dalir upptækir til ríkissjóðs, er haldlagðir voru 19. janúar 1977, en þeirra var aflað með fíkniefnasölu.

Dómsorð:

Ákærði, Birgir Bótólfur Guðmundsson, fæddur 17. október 1954 í Reykjavík, sæti fangelsi í 3 ár og greiði í fésekt til ríkissjóðs kr. 1.000.000. Refsivist til frádráttar komi 71 dags gæsluvarðhaldsvist, en í stað sektar 80 daga fangelsi, verði hún eigi greidd innan 3ja vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar af kr. 200.000 til skipaðs verjanda, Guðmundar Ingva Sigurðssonar hæstaréttarlögmanns, og kr. 200.000 í saksóknarlaun, er renni í ríkissjóð.

Upptæk til eyðingar skulu eftirtalin fíkniefni og fylgihlutir:

1) 502 gr hass með umbúðum. 2) 1.3 gr amfetamínduft með umbúðum og tvær hasspípur. 3) 1318 gr hass, fjórar hasspípur og ein skálavog. 4) 1109 gr hass.

Upptækir skulu til ríkissjóðs 110 bandaríkjadalir.

Mánudaginn 1. mars 1982.

Nr. 172/1981. **Ákæruvaldið**
(Bragi Steinarsson, settur vararíkissaksóknari)
gegn
Steini Oddgeiri Sigurjónssyni
(Stefán Pálsson hrl.).

Bifreiðaárekstur. Brot gegn umferðarlögum.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Logi Einarsson, Björn Sveinbjörnsson og Sigurgeir Jónsson.

Málinu var áfrýjað til Hæstaréttar að ósk ákærða með áfrýjunarstefnu 19. júní 1981, en af ákæruvalds hálfu er

krafist staðfestingar héraðsdóms að því er varðar refsingu, sviptingu ökuréttinda og greiðslu sakarkostnaðar. Ágrip barst Hæstarétti 8. desember s. á.

Í ákæruskjali segir, að ákærði hafi verið á suðurleið, en það á að vera á norðurleið. Þetta er leiðrétt í héraðsdómi. Í héraðsdómi er ákærði m. a. sakfelldur fyrir að hafa „brotið gegn ákvæði 1., 3. og e lið 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga." Við flutning málsins fyrir Hæstarétti voru vararíkissaksóknari og verjandi ákærða sammála um, að leiðréttingí héraðsdómi á víxlun í ákæru suðurleið/norðurleið sé rétt og að um ritvillu sé að ræða í héraðsdómi, er sakfellt er fyrir 1., 3. og e lið 3. mgr. 49. gr., en það eigi að vera 1. og 2. mgr. og e liður 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Var málið reifað í samræmi við ákvæði 3. mgr. 118. gr. laga um meðferð opinberra mála nr. 74/1974 vegna þessa.

Atvikalýsing í ákæruskjali er ekki svo ítarleg sem efni stóðu til, en ekki þykir þó næg ástæða til ómerkingar héraðsdóms þess vegna.

Með þessum athugasemdum og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms þykir mega staðfesta hann, en ákvæði 2. mgr. 45. gr., 1. og 2. mgr. og e liður 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga, sbr. 80. gr. sömu laga, sbr. lög nr. 54/1976, tæma sök.

Dæma ber ákærða til greiðslu áfrýjunarkostnaðar sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 3.000.00 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, 3.000.00 krónur.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Ákærði, Steinn Oddgeir Sigurjónsson, greiði allan kostnað af áfrýjun málsins, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 3.000.00 krónur, og laun skipaðs verjanda síns, Stefáns Pálssonar hæsttaréttarlögmanns, 3.000.00 krónur.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Akureyrar 11. maí 1981.

Mál þetta, sem höfðað er með ákæruskjali ríkissaksóknara, dagsettu 2. janúar 1981, var tekið til dóms 8. maí 1981. Í þinghaldi 23. febrúar 1981 var Benedikt Ólafsson héraðsdómslögmaður skipaður verjandi ákærða í málinu. Lagði verjandinn fram vörn 8. maí sl., og var málið þá dómtekið. Ákærða hafði hinn 16. desember 1980 verið gefinn kostur á að ljúka máli þessu með dómssátt, sem hann hafnaði.

Málið er höfðað „á hendur Steini Oddgeiri Sigurjónssyni mjólkurfræðingi, Smárahlíð 24 B á Akureyri, fæddum 22. maí 1954 í Ólafsfirði, fyrir að hafa laugardaginn 9. ágúst 1980 ekið bifreiðinni A 6667 eftir Norðurlandsvegi í Öxnadal á suðurleið, án nægjanlegrar aðgæslu og allt of hratt miðað við aðstæður, eftir miðjum vegi, yfir hæðarbrún, með þeim afleiðingum, að ákærði missti stjórn á bifreiðinni, og hún rakst á bifreiðina A 7398, sem valt út af veginum á móts við Efstalandskot.

