafleggjarann. Þar missti ákærði vald á bifreiðinni sem snerist, fór út af veginum og valt með þeim afleiðingum að pallhýsið losnaði af bílnum og drengirnir köstuðust af bílnum og annar þeirra, Guðmundur Ísar Ágústsson, kt. 161085-8209, hlaut við veltuna svo mikla áverka innvortis í brjóstholi að hann lést skömmu síðar.

Telst þetta varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. mgr.

4. gr., 2. mgr. 73. gr., 1. mgr. og c- og h-liði 2. mgr. 36. 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.“

Svo segir í ákæruskjali.

Fyrir dóminum krafðist sækjandi þess að ákærði yrði dæmdur til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Verjandi ákærða krafðist þess við aðalmeðferð að ákærði yrði sýknaður af þeim hluta ákærunnar sem segir að hann hafi ekið of hratt og ógætilega miðað við aðstæður, og að honum yrði gerð vægasta refsing sem lög heimila fyrir þau brot önnur sem hann teldist hafa framið, og hann yrði jafnframt sýknaður af broti á 215. gr. almennra hegningarlaga og ekki gerð svipting ökuréttar skv. 101. gr. umferðarlaga. Verjandi krafðist hæfilegra málsvarnarlauna.

II.

Frumskýrsla lögreglunnar á Snæfellsnesi um atvik þau sem í ákæru greinir er tímasett kl. 12.50 sunnudaginn 27. desember 1998. Skýrsluna ritaði Sveinn Ingi Lýðsson, þá varðstjóri lögreglu í Stykkishólmi. Í skýrslunni segir orðrétt:

„Tilkynnt frá Neyðarlínu um alvarlegt umferðarslys [á] Ólafsvíkurvegi við Hömluholt. Neyðarlínan hafði þá þegar kallað út sjúkrabifreiðar frá Stykkishólmi og Borgarnesi auk þyrilu frá Landhelgisgæslunni. Lögreglubifreiðar 14-201 frá Stykkishólmi og 14-103 frá Ólafsvík fóru á vettvang.

Atvik voru með þeim hætti að bifreið 1 [þ.e. YN 974] var ekið vestur Ólafsvíkurveg. Rétt vestan vegamóta Skógarnesvegur missti ökumaður hennar stjórn á henni í talsverðri hálfu, bifreiðin fór út af veginum vinstra megin og valt. Í bifreiðinni sem var pallbifreið af Toyota Hi-Lux Double Cap [svo]. Farþegarými er fyrir 4 farþega auk ökumanns. Yfir pallinum var ásmelltt skýli úr trefjaplasti. Farþegar í bifreiðinni voru:

1. Ágústa Hera Harðardóttir sem sat frammí við hlið ökumanns.
2. Daníel Þór Harðarson sem sat í aftursæti vinstra megin.
3. Örnólfur Elfar sem sat í miðju aftursæti.
4. Birna Práinsdóttir sem sat í aftursæti hægra megin.

Að sögn þeirra voru þau öll í bílbeltum. Aftan á palli bifreiðarinnar voru tveir drengir, Guðmundur Ísar og Sturla Freyr. Þar voru engin sæti né búnaður til farþegaflutnings.

Við veltuna fór fyrrnefnt skýli af pallinum og drengirnir köstuðust af bifreiðinni. Bifreiðin stöðvaðist á hægri hlið á skurðbakka og lenti Guðmundur Ísar ofan í skurðinum ásamt ýmsum farangri sem geymdur var á pallinum. Ekki er vitað hvar Sturla Freyr lenti eftir slysið en hann stóð við bifreiðina þegar aðrir farþegar komu út úr bifreiðinni.

Fyrst á vettvang voru þau Sesselja Arthúrsdóttir og Þórir Bjarnason en þau höfðu verið að mæta bifreið 1 [þ.e. YN 974] þegar ökumaður hennar missti á henni stjórn. Þau hófu þegar að gera lífgunartilraunir á Guðmundi Ísari og síðar dreif að fleiri vegfarendur. Sesselja hélt lífgunartilraunum áfram ásamt þeim Margréti S. Jónasdóttur og Sveinbirni Berntssyni. Sesselja starfar við hjúkrun en Sveinbjörn sem sjúkraflutningamaður.

Kl. 13.23 kom undirritaður á vettvang, lokaði þjóðveginum kl. 13.27 með aðstoð vegfarenda sem þarna voru. Kl. 13.28 kom sjúkrafreið með lækni og sjúkraflutningamanni frá Stykkishólmi. Útbúinn var lendingarstaður fyrir þyrlu á vegamótum Ólafsvíkurveg og Skógarnesveg. Kl. 13.34 lenti þyrlan TF-LIF og héldu lækna og sjúkraliðar áfram lífgunartilraunum á Guðmundi en án árangurs og úrskurðuðu lækna hann látinn nokkru síðar.“

Síðar í frumskýrslunni, undir lok hennar, segir:

„Erfitt var að ræða við ökumann og aðra sem í bifreiðinni voru sökum tilfinningalegs uppnáms. Þó kvaðst ökumaður hafa komið frá Reykjavík og hafi ferðinni verið heitið til Arnarstapa. Hann kvaðst hafa verið búinn að panta 7 manna bifreið hjá Hertz-bílaleigunni en þegar til kom hafi engin slík bifreið verið til reiðu og því hafi þessi kostur verið tekinn. Hann kvaðst gera sér fulla grein fyrir ábyrgð sinni sem ökumanns varðandi flutning umframfarþega á palli bifreiðar. Hann kvaðst hafa ekið frekar rólega þar sem mikil hálka hafi verið á veginum. Í aflíðandi hægri beygju á 70–80 km/klst. hraða hafi bifreiðin skrensað til vinstri að aftan, hann reynt að rétta hana af, talið sig hafa tekist það í fyrstu en síðan hafi hún skrensað til hægri. Þá kveðst hann hafa reynt að hemla, bifreiðin snúist meira á veginum og síðan farið út af. Hann kvaðst halda að bifreiðin hafi farið eina eða tvær veltur. Hann kvaðst þegar eftir veltuna [hafa] farið út úr bifreiðinni og hugað að drengjunum, Sturla hafi verið þarna alblóðugur og grátandi en Guðmundur legið hreyfingarlaus í skurðinum. Hann kvaðst hafa reynt að tala til Guðmundar og hrista hann til en engin lífsmörk fundið. Samferðafólk hans hafi komið þarna og allir verið í miklu uppnámi. Síðan hafi komið þarna eitthvað [svo] fólk að sem hafi tekið stjórnina í sínar hendur og fært hann í einhverja bifreið ásamt Sturlu Frey.“

Í lok frumskýrslu lögreglu segir að haft hafi verið samband við eiganda bifreiðarinnar, Bílaleigu Flugleiða, og í samráði við hana hafi komið dráttarþefreið frá Króki hf. sem fjarlæggt hafi YN 974 af vettvangi.

Sveinn Ingi Lýðsson varðstjóri bar vitni fyrir dómi og staðfesti framangreinda skýrslu. Lýsing frumskýrslunnar á aðstæðum og atvikum er mjög í samræmi við það sem fram kom hjá öðrum vitnum, svo sem um verður fjallað hér á eftir.