Telst þetta varða við 1. mgr. 37. gr., 2. mgr. 45. gr., 1., 2. og e lið 3. mgr. 49. gr., sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, sbr. lög nr. 54/1976.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar, til sviptingar ökuréttinda samkvæmt 81. gr. umferðarlaga og til greiðslu alls sakarkostnaðar."

Ákærði, sem er kominn yfir lögaldur sakamanna og telst sakhæfur, hefur sætt kærum og refsingum sem hér segir.

1973 22/10 á Akureyri: Sátt, 1.000 kr. sekt fyrir brot á 21. gr. áfengislaga.

1978 6/1 á Akureyri: Sátt, 50.000 kr. sekt fyrir brot á 2., sbr. 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga og 1. mgr. 24. gr. áfengislaga. Sviptur ökuleyfi í 1 ár frá 6/1 1978.

Málavextir eru þessir:

Laugardagsmorguninn 9. ágúst 1980 ók ákærði bifreið sinni, A 6667, eftir Norðurlandsvegi á norðurleið, og á blindhæð á móts við bæinn Efstalandskot mætti hann bifreiðunum V 106, sem var á suðurleið, og A 7398. Bifreið ákærða fór út í hægri vegarhelming, þannig að hægri framhjól fóru (sic) út fyrir veginn, og þannig komst hann fram hjá bifreiðinni V 106, en þegar ákærði reyndi að vinna bifreið sína aftur inn á veginn, skekktist hún á veginum, og vinstra framhorn bifreiðar ákærða rakst í vinstri hlið bifreiðarinnar A 7398 með þeim afleiðingum, að sú bifreið

fór á hvolf utan vegar. Ekki urðu nein teljandi meiðsl á fólki í umferðarslysi þessu. Eftir áreksturinn hélt bifreið ákærða nokkurn spöl áfram, þar til ákærða tókst að stöðva bifreiðina, og hann ásamt farþega, sem með honum var, fór til aðstoðar fólki því, sem í þeirri bifreið var, sem hafði oltið.

Tilkynning um umferðarslys þetta barst til lögreglunnar á Akureyri sama dag, kl. 1037. Lögreglumennirnir Gísli Ólafsson, Hjörtur Gíslason og Stefán Matthíasson fóru á vettvang, og gerði lögreglumaðurinn Stefán Matthíasson frumskýrslu um atburðinn. Með lögreglumönnunum fór á staðinn Ólafur Oddsson, héraðslæknir á Akureyri.

Í frumskýrslu Stefáns Matthíassonar segir, að umrætt óhapp hafi orðið með þeim hætti, að þegar bifreiðarnar A 7398, sem var á suðurleið, og bifreiðin A 6667, sem var á norðurleið, mættust, þá skullu þær saman með þeim afleiðingum, að hin fyrrnefnda hafnaði á hvolfi utan vegar. Ökumaður og farþegi í bifreiðinni A 7398 voru í bílbeltum og festust því í bifreiðinni, en vegfarendur, er fyrstir komu að slysstað, gátu losað þau úr bifreiðinni. Þá segir í skýrslu lögreglumannsins, að enginn í bifreiðunum hafi slasast við áreksturinn að undanskildu því, að ökumaður A 7398 kvartaði undan eymslum í baki. Að mati Ólafs Oddssonar héraðslæknis var ekki nauðsynlegt að flytja hann á sjúkrahús.

Í frumskýrslu ökumanns bifreiðarinnar A 7398, sem var Konráð Mýrdal Ásgrímsson, fæddur 13. maí 1917, til heimilis að Oddeyrargötu 34, Akureyri, segir, að hann hafi ekið á eftir bifreiðinni V 106, er umrætt óhapp hafi orðið. Bilið á milli bifreiðanna hafi verið um 100 metrar og ökuhraði sinn hafi verið um 70 km miðað við klukkustund. Þegar hann hafi nálgast hæð á veginum, hafi hann séð, hvar bifreiðin A 6667 kom yfir hana á mikilli ferð, sem hann gat þó ekki tilgreint nánar, og hafi sú bifreið mætt bifreiðinni V 106 á háhæðinni. Bifreiðin A 6667 hafi þá verið yst á hægri vegarbrún og með hægri hjólin utan vegar. Ökumaður A 7398 kveður sig þá hafa fært sína bifreið vel yfir á hægri vegarhelming, en í þann mund hafi bifreiðin A 6667 snúist og er bifreiðarnar mættust, hafi vinstra framhorn A 6667 rekist í bifreiðina A 7398 með þeim afleiðingum, að bifreiðin valt á toppinn og hafnaði utan vegar.

Í frumskýrslu ákærða segir, að hann hafi verið á u. þ. b. 60—70 km hraða miðað við klukkustund, þegar óhappið varð. Hann hafi mætt bifreiðinni V 106 á nefndri hæð. Þá segir ákærði, að

vegna þess hversu innarlega á veginum bifreiðin V 106 hafi verið, hafi hann vikið eins langt til hægri og honum hafi verið unnt. Afleiðingin af þessu hafi verið sú, að hægri hjól bifreiðar ákærða hafi hafnað utan vegarins. Hann hafi þá aukið hraða bifreiðarinnar lítillega til að reyna að ná hjólunum aftur upp á vegarbrúnina, en í þann mund þegar hann mætti bifreiðinni A 7398, hafi bifreið hans snúist þannig, að vinstra framhorn hennar hafi lent á bifreiðinni A 7398. Við þetta segir ákærði, að bifreiðin A 7398 hafi hafnað í lausamjöl í vegarkantinum og þar næst farið á hvolf út af veginum. Sjálfur kvaðst ákærði ekki hafa náð að stöðva bifreið sína fyrr en um 70 metra norðan við árekstursstaðinn af þeirri ástæðu, að hjólbarði hafi sprungið á bifreið hans við árekturinn.

Í skýrslu Stefáns Matthíassonar lögreglumanns kemur fram, að bifreiðin A 7398 hafi verið mjög mikið skemmd og nánast ónýt, en skemmdir á bifreiðinni A 6667 hafi verið þessar: vinstra bretti, stuðari, grill, vélarlok og vinstra framhjól allt mjög skemmt. Einnig hafi framrúða skemmst og framhurð vinstra megin. Þá kemur fram í skýrslu lögreglumannsins, að ökumaður V 106 hafi verið farinn af vettvangi, áður en lögreglan hafði tal af honum.

Mánudaginn 11. ágúst tók Daníel Snorrason lögreglumaður skýrslu af ákærða vegna umferðarslyssins. Í þessari skýrslu kemur fram, að ákærði hafi ekið norður umræddan veg og er hann hafi komið upp á hæðina, sem var þarna á veginum, hafi hann verið búinn að draga aðeins úr ferð, og hann taldi, að hraðinn hefði verið á milli 60 og 70 km miðað við klukkustund. Hann hafi verið búinn að sjá til ferða tveggja bifreiða, áður en hann kom að hæðinni. Hafi hann þá farið vel út á hægri vegarbrúnina, er hann kom að hæðinni. Þegar hann hafi verið kominn rétt yfir háhæðina, hafi hann mætt bifreiðinni V 106. Hafi þeirri bifreið verið ekið það innarlega á veginum, að hann hafi orðið að sveigja til hægri út fyrir veginn með hægri hjól til að koma í veg fyrir árekstur. Lausamöl hafi verið í vegarbrúninni, þannig að hann reyndi að smámjaka bifreiðinni inn á veginn aftur. Eftir að hann hafði farið eftir vegarbrúninni smáspöl, hafi hann séð, hvar vegarbrúnin hækkaði, og hann hafi því talið, að ef hann næði bifreiðinni ekki inn á veginn aftur, mundi hún velta. Hafi hann þá lagt á bifreiðina til vinstri inn á veginn og hafi náð henni inn á hann, en þá hafi hún skriðið til hægri að aftan og snúist þannig, að vinstra framhorn bifreiðarinnar lenti á bif-

reiðinni A 7398. Við árekstur inn hafi hjólbarði vinstra framhjóls rifnað og af þeirri ástæðu hafi hann ekki árætt að hemla strax eftir árekstur inn. Taldi ákærði, að hann hefði náð að stöðva bifreið sína um 40 metra frá árekstursstað. Í þann mund sem bifreið hans hafi stöðvast, hafi hann ekki tekið eftir því, að bifreiðin A 7398 hafði oltið, og af þeirri ástæðu hafi hann ekið af stað norður eftir og ætlað að snúa við skammt norðar. Þegar ákærði hafi verið að snúa bifreið sinni við, þá hafi hann séð, að hin bifreiðin hafði oltið, og hann hafi þá ekið bifreið sinni út í vegarbrún og hlaupið að bifreiðinni A 7398 ásamt farþega, sem með honum var, og hafi þeir hjálpast að við að koma fólkinu út úr bifreiðinni A 7398. Ákærði taldi, að hraði bifreiðar sinnar hefði ekki verið meiri en 60—70 km miðað við klukkustund, en eftir að bifreið hans hafi lent með hægri hjólin út fyrir veginn, hafi hann aukið bensíngjöf til að reyna að vinna bifreiðina upp á veginn aftur. Taldi ákærði, að hraði bifreiðar hans hefði ekki aukist við þetta. Ákærði taldi, að hraði bifreiðar þeirrar, er hann mætti, hafi verið eðlilegur, en bifreiðin V 106 hafi verið of innarlega á veginum. Þá taldi ákærði, að ökumaður bifreiðarinnar A 7398 hefði átt að geta vikið betur, er hann sá, hvað verða vildi.