Meðal málsgagna er uppdráttur af kafla af Ólafsvíkurvegi, og nær hann til vesturs skammt út fyrir Skógarnesveg. Af honum má sjá að beygjan þar sem

ákærði missti stjórn á bifreiðinni YN 974 er um 220 m löng. Hún getur ekki talist kröpp, en þeir sem vel til þekkja telja hana varasama; hornið milli beinu brautanna sunnan og vestan við beygjuna er um 140°.

Lögreglumenirnir Björn Jónsson, varðstjóri, og Lárus Ragnar Einarsson komu á vettvang frá Ólafsvík. Þeir báru vitni í málinu. Björn gerði uppdrátt af aðstæðum á slysstað. Hann tók líka ljósmyndir af vettvangi. Uppdrátturinn sýnir að bifreiðin hefur farið út af vegi u.þ.b. 20 m vestar en beygjinni lýkur. Hún kastaðist á ská vestur með vegi og frá honum nokkuð og endaði þar á skurðbakka, og var vegarlengdin þangað frá þeim stað þar sem hún fór út af, mælt eftir beinum Ólafsvíkurvegi þvert á afturenda (eystri enda) bifreiðarinnar, 23 m. Ljósmyndir sýna að bifreiðin hafnaði á hægri hlið, þ.e. með bílstjórahlíð upp, og sneri framendi til vesturs. Tekið er fram í myndskýringu að bæði framhjól hafi verið affelguð; einnig að brotin hafi verið festing (hásing) á hægri framhjól. Skýlið af pallinum lá í skurðinum aftan við bílinn ásamt farangri, sem sýnist vera fatnaður. Sjá má af myndum þessum að vegkantur er ekki ýkja hár, líklegast eitthvað á annan metra. Snjór hefur verið nýlega fallinn, jafnt yfir landið, og er svo að sjá að fallið hafi á auða jörð.

Frammi liggur í málinu dánarvottorð Orra Ingþórssonar, deildarlæknis á St. Franciskusspítalanum í Stykkishólmi, um lát Guðmundar Ísars Ágústssonar, dags. 29. desember 1998. Einnig hefur verið lagt fram stutt lýsing nefnds læknis af aðstæðum á slysstað, rituð í bréfi til sýslumannsins í Stykkishólmi og tíma-sett slysdaginn. Þar segir að slysið hafi verið tilkynnt kl. 12.45, og hafi læknirinn verið kominn á slysstað u.þ.b. 40 mínútum síðar. Þá hafi hinn látni verið niðri í skurði „og hjá honum staddur sjúkraflutningsmaður úr Hafnarfirði, sem ég hef ekki nafnið á, auk aðstoðarmanneskju og höfðu þau komið að slysinu mjög fljótlega eftir það hafði orðið. Ekki höfðu þau greint puls eða annað lífsmark með hinum látna þegar þau komu og höfðu þau strax hafist handa við lífgunartilraunir, sem höfðu ekki borið árangur þegar undirritaðan bar að.“ Síðan segir að læknar hafi komið af þyrilu Landhelgisgæslunnar og hafi þeir alfarið séð um frekari endurlífgunartilraunir. Sett hafi verið barkaslanga og reynt að koma upp æðalegg, sem ekki hafi borið árangur. Því hafi lífgunartilraunum fljótlega verið hætt og Guðmundur Ísar úrskurðaður látinn.

III.

Ákærði gaf skýrslu fyrir lögreglu og fyrir dómi.

Fyrir dómi skýrði hann svo frá um aðdraganda ferðar að hann hefði ætlað að fara vestur á Snæfellsjökul á snjóbretti ásamt fleira fólki. Hann kvaðst hafa verið með fólksbíl á leigu frá Bílaleigu Flugleiða (Hertz), og því hefði hann snúið sér til hennar til að fá skipt á bíl. Hann hefði hringt í Bílaleiguna 26. desember 1998 og talað við Björn Arnar Hauksson afgreiðslumann og spurt eftir 7 manna bíl.

Afgreiðslumaðurinn hefði sagt sér að hann ætti ekki slíkan bíl, en boðið honum Toyota Hilux, 5 manna bíl með pallhýsi. Hann gæti fengið slíkan bíl bókaðan og komið svo morguninn eftir og séð til hvort 7 manna bíll yrði þá til. Ákærði kvaðst svo hafa komið á bílaleiguna að morgni 27. desember og spurt afgreiðslumanninn hvort hann væri ekki með stærri bíl en Toyota Hilux. Afgreiðslumaðurinn hefði neitað því, sagt að „Hi-luxinn“ væri sá eini sem hann gæti boðið. Hann hefði aldrei boðið sér stærri bíl. Þetta hefði endað með því að hann hefði tekið „Hi-luxinn“.

Í upphafi skýrslu sinnar fyrir lögreglu, sem gefin var 15. júní 1999, sagðist ákærða svo frá í upphafi: „Málavextir eru að ég ætlaði á Snæfellsjökul þennan dag. Við vorum sjö sem ætluðum saman.“ Í skýrslu sinni fyrir dómi bar ákærði nokkuð á annan veg um þetta, sagði að ekki hefði verið alveg víst hverjir væru að fara og hverjir ættu að fara með, þegar hann tók Toyota-pallbílinn á leigu, en það hefði skýrst þegar leið á morguninn að það yrðu 5 fullorðnir og drengirnir tveir.

Í lögregluskýrslunni kemur fram hjá ákærða að hann telur að hann hafi lagt af stað frá Grafarvogi í Reykjavík um kl. 11.00. Í skýrslu sinni fyrir dómi sagði hann að hann héldi að hann hefði lagt af stað um tíuleytið.

Í báðum skýrslum kom fram hjá ákærða að hann hefði ekið sem leið liggur í Borgarnes, en þar hefði verið stansað stutta stund. Vegur hefði verið auður þangað, en þaðan hefði verið snjór á vegi. Í lögregluskýrslunni er haft eftir ákærða: „Frá Reykjavík að Borgarnesi var færð góð og engin hálka. Ég hafði ekið afleggjara að Snæfellsnesi í 10-15 mínútur er slysið varð. Ég hafði ekki orðið var við hálku fyrr [en] rétt áður en slysið varð.“ Fyrir dómi sagði ákærði að veður hefði verið gott þegar lagt var af stað frá Reykjavík, mjög góð færð, ekki hálka, gott skyggni, heiðskírt. Um vegferðina frá Borgarnesi sagði hann: „Ég segi ekki að ég hafi orðið var við hálku, en ég sé það á götunni að þar er búið að snjó.“ Ákærði sagði að alla leiðina, fram yfir það að slysið varð, hefði verið mjög gott veður, heiðskírt, og færð hefði verið mjög góð. Nánar spurður um hálkuna sagði ákærði: „Ég varð ekkert var við hálku fyrr en í þessari beygju – eða á þessum kafla.“

Í skýrslu sinni fyrir lögreglu sagði ákærði að hann hefði ekið á 70-80 km/klst. hraða þegar hann kom að beygjunni þar sem hann missti stjórn á bílnum. Fyrir dómi bar hann hins vegar að hann myndi ekki nákvæmlega hraðann, en hann héldi að hann hefði ekið á um 60 km/klst. hraða rétt áður en slysið varð. Unnusta hans, Ágúst Hera, hefði setið við hlið hans, og hún hefði ítrekað verið að biðja hann um að hægja ferðina. Hann hefði hægt ferðina áður en slysið varð.

Um það hvernig ákærði missti stjórn á bifreiðinni segir í lögregluskýrslunni: „Ég kom þarna í aflíðandi beygju og þar fór bifreiðin að renna til á veginum. Ég beygði á móti og reyndi að ná valdi á bifreiðinni. Ég náði aldrei fullu valdi

á bifreiðinni eftir að hún byrjaði að renna til og endaði með því að ég missti bifreiðina út af veginum ...“. Fyrir dómi sagðist ákærða svo frá: „Það gerist að bíllinn byrjar að „slæða“ [þ.e. skriða eða renna til. Innskot dómara], og við erum að koma í beygju, og ég keyri þarna fram hjá bíl sem kemur á móti okkur og ég svona – man ekki alveg nákvæmlega – en mér fannst svona eins og hann væri frekar meira úti á miðri götu, þannig að þegar ég kom í beygjuna er ég svolítið innarlega í kantinum. Og út frá því byrjar bíllinn að „slæða“, og ég reyni eftir megni – ég næ að halda honum svona einu sinni sko, en þá „slædar“ hann svo rosalega að aftan að hann fer út í og við keyrum, og ég man að við tókum þarna eina veltu.“

Ákærði var spurður hvar hann hefði mætt bílnum sem kom á móti. Hann kvaðst ekki muna það nákvæmlega, sig minnti að það hefði verið í byrjun beygjunnar. Hann var þá spurður hvort hann hefði dregið úr ökuhraða áður en bílarnir mættust. Hann svaraði að rétt áður en þetta gerðist hefði kærastan sín beðið sig að hægja ferðina, og það hefði hann gert. Ákærði tók fram að unnusta hans væri bílhrædd og bæði sig oft að hægja ferð.

Sækjandi spurði ákærða hvort hann hefði stigið á bremsurnar eftir að bíllinn fór að renna til. Ákærði kvaðst ekki muna það nákvæmlega. Hann kvaðst hafa einbeitt sér að því að stýra bílnum. Sækjandi bar þá undir ákærða það sem segir í frumskýrslu lögreglu, að hann hefði reynt að hemla. Ákærði sagði að það gæti mjög vel passað.

Ákærði var spurður hvort hann teldi útilokað að bifreið hans hefði verið farin að renna til áður en hann mætti bílnum sem kom á móti. Svar ákærða við þessu var ekki vel ljóst. Hann kvaðst ekki muna þetta nákvæmlega.

Um bifreiðina YN 974 gaf ákærði þessar upplýsingar fyrir dómi: Hann sagði að hún hefði verið 10 ára gömul. Hún hefði verið með svokallað ABS-hemla-kerfi. Hún hefði verið á 33ja tomma negldum vetrardekkjum. Hann sagðist halda alveg örugglega að hann hefði haft bílinn í fjórhjóladrifi alla leiðina. Hægt væri að setja hann í fjórhjóladrifið með því að færa til stöng inni í bílnum. Hann kvaðst halda að bíllinn væri í framhjóladrifi ef hann væri ekki í báðum drifum. Hann sagðist aðspurður ekki hafa orðið var við galla á bílnum. Þetta væri bara slitinn bílaleigubíll. Hann var spurður hvort verið gæti að eitthvað hefði farið úr sambandi eða dekk hefði sprungið. „Ég þekki það ekki,“ svaraði ákærði. „Ég heyrði alla vegana ekki dekk hvelspringa.“

Fram kom hjá ákærða að hann hefði ekki verið vanur að aka Toyota Hilux bíl, en vanur að aka annars konar jeppa. Hann kvaðst einnig vanur að aka á vegum í útlöndum, breiðari og betri en á Íslandi.

Ákærði kvaðst hafa verið vel fyrir kallaður, ágætlega sofinn.

Hann sagði að enginn öryggisbúnaður hefði verið á pallinum fyrir drengina sem þar voru. En vel hefði verið um þá búíð, þeir hefðu verið í svefnpokum.

Ákærði var spurður hvort hann hefði verið hræddur við að flytja drengina þannig. Svar: „Já, mér var illa við það. Mér var ennþá verr við að segja: „Nei, þið komið ekki með.““

Aðspurður sagði ákærði að hann hefði ekki séð skilti við veg með viðvörun um beygju framundan.

IV.

Fyrir dóminn komu sem vitni þrír bifvélavirkjar, sem vinna hjá Bílaleigu Flugleiða:

Vitnið Gylfi Borgþór Ólafsson bifvélavirki kvaðst þekkja vel til bifreiðarinnar YN 974. Bílaleigan hefði fengið bílinn til skoðunar á verkstæði sitt eftir slysið. Hann lýsti bílnum svo að þetta væri Toyota Hilux Double Cap, árgerð 1997. Honum hefði verið ekið rúmlega 42 þúsund km, þegar ákærði tók hann á leigu. Hann væri ekki með ABS-hemlakerfi, heldur „venjulegt bremsukerfi“. Þetta væri tveggja drifa bíll. Hann væri alltaf í háa drifinu að aftan. Hann væri settur í framdrif, og þar með fjórhjóladrif, með stöng inni í bílnum. Driflokur væru á bílnum, og þær væru alltaf hafðar á.

Vitnið sagði að bifreiðin hefði verið skoðuð á verkstæði Bílaleigu Flugleiða eftir slysið. Hún hefði ekki leitt í ljós neitt athugavert. Hemlakerfið hefði verið í lagi. Bíllinn hefði verið á góðum negldum dekkjum, stærð 31 1/2 X15". Þetta væri nánast sama stærð og upphaflegu („original“) dekkinn, einni tommu breiðari. Ekkert hefði verið að dekkjunum. Þau væru enn í notkun. Bíllinn hefði verið í fullkomnu lagi og vel búinn til vetraraksturs.

Vitnið sagði að eftir hverja útleigu bíls væri hann tekinn í skoðun á verkstæðinu og yfirfarinn samkvæmt fyrirfram ákveðnu kerfi. Þá væri m.a. athugaður allur öryggisbúnaður, ljós og hemlar o.fl. Hjólbarðar væru þvegnir, ef með þyrfti vegna tjöru á þeim.

Um pallskýlið sagði vitnið Gylfi Borgþór, að 6 krækjur héldu því niðri á skúffunni. Auðvelt og fljótgert væri að losa skýlið af skúffunni. Þetta væru ekki tryggar festingar.

Spurður um fjórhjóladrifið sagði vitnið, að bíllinn hefði örugglega verið í fjórhjóladrifi í akstri ákærða, því að „hann hefði aldrei farið svona langt í afturhjóladrifi í svona hálku“.

Vitnið greindi frá því að eftir slysið hefði bifreiðin YN 974 fyrst farið á uppboð hjá Sjóvá-Almennum tryggingum, en síðan kvaðst vitnið hafa keypt bílinn, gert hann upp og selt hann.

Vitnið Kristinn Guðmundur Bjarnason, bifvélavirki hjá Bílaleigu Flugleiða, sagði að bifreiðin YN 974 hefði verið á mjög góðum dekkjum, negldum, 31". Hann sagði að eftir útleigu væru dekk þvegin, „ef við teljum að komin sé of mikil tjara á“.