Við þingfestingu málsins hinn 23. febrúar sl. kom ákærði fyrir dóminn. Fyrir dóminum lýsti hann því yfir, að rangt væri farið með það í ákæruskjalinu, að í greint sinn hefði hann verið á suðurleið, hann hefði verið, eins og gögn málsins bera með sér, á norðurleið.

Verjandi ákærða hefur lýst því yfir í vörn, að hann líti á þessa villu í ákærunni sem prentvillu, og varðar þessi galli á málatilbúnaði ekki frávísun málsins, þar sem málið er að öðru leyti reifað með tilliti til þess, sem gerðist.

Fyrir dóminum hefur ákærði lýst því, að hann hafi ekið varlega miðað við aðstæður og á löglegum hraða. Hann kveðst hafa orðið að víkja fyrir bifreiðinni V 106 og við það hafi bifreið hans farið út í vegarbrúnina hægra megin og hafi hann þá tekið þann kost að reyna að ná bifreiðinni aftur inn á veginn, en þá hafi bifreiðin orðið skökk á veginum, þegar framhjólin komust inn á hann, og þannig hafi það gerst, að vinstra framhorn bifreiðar hans hafi rekist í fremsta hluta bifreiðarinnar A 7398 með þeim afleiðingum, að ökumaður A 7398 missti stjórn á bifreiðinni og bifreiðin valt út af veginum hægra megin frá honum séð. Þá sagði ákærði, að þegar hann hefði komið að fyrr-

greindri hæð á veginum, þá hafi hann verið á u. þ. b. 60—70 km hraða miðað við klukkustund, og hann taldi, að þá hefði hann verið á hægri vegarbrún. Ákærði kveðst hafa vitað af bifreiðinni V 106 á leiðinni yfir hæðina og þær bifreiðar hafi mæst á háhæðinni og þá hafi ákærði neyðst til að víkja það langt til hægri, að hægri hjól bifreiðar hans hafi farið út af veginum með þeim afleiðingum, sem áður hefur verið lýst. Fyrir dóminum mótmælti ákærði því, að bifreið hans hafi verið á það mikilli ferð, að hún hafi rásað til á veginum fram hjá bifreiðinni V 106.

Vitnið Konráð Mýrdal Ásgrímsson, fæddur 13. maí 1917, til heimilis að Oddeyrargötu 34, Akureyri, hefur borið, að hann hafi ekið suður Norðurlandsveg í greint sinn á u. þ. b. 60—70 km hraða miðað við klukkustund. Á undan bifreið hans hafi ekið um 100 metrum framar bifreiðin V 106. Hæð hafi verið á veginum þarna og þegar bifreiðin V 106 hafi verið komin á háhæðina, hafi bifreiðin A 667 komið yfir umrædda hæð á mikilli ferð á móti honum. Hafi hann þá séð, að ökumaður bifreiðarinnar A 6667 hafi sveigt til hægri með þeim afleiðingum, að hægra afturhjól hafi lent út fyrir veginn. Taldi hann fullvíst, að er bifreiðin kæmi inn á veginn aftur, mundi hún velta. Hann hafi þá dregið úr hraða og fært bifreið sína meira út í vegarbrúnina. Ökumanni A 6667 hafi þó tekist að ná bifreið sinni inn á veginn aftur, en hafi þá ekki náð valdi á bifreiðinni og hafi vinstra framhorn þeirrar bifreiðar lent á vinstra framhorni bifreiðar vitnisins. Við það hafi stýri bifreiðar vitnisins fest og við það hafi bifreið þess oltið vestur af veginum. Vitnið sagði, að eiginkona sín hefði verið farþegi í bifreið hans og hafi þau bæði verið í öryggisbeltum. Við veltuna hafi toppurinn lagst inn og þrengt að þeim, þannig að þau hafi átt í nokkrum erfiðleikum með að losna eða að ná til festinga á örvggisbeltum. Taldi vitnið sig hafa sloppið ómeitt frá óhappinu að því undanskildu, að það hafi fundið til nokkurra eymsla í baki. Vitnið sagði, að eiginkona sín væri víða marin, m. a. aftan á hægra herðablaði. Þá hafi hún fundið til í höfði, aðallega fyrst eftir áreksturinn. Þá hefur þetta vitni sagt, að bifreiðin V 106 hafi í greint sinn verið vel hægra megin á veginum og það hafi hún verið allan þann tíma, sem hann hafi ekið á eftir þessari bifreið. Þetta vitni taldi, að bifreiðin A 6667 hefði getað komist fram hjá V 106 með góðu móti, ef henni hefði verið ekið skikkanlega. Þá sagði vitnið, að hraði bifreiðarinnar A 6667 hefði verið mjög mikill,

enda hefði hann ekki stöðvað fyrr en 300—500 metrum norðar en áreksturinn varð.