Vitnið Valur Sigurðsson, bifvélavirki hjá Bílaleigu Flugleiða, sagði að bíllinn YN 974 „kom til okkar og við skoðuðum hann. Við tókum hann inn á verkstæðið og veltum fyrir okkur hvernig hann væri skemmdur, miðað við það sem við höfðum heyrt að hefði skeð“. Vitnið sagði að þeir bifvélavirkjar hefði ekkert séð sem hefði getað bent til að bíllinn hefði ekki verið í lagi. Hjá vitninu kom fram að 28 punda þrýstingur hefði verið hafður í dekkjum bílsins.

Pegar vitnið Gylfi Borgþór Ólafsson kom fyrir dóminn hafði hann í höndum svofellda yfirlýsingu Björns Arnars Haukssonar, afgreiðslumanns á Bílaleigu Flugleiða:

„Borgar Þór sem var með Toyota Corollu á leigu hringdi 26.12.98 til að spyrjast fyrir um hvaða bíla við hefðum á boðstólum og hvað það kostaði að leigja þá, ég sagði honum það og hann bókaði Toyota Hilux. 27.12. kom hann svo og sótti bílinn, þá var hann eitthvað að spá í aðra bíla en bað hvorki um aukabíl né einn stærri og tók Hiluxinn eins og hann hafði bókað deginum áður.“

Björn Arnar bar vitni fyrir dómi vegna þessarar yfirlýsingar. Yfirlýsingin er óundirrituð, en vitnið kannaðist við að hafa ritað hana. Hún er ódagsett, og sagði vitnið að hann hefði skrifað hana innan mánaðar frá því að ákærða var leigður Toyota Hilux bíllinn. Vitnið sagði að ákærði hefði verið með fólksbíl á leigu frá Bílaleigu Flugleiða og hefði svo komið til sín að skipta um bíl. Fyrst hefði hann hringt „til að athuga hvort við ættum stærri bíl á lausu. Þá sagði ég honum hvernig staðan væri“. Vitnið sagðist ekki muna nákvæmlega hvernig staðan hefði þá verið þegar ákærði hringdi. Ákærði hefði bæði verið að spá í stærri bíl, 9 manna, og svo jeppa. Vitnið Björn Arnar kvaðst ekki viss um hvort stærri bíll en Toyota Hilux hefði verið til leigu þegar ákærði hringdi. „Ég held að 7 manna hafi ekki verið til þá.“ Vitnið sagði að 9 manna bíll, Toyota Hi-Ace, hefði verið til þegar ákærði kom, en hann myndi ekki nákvæmlega eftir símtalinu. Vitnið Björn Arnar kvaðst þó aðspurður ekki geta fullyrt að hann hefði boðið ákærða slíkan bíl.

V.

Farþegar í farþegasætum bifreiðarinnar YN 974 gáfu allir skýrslu fyrir lögreglu nema Örnólfur Elfar. Og allir gáfu þeir skýrslu fyrir dómi, nema Daníel Þór Harðarson, sem kom ekki fyrir dóm.

Hjá vitninu Ágústu Heru Harðardóttur, sem er sambýliskona og barnsmóðir ákærða, kom fram í lögregluskýrslu að „Borgar hafi ætlað að fá leigðan 7 manna bíl þar sem þau ætluðu sjö saman en hann hafi ekki verið til og því hafi hann leigt Toyota Double Cab, mætta segir að þau hafi reynt að fá far fyrir tvo farþegana hjá öðrum en það hafi ekki verið pláss hjá neinum og því hafi verið brugðið á það ráð að láta tvo farþega vera „aftan í skottinu hjá farangrinum“.“ Þá kemur fram hjá vitninu í lögregluskýrslunni að þau hafi lagt af stað úr Reykjavík milli 10 og 11 um morguninn. Ennfremur er haft eftir vitninu að það

hafi verið hálka á veginum; þau hafi mætt bifreið, lítilli, hvítri bifreið, í aflíð-andi beygju „og mættu fannst eins og bifreiðin sem þau voru í hafi þá byrjað að dansa til á veginum og skömmu seinna hafi bíllinn farið út af og oltið“. Vitnið Ágústa Hera sat í framsæti bifreiðarinnar, við hlið ökumanns.

Fyrir dómi var vitnið Ágústa Hera að því spurð hvernig það hefði gerst að ákærði missti stjórn á bifreiðinni. Hún kvaðst bara muna eftir að bíllinn hefði byrjað að „skauta á veginum. Við vorum að keyra, og svo kom lítill bíll fram hjá. Og svo stuttu eftir það var eins og afturendinn færi fyrst til hægri. Og svo höfðum við náð að hægja á bílnum ...“ Vitnið sagði að bíllinn hefði farið „nokkrum sinnum til og frá á veginum, fór eiginlega hálfhring. Fór síðan út af, ég man ekki hvorum megin“.

Aðspurð um hraða bílsins sagði vitnið Ágúst Hera, að hún gæti ekki sagt um hann. Hún taldi þó að ákærði hefði ekki ekið of hratt. Hún kannaðist aðspurð við að hún hefði „eitthvað á leiðinni“ beðið hann um að hægja aðeins á. Það kvaðst hún gera „eiginlega alltaf“.

Vitnið var spurt um hálku á vegi. Hún sagði að hún hefði verið „rosaleg“. „Maður sá alveg að það var örugglega ...Ég man bara eftir því þegar þetta var búið að gerast sko ... þá náttúrulega fór maður fyrst að taka eftir því að það væri svona rosalega hált. En, ég jú held að þegar maður er að keyra í bílnum að þá glampaði alveg af veginum sko. Þú veist, maður sá alveg að það var einhver hálka.“

Vitnið Birna Þráinsdóttir sat í aftursæti hægra megin. Hún og vitnið Örnólfur Elfar eiga heima á Grettisgötu 6a, Reykjavík. Í lögregluskýrslu er haft eftir vitninu að ákærði hafi komið að sækja hana og Örnólf milli kl. 10 og 10.30 um morguninn. Síðar í skýrslunni segir: „Mætta segir að þau hafi mætt bíl á Ólafsvíkurvegi og við [það] hafi bíllinn sem þau voru í farið að slást til að aftan og í framhaldi af því farið út af veginum og oltið...“

Fyrir dómi var vitnið Birna beðin að greina frá því hvernig það gerðist að bifreiðin fór út af veginum. Hún kvaðst muna eftir að þau hefðu mætt bíl. „Það var eins og kæmi svona vindhviða og við byrjuðum að vagga til eða dansa svona á veginum og ultum svo út af. Ég man ekki nákvæmlega öll smáatriði ...“ Vitnið sagði að það hefði verið smábeygja á veginum og minnti „að við höfum verið nýbyrjuð að fara í svona beygju“ þegar bíllinn byrjaði að renna til.

Vitnið sagði að veðrið hefði ekki verið gott og færðin hefði verið slæm. „Það var alveg eins og skautasvell bara ...“ Ég tók eftir því eftir slysið sko. Ég var að labba á veginum og bara rann til á veginum og datt á sjálfum veginum.“

Vitnið Birna sagði aðspurð að hún gerði sér ekki nógu vel grein fyrir hraða bílsins. Hún kvaðst ekki aka mikið sjálf. Hraðinn hefði getað verið 60 til 70 km/klst. „Ég man ekki að hann hafi verið á einhverri háskalegri ferð sko.“ Vitnið

minntist þess að Ágúst Hera hefði einhvern tíma fyrr í ferðinni beðið ákærða um að fara hægt.

Vitnið Örnólfur Elfar bar fyrir dóminum að bifreiðin hefði byrjað að rása í beygjunni. „Svo er beinn kafli sko, langur, og hann nær að slá vel af honum sko, bílnum ... Samt er hann alveg þarna „slædandi“ þarna á klakanum sko.“ Vitnið kvaðst ekki geta borið um á hvaða hraða bíllinn hefði verið, en hélt að hann hefði verið á 50-60 km/klst. hraða, „þegar hann er að rása“.

VI.

Vitnin Þórir Bjarnason og sambýliskona hans, Sesselja Arthúrsdóttir, og dóttir hennar, Guðmunda Lára Guðmundsdóttir, voru í þeim bíl sem mætti bifreiðinni YN 974 við Skógarnesveg. Þau komu fyrst á slysstað. Vitnin Marteinn Sigurbjörn Björnsson og Kristín Helgadóttir voru saman í bíl að koma vestan Ólafsvíkurveg og sáu á lengdar til slyssins. Allt þetta fólk bar vitni fyrir dómi og gaf einnig skýrslu fyrir lögreglu, nema Guðmunda Lára.

Vitnið Þórir Bjarnason var ásamt Sesselju og Guðmundu Láru að koma vestan úr Grundarfirði. Hann ók vínrauðri Volkswagen Golf fólksbifreið. Í skýrslu hans fyrir lögreglu, sem tekin var tveimur dögum eftir slys, er þetta eftir honum haft:

„Ég var á leið til Reykjavíkur ásamt sambýliskonu minni Sesselju Arthúrsdóttur. Við vorum stödd við Skógarnesveg þegar við mættum pallbíl af Hiluxgerð svokallaða [svo] Double Cab. Bifreiðinni var ekki ekið hratt. Ég sá að bifreiðinni [svo] sem við mættum strikaði [svo] til. Þetta hefur verið um ca. um 100 metra áður [en] við mættumst. En ég sá að ökumaður náði stjórn á bifreiðinni.“

Þar sem við mættumst er afar lúmsk beygja. Ég hafði áhyggjur af bifreiðinni sem ég mætti og fylgdist með henni í baksýnispegli. En beygjan er niður í móti og þarna var mjög hált.

Ég sá í baksýnispeglinum að ökumaður pallbílsins átti í erfiðleikum í beygjunni. Því að skömmu eftir að við mættumst fór bifreiðin þversum á veginum en ökumaður náði að rétta hana af. En strax aftur var hún komin þversum út á hina hliðina. Ég sá það næst að bifreiðin fór út af en það kom upp svartur reykur og hélt ég að kviknað hefði í bifreiðinni en það reyndist ekki vera. Ég hélt að bifreiðin hefði aðeins farið út af en ekki oltið. Þegar bifreiðin fór út af kom upp snjóköf í kringum hana...”

Síðar í skýrslunni kemur fram að vitnið hringdi í Neyðarlínuna.

Vætti vitnisins Þóris fyrir dómi var mjög á sama veg. Hann kvaðst hafa mætt pallbílnum í beygju í smábrekku, en þar hefði verið töluverð hálka. Vitnið kvaðst hafa veitt því athygli að pallbíllinn „skransaði til“ þegar hann kom inn í hallann, rétt áður en hann mætti honum. Þá hefði pallbíllinn verið að koma í

beygjuna. Vitnið Þórir sagði að stutt hefði verið milli bílanna þegar hann sá fyrst Toyotuna renna til. Vegna þess hefði hann beygt út í kant og verið nærri stopp-
aður þegar bílarnir mættust. Hann hefði verið mjög utarlega í beygjunni. Kvaðst hann telja að ökumaður pallbílsins hefði „tiplað á bremsunum“ þegar hann kom í beygjuna.

Vitnið Þórir sagði að ágætis færð hefði verið, en hált. Ekki hefði verið flug-
hált, því það hefði verið frost og því engin bleyta. Það hefði ekki verið mikil
snjór á veginum.

Vitnið var spurt hve hratt hann hefði ekið. Hann kvaðst hafa ekið á 60-70
km/klst. en hægt á sér í beygjunni, eins og fram er komið. Hann var spurður um
hraða bifreiðarinnar YN 974. Hann sagði að hann hefði ekki verið mikill,
kannski 50 km/klst. Hann kvaðst telja að ökumaðurinn hefði verið að stíga á
bremsuna þegar hann hefði komið að beygjunni og því hefði bíllinn runnið til.

Vitnið Sesselja Arthúrsdóttir greindi svo frá fyrir lögreglu 29. desember
1998, að hún og maður hennar og dóttir hefðu mætt Toyota-pallbifreiðinni við
Skógarnesafleggjara. „Þegar við vorum að mæta pallbifreiðinni fór hún að renna
til. En ökumaður hennar náði þó stjórn á henni og þegar bifreiðarnar mættust
hafði hann sýnilega náð stjórn á henni. Ég geri mér ekki fullkomlega grein fyrir
hversu hratt henni var ekið.“

Fyrir dómi sagði vitnið Sesselja að bílarnir hefðu mæst, þegar pallbíllinn var
kominn út úr kröppustu beygjunni. Hún kvaðst hafa séð hann fyrst renna til
þegar hann hefði verið að taka beygjuna. „En þegar hann mætir okkur er eins
og hann sé aftur búinn að ná valdi á bílnum.“ Vitnið sagði að verið hefði „fljúg-
andi hálka“.

Vitnið Guðmunda Lára Guðmundsdóttir var í bílnum með Þóri og Sesselju.
Hún bar að hún hefði séð Toyota-pallbíllinn rétt áður en hann fór út af. „Hann
kemur á móti okkur og er aðeins farinn að missa stjórn á bílnum, áður en bíl-
arnir mættust. Síðan fórum við meira út í kant. Síðan stoppuðum við.“ Vitnið
sagði að Þórir hefði ekið. Hann hefði verið að hugsa um hvort pallbíllinn næði
að rétta sig af. Hún bar að hún hefði ekki séð Toyotuna fara út af, ekki fylgst
með henni eftir að bílarnir mættust.

Vitnið Marteinn Sigurbjörn Björnsson var ásamt Kristínu Helgadóttur að koma
frá bænum Gröf, sem er skammt vestan við slyksstaðinn. Í lögregluskýrslu, sem
tekin var 29. janúar 1999, er þetta haft eftir honum: „Mætti kvaðst hafa verið á leið
suður Ólafsvíkurveg og á leið niður Hólslandshalla sér hann hvar Toyota-pallbíll-
inn mætir Subaru-fólksbifreið 200-300 m fyrir framan hann og sýndist mætta að
Subaruinn hafi verið og [svo, á eflaust að vera of] innarlega í beygjunni og því hafi
hægri hjól Toyotunnar farið út af veginum og við það hafi ökumaðurinn misst
valdið á bílnum og hann hringsnúist á veginum áður en hann fór út af og valt.“

Fyrir dóminum kannaðist vitnið ekki við örnefnið Hólslandshalla, en sagðist

hafa verið að koma um Hólslandið þegar hann sá bílana mætast. Annar hefði verið Toyota „pickup“, en hinn hefði verið station-bíll, ljósblár, Mitsubishi eða Subaru, „eithvað svoleiðis“. „Þegar þeir mætast þá bara veit ég ekki fyrr en bara jippinn snýst fyrst á veginum á hjólunum, en síðan þá rúllar hann út af í veltum og stoppar á skurðbarminum.“ Vitnið sagði að bílarnir hefðu mæst í beygjunni, en þar væri Skógarnesafleggjarinn. Vitnið sagði að það hefði verið eins og Toyotan hefði „farið með hægri hjólin út fyrir beygjuna og síðan reynt að koma honum upp á veg. Það var alveg glæra þarna.“

Vitnið var í Gröf næstliðna nótt og sagði að „um nóttina og morguninn gerði alveg vitlaust veður en áður má segja að þarna hafi verið alveg autt.“

Um fjarlægðina frá sínum bíl að hinum bílunum tveimur sagði vitnið fyrst fyrir dómi að hún hefði verið eitthvað rúmíur hundrað metrar. Síðar sagði vitnið að fjarlægðin hefði kannski verið nær 200 metrum.