Vitnið Örn Jóhannsson, fæddur 5. nóvember 1953, til heimilis að Smárahlíð 24, Akureyri, hefur borið, að það hafi verið farþegi í bifreiðinni A 6667, er áreksturinn hafi orðið. Hafi það setið í framsæti og séð aðdragandann að því, sem gerðist. Vitnið segir, að bifreiðin A 6667 hafi verið á leiðinni norður umræddan veg og hafi ákærði ekið á eðlilegum umferðarhraða að áliti vitnisins. Vitnið kvaðst ekki hafa gert sér nákvæma grein fyrir hraða bifreiðarinnar, þar sem það hafi ekki séð á hraðamæli þaðan sem það sat. Þó taldi vitnið, að ákærði hefði haldið jöfnum hraða, er hann fór upp á umrædda hæð, enda hefði vegurinn þarna verið beinn og nægilega breiður að áliti vitnisins til að mæta hvaða bifreið sem var. Þegar bifreiðin A 6667 hafi verið komin á háhæðina, hafi þeir mætt bifreiðinni V 106 og hafi vitnið þá séð bifreiðina A 7398, sem var ekið rétt á eftir bifreiðinni V 106. Vitninu virtist hraði bifreiðarinnar vera nokkuð eðlilegur, en ekki gat vitnið gert sér grein fyrir, hversu mikill hraði þeirra var. Vitnið taldi, að bifreiðinni V 106 hefði verið ekið alveg á miðjum veginum, og taldi vitnið því, að útilokað hefði verið að mæta bifreiðinni þarna öðruvísi en að fara út af veginum, eins og ákærði hafi gert. Ákærði hafi síðan reynt að sveigja bifreið sinni inn á veginn aftur, en við það hafi bifreiðin skriðið til að aftan og skekkst þannig á veginum, að vinstra framhorn bifreiðarinnar A 6667 hafi rekist í vinstra framhorn bifreiðarinnar A 7398. Vitnið telur, að ákærði hafi ekkert hemlað, fyrr en eftir að áreksturinn hafði orðið. Þá taldi vitnið, að bifreiðin A 7398 hefði ekki verið eins innarlega á veginum og V 106, en taldi þó, að ökumaður hefði getað vikið betur. Vitninu virtist högg það, sem varð við áreksturinn, ekki hafa verið mikið og það hafi ekki séð, þegar bifreiðin A 7398 fór á hvolf. Nokkru frá árekstursstað hafi bifreið ákærða stöðvað og síðan hafi hann ekið aftur af stað til þess að snúa við. Hafi þeir ekki séð, fyrr en þeir fóru að snúa við, að bifreiðin A 7398 hafði oltið. Þá ítrekaði vitnið, að bifreiðinni V 106 hefði verið ekið á miðjum vegi, og ekki tók vitnið eftir því, að ökumaður þeirrar bifreiðar hefði að sveigja til hægri. Þá taldi vitnið, að ef ákærði hefði ekki náð bifreiðinni upp á veginn aftur, hefði hún oltið í kantinum, sem hafi farið hækkandi. Þá sagði þetta vitni, að það hefði ekki séð bifreiðina V 106, fyrr en um það leyti sem bifreiðarnar hafi mæst. Aðdragandinn að þessu hafi verið mjög

skammur og enginn vegur hafi verið fyrir ákærða að stöðva. Vitnið sagði, að ákærði hefði vikið bifreiðinni það langt til hægri, að hægra framhjól hafi farið út af veginum, og síðan hafi ákærði náð bifreiðinni aftur inn á veginn og þá hafi bifreiðin skekkst þannig, að vinstra framhorn bifreiðar ákærða rakst á bifreiðina A 7398 með fyrrgreindum afleiðingum. Ekki treysti vitnið sér til að segja til um það, hvort bifreið ákærða hefði verið ekið á 60, 70 eða 80 km hraða miðað við klukkustund.