Vitnið Kristín Helgadóttir gaf skýrslu fyrir lögreglu 29. janúar 1999. Þar segir: „Mætta kveðst hafa verið á leið suður Ólafsvíkurveg. Þau hafi verið upp á hæð á leið niður Hólslandshalla og þá hafi hún séð hvar bíll var að velta svona ca. 200-300 m fyrir framan þau.“

Í skýrslu vitnisins Kristínar fyrir dómi kom fram að hún væri frá Gröf þarna í sveitinni og þekkti allar aðstæður. Hún bar að þau Marteinn hefðu verið að koma niður Hólslandshalla þegar slysið varð. Hún hefði þá verið að horfa út um hliðarglugga. Allt í einu hefði fólkið í bílnum hrópað: „Sjáðu, bíllinn er að velta!“ Hún hefði þá litið fram og einungis séð snjóþólstra, og hefði hún þá séð að bíll var að fara út af og út í lausamjöll við hliðina á veginum.

Vitnið Kristín sagði að það hefði verið fljúgandi hálka. Snjórinn hefði fallið í logni og troðist niður og vegurinn verið eins og spegill. Hann hefði ekki verið skafinn.

VII.

Þrír lögreglumenn, sem komu á slysstað, báru vitni fyrir dómi.

Vitnið Sveinn Ingi Lýðsson var lögregluvarðstjóri í Stykkishólmi og kom þaðan á slysstað. Hann ritaði frumskýrslu, sem fyrr er getið. Fram kom hjá vitninu Sveini Inga að hann væri ökukennari. Hann var spurður um það hvað hann hefði talið hæfilegan ökuhraða við þær aðstæður sem voru í beygjunni við Skógarnesafleggjara. Hann sagði að færið hefði gefið tilefni til að aka varlega. Það hefði verið töluverð hálka. Hann mundi hafa ráðlagt nemendum sínum að aka þarna varlega, beygjan væri erfið, sérstaklega þegar ekið væri frá austri til vesturs. Nánar spurður um hið síðasttalda, sagði hann að veghallinn gerði þetta að verkum. Veginum hallaði inn í beygjuna, en rétti síðan mjög fljótt úr sér aftur, þegar ekið væri til vesturs. Aftur á móti væri innhallinn mun lengri þegar ekið væri til austurs. Vitnið kvaðst þekkja þennan stað mjög vel. Vitnið Sveinn Ingi sagðist mundu hafa talið 60-80 km/klst. eðlilegan hraða miðað við beinan veg.

Vitnið Sveinn sagði að hann hefði ekki annast rannsókn á Toyota-bílnum, enda hefði hann farið tiltölulega fljótt af vettvangi. Fleiri lögreglumenn hefðu verið á staðnum og hefðu þeir átt að sjá um vettvanginn. Það hefði ekki verið í verkahring vitnisins að kalla til skoðunarstöð til að láta fara fram rannsókn á bílnum.

Vitnið Björn Jónsson aðstoðarvarðstjóri kom á vettvang ásamt Lárusi Ragnari Einarssyni lögreglumanni. Þeir komu frá Ólafsvík. Vitnið sagði að þeir hefðu verið með þeim síðustu á vettvang, enda um langan veg að fara.

Vitnið sagði að það hefði verið þökkalegasta veður, kalt en úrkomulaust. Á veginum hefði verið snjó- og sveillag, þ.e. þjappaður snjór. Það hefði verið frost og því ekki sveill eins og kæmi í rigningu. Það hefði verið frekar hált, en ekki nein flughálka. Þetta hefði bara verið eins og þegar snjó setur niður á veg og hann þjappast niður í frosti, það yrði aldrei jafnhált og í rigningu.

Vitnið Björn kvaðst ekki hafa gert neina athugun á Toyota-pallbílnum. Hann hefði bara séð hvernig hann hefði verið út leikinn. Hann kvaðst hafa veitt því athygli að bíllinn hefði verið á góðum, grófmynstruðum jeppadekkjum, en mundi ekki hvort þau hefðu verið negld.

Vitnið Björn var spurður hvernig bíllinn hefði farið út af. Hann svaraði að sér hefði sýnst að bíllinn hefði verið búinn að snúast það mikið að hann hefði eiginlega skrensað þvert eftir veginum og runnið út á hlið þegar hann lendir í vegkantinum. Hann kvaðst hafa talið sig geta lesið þetta út úr ummerkjum, en það hefði verið búinn að spilla vettvanginum mjög mikið þegar vettvangsrannsókn hófst. Þetta hefði sýnst líklegt þegar litið hefði verið til hjólfaranna.

Vitnið taldi að miðað við þá vegalengd sem bíllinn fór utan vegar hefði hann ekki verið á neinum ofsahraða.

Vitnið Lárus Ragnar Einarsson lögreglumaður bar að tryggingafélag Toyota-bílsins hefði annast flutning hans suður. Hann sagðist ekki vita til að bíllinn hefði verið athugaður sérstaklega af Bifreiðaeftirlitinu.

Vitnið Lárus Ragnar var spurður hvort honum hefði virst bifreiðin vel útbúin til vetraraksturs. Hann svaraði að miðað við aðra bíla hefði ekki verið hægt að segja að bíllinn hefði verið illa út búinn. Þetta hefði verið jeppi á góðum dekkjum. Hann mundi ekki hvort þau hefðu verið negld, en þetta hefðu verið „fjalladekk“.

Aðspurður um færðina sagði vitnið Lárus Ragnar að það hefði verið hált, og því hefði honum og Birni Jónssyni sóst seint á slysstað.

VIII.

Ákærði hefur borið að hann hafi tekið á leigu Toyota Hilux, 5 manna pallbíl, af því að hann hafi ekki átt kost á stærri bíl. Yfirlýsing Björns Arnars Hauks-sonar, starfsmanns Bílaleigu Flugleiða, og vætti hans fyrir dómi bendir þó til

annars. Framburður vitnisins Björns Arnars var þó að mati dómara ekki fyllilega skýr eða eindreginn um þetta, og verður ekki fullýrt að ákærði fari hér með rangt mál.