Vitnið Guðrún Þorsteinsdóttir, fædd 13. september 1918, til heimilis að Oddeyrargötu 34, Akureyri, en hún var farþegi í bifreiðinni A 7398 í greint sinn og sat í hægra framsæti, hefur borið, að þegar bifreiðin A 7389 var að koma að umræddri hæð á veginum, hafi það verið búið að taka eftir bifreið, sem var ekið á undan bifreiðinni A 7398 upp á hæðina. Ekki sagðist vitnið hafa veitt þeirri bifreið neina sérstaka athygli, þannig að það gat ekki sagt til um staðsetningu hennar á veginum. Þá sagðist vitnið ekki heldur hafa veitt því sérstaka athygli, þegar bifreiðin A 6667 kom yfir hæðina sunnan frá, og ekki var það visst um, hvar sú bifreið mætti bifreiðinni, er ekið var á undan bifreiðinni A 7398. Vitnið kveðst fyrst hafa farið að taka eftir bifreiðinni A 6667, þegar það sá hana rása yfir á öfugan kant á móti þeim, þannig að hún stefndi beint framan á þau. Ökumaður þeirrar bifreiðar hafi svo náð að sveigja frá þeirra bifreið yfir á sinn vegarhelming aftur, og taldi vitnið þá, að þau væru sloppin. Þá virtist vitninu sem ökumaður bifreiðarinnar A 6667 réði ekkert við hana og að hún hafi rásað aftur inn á veginn með þeim afleiðingum, að hún hafi skollið á bifreið þá, sem vitnið var í. Höggið hafi verið það mikið, að bifreiðin hafi snúist og oltið og stöðvast á toppnum. Vitnið segir, að er það hafi veitt bifreiðinni A 6667 fyrst athygli, þá hafi hraði hennar verið mjög mikill, og því virtist algerri tilviljun háð, hvar sú bifreið mundi lenda. Vitnið segir, að hraði bifreiðarinnar A 7398 hafi ekki verið mikill og að ökumaður þeirrar bifreiðar hafi ekki átt neina möguleika á að koma í veg fyrir árekstur, þar sem tilviljun hefði ráðið því, hvert bifreiðin A 6667 hefði stefnt.

Vitnið Þorvaldur Örn Vigfússon, fæddur 24. janúar 1929, til heimilis að Hólagötu 43 í Vestmannaeyjum, en það var farþegi í bifreiðinni V 106, þegar umrætt umferðarslys varð, hefur borið, að í greint sinn hafi bifreiðin V 106 verið á suðurleið eftir Öxnadal á u. þ. b. 60—70 km hraða, þegar hún kom að ómerktri

blindhæð, og hafi þá bifreið komið á móti þeim á „brjálæðislegri ferð“ á miðjum vegi, og taldi vitnið stórkostlega heppni, að sú bifreið hefði ekki lent á bifreiðinni V 106. Sagði vitnið, að þessi bifreið hefði lent alveg út í brún vegarins eða út fyrir hana og síðan inn á veginn aftur, þar sem bifreiðin lenti á bifreið, sem ók á eftir bifreiðinni V 106, með þeim afleiðingum, að sú bifreið stóð upp á endann, þegar vitnið leit aftur, og hvolfdist út af veginum. Vitnið kannaðist við, að bifreið sú, sem þau mættu í greint sinn, hafi haft skráningarnúmerið A 6667, og vitnið neitaði því algerlega, að bifreið þeirra hefði verið á miðjum vegi, þegar óhappið hafi orðið, og vitnið sagði, að bifreið sú, sem það var í, hafi verið utarlega á vegarbrúninni vegna blindhæðarinnar. Þá hefur þetta vitni sagt orðrétt, „að þau í bifreiðinni V 106 hefðu haldið, að þetta mundi verða þeirra síðasta, slíkur hefði akstur ákærða verið.“ Þá ítrekaði vitnið, að bifreiðinni V 106 hefði verið vikið vel til hægri á hæðinni, og enn ítrekaði vitnið, að það mótmælti því, að bifreið ákærða hefði verið ekið á eðlilegum hraða.

Vitnið Þorvarður Vigfús Þorvaldsson, fæddur 20. nóvember 1956, til heimilis að Hólagötu 43, Vestmannaeyjum, hefur borið, að hann hafi í greint sinn verið ökumaður bifreiðar föður síns, V 106, og hafi hann verið á leið frá Akureyri til Reykjavíkur og hafi foreldrar hans ásamt unnustu hans verið farþegar í bifreiðinni. Vitnið segir, að er hann hafi komið á blindhæð, sem hafi verið ómerkt, í Öxnadalnum, á leið sinni til Reykjavíkur, þá hafi komið á móti honum bifreið á miðjum vegi á ofsaferð eða allavega á ólöglegum hraða. Vitnið segir, að hann hafi þá strax vikið til hægri út í vegarbrúnina og hafi hin bifreiðin gert það sama. Síðan kveðst vitnið hafa séð í baksýnisspegli sínum, að sú bifreið, sem hann mætti, hafi lent á bifreið, sem ók á eftir bifreiðinni V 106, með þeim afleiðingum, að sú bifreið valt og hafnaði utan vegar. Þá sagði vitnið, að bifreiðin, sem hann mætti á blindhæðinni, hafi verið á miklu meiri ferð en 60—70 km hraða og hafi verið á miðjum veginum, eins og vitnið hafði áður haldið fram, enda hefði bifreiðin A 6667 átt að geta stöðvað miklu fyrr, ef hún hefði verið á eðlilegum hraða. Þá sagði vitnið, að hraði bifreiðarinnar V 106 hefði verið u. þ. b. 60—70 km miðað við klukkustund, þegar hann kom að fyrrnefndri blindhæð. Þá ítrekaði vitnið, að það væru alveg hreinar línur, að ákærði hefði ekki ekið á löglegum hraða. Þá sagði vitnið, að af

aksturslagi bifreiðarinnar A 6667 hefði mátt ráða, að ákærði hafi ekki vitað af bifreið hinum megin hæðarinnar. Þá ítrekaði þetta vitni, að bifreið þess hefði verið á hægri vegarbrún, þegar það mætti bifreið ákærða.

Vitnið Guðrún Ragnarsdóttir, fædd 6. október 1959, til heimilis Bröttugötu 2 í Vestmannaeyjum, var farþegi í bifreiðinni V 106 í greint sinn. Hjá þessu vitni kemur fram, að það hafi verið á leið til Reykjavíkur frá Akureyri í fyrrgreindri bifreið og þegar þau komu að ómerktri blindhæð í Öxnadal, hafi þau mætt bifreið, sem kom á mjög mikilli ferð á miðjum vegi, og fannst vitninu eins og sú bifreið væri u. þ. b. að koma á þeirra bifreið, en báðar bifreiðarnar hefðu þá sveigt til hægri og árekstri hefði verið forðað (sic), en bifreiðin, sem þau mættu, hafi lent á bifreiðinni, sem ók á eftir bifreiðinni V 106, með þeim afleiðingum, að sú bifreið lenti utan vegar á hvolfi. Þá sagði vitnið, að sér hefði virst sem ökumaður bifreiðarinnar A 6667 hefði misst stjórn á bifreiðinni, þar sem hún hafi „sikksakkað" á veginum fram hjá þeim. Þá segir þetta vitni, að ferðin á bifreiðinni, sem þau mættu, hafi verið „hroðaleg", enda sagðist vitnið hafa verið dauðhrætt um, að bifreiðin ætlaði að lenda á þeirra bifreið. Vitnið segir, að bifreið ákærða hafi örugglega verið á 100 km hraða miðað við klukkustund og að bifreiðin hafi ekki verið úti í vegarbrún, heldur á miðjum vegi.

Vitnið Ásta Þorvarðardóttir, fædd 17. júlí 1929, til heimilis að Hólagötu 43 í Vestmannaeyjum, var farþegi í bifreiðinni V 106 í greint sinn. Vitnið segir, að bifreið þess hafi verið á leið frá Akureyri til Reykjavíkur og er það hafi komið að ómerktri blindhæð í Öxnadal, hafi bifreið komið á móti þeim á miðjum vegi á ofsaferð, að því er vitninu virtist, og sagðist vitnið ekki skilja ennþá, hvernig bifreiðin slapp við að lenda á þeirra bifreið, annars hefði þetta gerst það snögglega, að erfitt sé að átta sig á hlutunum. Vitnið sagði, að ökumaður bifreiðarinnar V 106 hefði ekið á skikkanlegum hraða, u. þ. b. 60—70 km miðað við klukkustund, og hafi hann strax beygt til hægri, er hann sá, hvað hinni bifreiðinni leið. Þá segir vitnið, að sú bifreið, sem þau mættu, hafi lent á næstu bifreið, sem hafi ekið á eftir þeim, og hafi ökumaður bifreiðarinnar V 106 séð það í baksýnisspegli bifreiðarinnar, en ekki sagðist vitnið hafa séð það, sem gerðist. Vitnið sagðist ekki hafa orðið vart ferða bifreiðarinnar A 6667, fyrr en í þann mund að bifreiðarnar mættust, og kveðst vitnið ekki enn skilja, hvernig þau komust hjá þessu heil á húfi.

Niðurstöður.