Ákærði bar á því ábyrgð sem umráðamaður og ökumaður bifreiðarinnar, að drengirnir tveir, Guðmundur Ísar Ágústsson og Sturla Freyr Sævarsson, voru hafðir á palli bifreiðarinnar YN 974. Þar var búið um þá innan um farangur. Enginn öryggisbúnaður var á pallinum, og húsið yfir honum var fest með óvönduðum festingum, enda var bifreiðin gerð og skráð einungis fyrir fjóra farþega inni í húsi bílsins. Drengirnir voru því í mikilli hættu ef bifreiðinni hlekkst á. Má í þessu sambandi líta á, að upplýst er að ökumaður og farþegar inni í húsi bifreiðarinnar hafi verið í bílbeltum, og er ekki að sjá af gögnum máls að þeir hafi meiðst neitt. Sú háttsemi ákærða að flytja drengina við þær aðstæður sem hér var greint var brýnt brot á 2. mgr. 73. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Dómari telur þessa háttsemi ákærða vera vítavert gáleysi.

Skortur á öryggisbúnaði olli því að við útafkeyrslu og veltu bílsins YN 974 fór skýlið af palli (eða skúffu) hans og drengirnir köstuðust út af pallinum. Við það hlaut Guðmundur Ísar áverka sem urðu honum að bana. Lát hans má því rekja beint til vítaverðs gáleysis ákærða. Varðar það við 215. gr. almennra hegngarlaga.

IX.

Af framburði vitnanna Gylfa Borgþórs Ólafssonar, Vals Sigurðssonar og Kristins Guðmundar Bjarnasonar má víst telja að bifreiðin YN 974 hafi verið í fullkomnu lagi til vetraraksturs. Vætti lögreglumannanna Björns Jónssonar og Lárusar Ragnars Einarssonar styður þetta. Upplýst er að ekki sprakk á hjólbarða og að hemlakerfi var í lagi. Ákærði sagði í skýrslu sinni fyrir dómi að hann hefði ekki orðið var við galla á bílnum. Í skýrslu hans kom fram að hann hafði ranghugmyndir um bifreiðina. T.a.m. sagði hann ranglega að hún hefði verið með ABS-hemlakerfi og einnig að þetta hefði verið 10 ára gamall bíll, en hann var af árgærd 1997. Ekkert er fram komið sem hugsanlega gæti bent til að slysið hafi orðið vegna einhvers vanbúnaðar eða bilunar á bifreiðinni. Ætla verður af framburði ákærða, sem fær stuðning af vætti Gylfa Borgþórs, að bifreiðin hafi verið í fjórhjóladrifi þegar slysið varð.

Víst er að hált var á veginum þar sem slysið varð. Vitni eru á einu máli um það, en kveða misjafnlega fast að. Ákærði sagði fyrir dómi að hann hefði ekkert orðið var við hálku „fyrir en í þessari beygju – eða á þessum kafla“. Þetta er ekki trúverðugt, þar sem fram er komið að snjór hafi verið á vegi frá Borgarnesi, enda segir vitnið Ágústa Hera Harðardóttir í vætti sínu: „...þegar maður er að keyra í bílnum að þá glampaði alveg af veginum sko. Þú veist, maður sá alveg að það var einhver hálka.“

Frammi liggur í málinu vottorð Veðurstofu Íslands um veður 27. desember

1998. Þar er lýst veðri á þremur veðurathugunarstöðum, Bláfeldi í Staðarsveit á sunnanverðu Snæfellsnesi, í Kerlingarskarði og Stykkishólmi. Á Bláfeldi er þennan dag kl. 12 austsuðaustan 4,6 metrar á sekúndu (mesti vindhraði milli athugana hinn sami), úrkoma í grennd, skyggni 5 km og hiti $-1,2^{\circ}$ C. Í Stykkishólmi á sama tíma var A 7,2 m/s (mesti vindhraði milli athugana 9,2 m/s), lágarenningur, skyggni 40 km og hiti $-1,7^{\circ}$ C. Kl. 13 gaf sjálfvirk stöð í Kerlingarskarði upp SA (133°) 6,9 m/s (sama milli ath.) og hitastig $-3,6^{\circ}$ C. Veðurvottorð gefa litla breytingu á síðari tíma dagsins.

Þá er þess að geta að fram hefur verið lögð yfirlýsing Vegagerðarinnar um færð þennan dag. Þar segir: „Samkvæmt dagbók Vegagerðarinnar um kl. 08:00 að morgni sunnudagsins 27.12.1998 var þæfingsfærð (G = þæfingur) og snjó-koma á Ólafsvíkurvegi á milli Heydalsvegur og Vegamóta.“ Neðanmáls á skjali þessu er skýring á orðinu þæfingi: „Þæfingur: Vegyfirborð þakið að hluta eða að öllu leyti með 10–20 cm lausum eða lítið þjöppuðum snjó og/eða stökum minni háttar sköflum og færð þannig að ekki telst öruggt færi nema fyrir fólks-bifreiðar með drif á öllum hjólum.“

Af fram lögðum ljósmyndum má sjá að nýfallinn er snjór á auða jörð, sbr. vætti vitnanna Marteins Sigurbjörns Björnssonar og Kristínar Helgadóttur. Getur snjódýptin samkvæmt myndunum vel komið heim við dagbókarfærslu Vegagerðarinnar að mati dómara.

Vætti vitnanna Þóris Bjarnasonar og Björns Jónssonar um færð og hálku er að mati dómara glögg og kemur betur heim við þau gögn, sem lýst er hér að framan, en vætti annarra vitna. Vitnið Þórir sagði að ágætis færð hefði verið, en hált. Ekki hefði verið flughált, því það hefði verið frost og því engin bleyta. Það hefði ekki verið mikill snjór á veginum. Vitnið Björn sagði m.a. að það hefði verið frost og því ekki svell eins og kæmi í rigningu. Það hefði verið frekar hált, en ekki nein flughálka.

Af gögnum máls verður ekki ráðið hver hraðinn var á bifreiðinni YN 974 þegar ákærði ók henni inn í beygjuna við Skógarnesafleggjara. Nærtækast er að miða við að hraðinn hafi verið eitthvað nærri því sem ákærði sjálfur greindi frá, fyrst Sveini Inga Lýðssyni lögreglumanni og síðar í skýrslu sinni fyrir lögreglu, þ.e. 70–80 km/klst. Mátti ákærði öðrum fremur fylgjast með hraðanum. Vitnum ber saman um að bifreiðinni hafi ekki verið ekið hratt, og getur því hraðinn varla hafa verið meiri en þessi.

Af skýrslu ákærða sjálfs og vætti vitna má ráða að bifreiðin hefur fyrst farið að renna til í hálkunni þegar hún var að koma inn í beygjuna. Í skýrslu sinni fyrir lögreglu sagði ákærði: „Ég kom þarna í aflíðandi beygju og þar fór bifreiðin að renna til á veginum.“ Vætti vitnisins Þóris Bjarnasonar var greinargott um þetta. Hann bar fyrir dóminum að hann hefði veitt því athygli að pallbíllinn „skransaði til“ þegar hann kom inn í hallann, rétt áður en hann mætti honum.