Með hliðsjón af framburði ákærða og þeim vitnaframburðum, sem hér að framan eru raktir, svo og með hliðsjón af vettvangsuppdrætti og ljósmyndum verður að leggja til grundvallar, að í greint sinn hafi ákærði ekið bifreið sinni, A 6667, á allmiklum hraða á norðurleið í Öxnadal og er bifreiðin hafi komið að blindhæð á móts við bæinn Efstalandskot, hafi bifreið ákærða mætt bifreiðinni V 106 á efsta hluta blindhæðarinnar og þegar bifreið ákærða hafi mætt bifreiðinni V 106, hafi ákærði þurft að sveigja sinni bifreið það langt til hægri, að hægri hjól bifreiðar hans hafi farið út af veginum. Telja verður, að þegar bifreið ákærða hafi komið að nefndri blindhæð, hafi bifreið hans verið á alltof mikilli ferð miðað við aðstæður og þar með hafi ákærði ekki sýnt af sér nægjanlega aðgæslu og þar af leiðandi valdið þeim bifreiðum, sem staddar voru hinum megin blindhæðarinnar, stórkostlegri hættu. Með þessari háttsemi sinni hefur ákærði brotið gegn 1. mgr. 37. gr. umferðarlaga. Þá verður að telja sannað með framburði vitnanna Þorvalds Arnar Vigfússonar, Þorvarðar Vigfúsar Þorvaldssonar, Guðrúnar Ragnarsdóttur og Ástu Þorvarðsdóttur, að þegar bifreið ákærða kom að nefndri blindhæð, hafi henni verið ekið eftir miðjum vegi. Með þessari háttsemi hefur ákærði brotið gegn 2. mgr. 45. gr. umferðarlaga.

Þegar gögn máls eru virt í heild og það, að eftir að bifreið ákærða hafði mætt bifreiðinni V 106 á háhæðinni og hann fór að reyna að vinna bifreið sína inn á veginn aftur, hafi bifreiðin rásað það langt til vinstri, að hún rakst á bifreiðina A 7389 með það miklu afli, að stýri hennar festist með þeim afleiðingum, að bifreiðin kastaðist út fyrir veginn og hafnaði þar á hvolfi, og svo, þegar það er virt, að ákærði náði ekki að stöðva bifreið sína fyrr en alllangt frá árekstursstaðnum, verður að telja sannað, að ákærði hafi ekki miðað ökuhraða bifreiðar sinnar við staðhætti og umferð. Þá verður að telja, að aksturslag ákærða hafi valdið vegfarendum verulegri hættu og tálmað umferð. Þá verður að telja, að hraði bifreiðar ákærða hafi verið miklu meiri en svo, að hann hefði fullkomna stjórn á henni eða að hann hefði haft nokkra möguleika á að stöðva bifreiðina á þriðjungi þeirrar vegalengdar, sem auð var og hindrunarlaus framundan. Þá má telja sannað, að ákærði hafi ekki sinnt þeirri skyldu sinni að aka hægt og sýna ýtrustu varkárni, eins og honum bar. Með

þessari háttsemi sinni hefur ákærði brotið gegn ákvæði 1., 3. og e lið 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga.

Af hálfu ákærða er krafist sýknu og málsvarnarlauna.

Af hálfu ákæruvaldsins er þess, eins og áður er rakið, krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar, til sviptingar ökuréttinda og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Með hliðsjón af því, sem að framan er rakið, verður að telja, að ákærði hafi gert sig sekan um þá háttsemi, sem í ákæruskjali greinir. Verður því sýknukröfu hafnað og kröfur ákæruvaldsins teknar til greina að öllu leyti.

Ákvörðun refsingar.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt 80. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, sbr. lög nr. 54/1976. Með háttalagi sínu orsakaði ákærði lífshættu fyrir farþega í þeim bifreiðum, sem hann mætti í greint sinn. Refsing hans er hæfilega ákveðin 4.000.00 krónur í sekt til ríkissjóðs, sem greiðist innan fjögurra vikna frá dómsbirtingu, en ella sæti ákærði varðhaldi 20 daga.

Þá ber að svipta ákærða með vísun til 1. mgr. 81. gr. umferðarlaga ökuleyfi í 12 mánuði frá dómsbirtingu.

Þá ber með vísun til 1. mgr. 141. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála að dæma ákærða til að greiða allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Benedikts Ólafssonar héraðsdómslögmanns, 2.800.00 krónur.

Dóminn kveður upp Sigurður Eiríksson dómarafulltrúi.

Dómsorð:

Ákærði, Steinn Oddgeir Sigurjónsson, greiði 4.000.00 krónur í sekt til ríkissjóðs. Í stað sektarinnar komi varðhald 20 daga, verði sektin ekki greidd innan fjögurra vikna frá birtingu dómsins.

Ákærði er sviptur ökuleyfi 12 mánuði frá dómsbirtingu.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Benedikts Ólafssonar héraðsdómslögmanns, 2.800.00 krónur.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.