Fyrir lögreglu bar vitnið Þórir að það hefðu verið um 100 m milli bílanna þegar hann tók eftir þessu, en eins og fyrr er getið er beygjan um 220 m löng. Vitnið tók fram að beygjan væri „afar lúmsk“, og vitnið Sveinn Ingi Lýðsson bar að beygjan væri erfið, sérstaklega þegar ekið væri frá austri til vesturs. Því ylli veghallinn, veginum hallaði inn í beygjuna, en rétti síðan mjög fljótt úr sér aftur. Vitnið var lögregluvarðstjóri og ökukennari og kvaðst þekkja þennan stað mjög vel. Vætti vitnanna Sesselju Arthúrsdóttur og Guðmundu Láru Guðmundsdóttur styður það að bifreið ákærða hafi verið farin að renna til á veginum áður en bifreiðarnar mættust.

Í frumskýrslu lögreglu er þetta haft eftir ákærða: „Í aflíðandi beygju á 70-80 km/klst. hraða hafi bifreiðin skrensað til vinstri að aftan, hann reynt að rétta hana af, talið sig hafa tekist það í fyrstu en síðan skrensað til hægri. Þá kveðst hann hafa reynt að hemla, bifreiðin snúist meira á veginum og síðan farið út af.“ Þessi lýsing er að mati dómara greinargóð og hún samræmist því sem fram kemur hjá ákærða fyrir lögreglu og fyrir dómi. Fyrir dóminum spurði sækjandi ákærða hvort hann hefði stigið á bremsurnar eftir að bíllinn fór að renna til. Ákærði kvaðst ekki muna það nákvæmlega. Hann kvaðst hafa einbeitt sér að því að stýra bílnum. Sækjandi bar þá undir ákærða það sem segir í frumskýrslu lögreglu, að hann hefði reynt að hemla. Ákærði sagði að það gæti mjög vel passað. Vitnið Þórir Bjarnason bar fyrir dóminum að hann teldi að ökumaður pallbilsins hefði „tiplað á bremsunum“ þegar hann kom í beygjuna. Hann endurtók þetta með breyttu orðalagi, sagði að hann teldi að ökumaðurinn hefði verið að stíga á bremsuna þegar hann hefði komið inn í beygjuna og því hefði bíllinn runnið til.

Í skýrslu sinni fyrir dómi lét ákærði að því liggja að akstur bíls, þ.e. bifreiðar Þóris og Sesselju, sem hann mætti í beygjunni við Skógarnesafleggjara hefði átt þátt í því að hann missti stjórn á bifreið sinni. Framburður ákærða um þetta var þó að mati dómara hvorki skýr né einarður. Getur hann ekki talist trúlegur. Verður að telja afar líklegt að ákærði eða farþegar í bifreið hans hefðu getið þess við lögreglu ef ákærði hefði verið knúinn til að aka mjög innarlega í beygjunni vegna þess að bifreið Þóris og Sesselju hefði verið innarlega á vegi. Er sennilegt að umræddur framburður eigi rót að rekja til skýrslu Marteins Sigurbjörns Björnssonar fyrir lögreglu, sbr. hér að framan. Við framburð Marteins og Kristínar Helgadóttur er það að athuga, að neðst úr Hólslandshalla að slyssstað er um 1 km samkvæmt vegmæli í bifreið dómarans, sem fer veg þennan reglulega í embættiserindum, en ekki 200-300 m, svo sem fram kemur í framburði þeirri fyrir lögreglu. Framburður vitnisins Marteins um það hvernig bílar Þóris og ákærða mættust gengur þvert á skýran framburð vitnisins Þóris, en hann bar að vegna þess að Toyota-pallbíllinn hefði „skransað til“ rétt áður en þeir mættust, hefði hann beygt út í kant og verið nærri stoppaður þegar bílarnir mættust. Vætti vitnisins Guðmundu Láru Guðmundsdóttur styður þetta.

Af því sem hér er saman dregið telur dómari fullvíst að ákærði missti vald á bifreiðinni YN 974 vegna þess að hann mat ekki aðstæður rétt og sýndi ekki nægilega varúð. Ákærði ók bifreið sem hann var ekki vanur. Það var hált, og það vissi ákærði eða mátti vita, þar sem hann hafði um hríð ekið á nýföllum þjöppuðum snjó. Hálfan var þó ekki svo mikil að hún hefði átt að verða til skaða, ef varlega var ekið. Ákærði missti vald á bifreiðinni í beygju, sem er varasamari en hún lítur út fyrir að vera álengdar. Það er vafalaust að mati dómara að ákærði kemur of hratt inn í beygjuna miðað við aðstæður, og þegar bíllinn skrífður til hliðanna bregst hann við því m.a. með því að hemla, sem á þátt í því að hann missir endanlega stjórn á bifreiðinni og hún fer út af veginum. Niðurstaða dómarans verður sú, þegar allir þættir atvika og aðstæðna hafa verið skoðaðir, að ákærði hafi ekið bifreiðinni „of hratt og án nægjanlegrar aðgæslu“, svo sem segir í ákæru. Gáleysi ákærða var orsök þess að bíllinn fór út af vegi, sem leiddi Guðmund Ísar til bana. Varðar háttsemi ákærða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og einnig við 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 36. gr. og c-, g- og h-liði 2. mgr. sömu gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 100. gr. sömu laga.

X.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Ákærði á að baki alllangan sakaferil samkvæmt fram lögðu sakavottorði. Ell efu sinnum hefur hann sætt refsingu, fyrir ýmis hegningarlagabrot og einnig brot á fíkniefnalögum og áfengislögum. Síðast sætti hann refsingu, með dómi, 17. febrúar 1995, þá fyrir brot á fíkniefnalögum. Fyrri brot ákærða hafa ekki bein áhrif á ákvörðun refsingar hans í þessu máli.

Drengurinn sem lést við bílslysið, Guðmundur Ísar Ágústsson, var hálfbróðir sambýliskonu ákærða. Má því segja að hér sé um að ræða fjölskylduharmleik, sem hljóti að hafa lagst þungt á ákærða og fjölskyldu hans. Ber að mati dómara að taka tillit til þess við ákvörðun refsingar.

Dómari ákveður að ákærði skuli sæta þriggja mánaða fangelsi, en rétt þykir honum að fullnustu þeirrar refsingar verði frestað og að hún falli niður að liðnum þremur árum frá uppkvaðningu dóms þessa, ef ákærði heldur almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga, sbr. nánar í dómsorði.

Svipta ber ákærða ökurétti skv. 101. gr. umferðarlaga, svo sem ákærandi krefst, og þykir dómara tímalengd sviptingar vera hæfileg eitt ár frá birtingu dóms þessa.

Dæma ber ákærða til að greiða allan sakarkostnað. Undir hann falla málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans, Guðmundar Ágústssonar hdl., sem skulu vera 150.000 krónur auk virðisaukaskatts.

Það er athugavert við rannsókn lögreglu á máli þessu, að hún lét ekki rannsaka bifreiðina YN 974 eftir slysið.

Daði Jóhannesson, fulltrúi sýslumannsins í Stykkishólmi, sótti málið.

Finnur Torfi Hjörleifsson héraðsdómari kveður upp þennan dóm.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Borgar Þór Þórisson, sæti þriggja mánaða fangelsi. Fullnustu þeirrar refsingar skal fresta og hún falla niður að liðnum þremur árum frá uppkvaðningu dóms þessa, ef ákærði heldur almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærði er sviptur ökurétti í eitt ár frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þ.m.t. málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Guðmundar Ágústssonar hdl., 150.000 krónur auk virðisauka-skatts.
