

með þeim hætti, að gæsluvarðhaldi verði beitt á grundvelli 1. tl. 1. mgr. 67. gr. laga nr. 74, 1974. Brot þau, sem kærði er grunaður um, geta varðað fangelsisrefsingu samkvæmt 194. gr. alm. hegningarlaga, og er lágmarksrefsing samkvæmt þeirri grein 1 árs fangelsi. Enda þótt kærði sé þannig grunaður um mjög alvarleg brot, þykir óvarlegt að ætla, að þau varði in concreto minnst 2 ára fangelsi. Samkvæmt því þykir heldur ekki unnt að beita gæsluvarðhaldi í máli þessu á grundvelli 4. tl. 1. mgr. 67. gr. laga nr. 74, 1974. Verður kröfu RLR um gæsluvarðhald kærða því synjað.

Kærði hefur lýst sig fúsan til þess að gangast undir rannsókn á geðheilbrigði sínu, en af hálfu RLR er þó haldið fast við kröfu þar að lútandi. Með hliðsjón af framansögðu og með vísan til d-liðar 2. tl. 2. mgr. 75. gr. laga 74, 1974, sbr. 1. 107, 1976, þykir rétt að ákveða, að kærði skuli gangast undir geðheilbrigðisrannsókn.

Ú r s k u r ð a r o ð:

Kærði, Reynir Lúthersson, skal sæta geðheilbrigðisrannsókn.
Kröfu RLR um gæsluvarðhald kærða er synjað.

Mánudaginn 21. maí 1984.

Nr. 28/1984. **Ákærvaldið**

(Þórður Björnsson rikissaksóknari)
gegn

Jakob Kristjánssyni

(Hafsteinn Baldvinsson hrl.)

Bifreiðar. Sýknað af ákæru fyrir of hraðan akstur samkv. 3. og 4. mgr. 40. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Ákæra.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Ármann Snævarr, Halldór Þorbjörnsson og Sigurgeir Jónsson.

Héraðsdómi var af ákærvaldsins hálfu skotið til Hæstaréttar með stefndu 13. janúar 1984. Er þess krafist, að ákærði verði sakfelldur samkvæmt ákæru og hann dæmdur til refsingar, ökuleyfis sviptingar og greiðslu alls sakarkostnaðar í héraði svo og að hann

verði dæmdur til að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin hæfileg saksóknarlaun í ríkissjóð.

Af ákærða hálfu er aðallega krafist sýknu af öllum kröfum ákæruvalds í málinu og að allur kostnaður sakarinnar í héraði og fyrir Hæstarétti verði lagður á ríkissjóð, þar með talin hæfileg málsvarnarlaun, en til vara, að refsing ákærða verði látin falla niður og sakarkostnaður allur greiddur úr ríkissjóði.

Ágrip barst Hæstarétti 11. apríl 1984.

Svo sem í héraðsdómi greinir, er það rangt í ákæruskjali, að hin síðari hraðamæling, sem ákæra er reist á, hafi verið gerð á Miklubraut, heldur er vegarkafli sá, sem um ræðir, á Vesturlandsvegi í Reykjavík. Með skírskotun til raka þeirra, sem í héraðsdómi greinir, þykja mistök þessi ekki koma að sök, og má una við niðurstöðu héraðsdóms um þetta atriði. Þá er ljóst, að ákæruskjal er einnig rangt að því leyti, að hin fyrri mæling, sem ákæra er á reist, var gerð á Kleppsvegi í Reykjavík á móts við Laugarásbíó en ekki á Elliðavogi, svo sem í ákæru greinir. Þá er ákæra ófullkomin að því leyti, að ekki er getið um, hvenær sólarhrings atburðir þeir áttu að hafa skeð, sem ákært er út af, heldur aðeins tilgreind dagsetning. Við flutning málsins fyrir Hæstarétti tók verjandi ákærða fram, að eigi yrði um villst, hvar og hvenær atburðir þeir, sem ákært er út af, hefðu skeð, og stendur ónákvæmni þessi ekki því í vegi, að efnisdómur verði lagður á málið, sbr. 3. mgr. 118. gr. laga nr. 74/1974.

Með þessum leiðréttingum eru málavextir skýrir, eins og þeim er lýst í héraðsdómi, og leggja verður til grundvallar frásögn ákærða sjálfs um hraða á Vesturlandsvegi, svo sem í héraðsdómi er gert.

Fallast ber á það mat héraðsdómara, að ákærði hafi verið á ferð á brunastað samkvæmt ósk slökkviliðs og að hann hafi mátt gera ráð fyrir því, að hann gæti orðið að liði í sambandi við slökkvistarf. Hefði honum því borið að hraða för sinni. Samkvæmt 3. og 4. mgr. 40. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 er, þegar þannig stendur á, heimilt að víkja frá ákvæðum laganna um hámarkshraða, enda sé þá, ef um einkabifreið er að ræða, notuð hvít veifa til auðkenningar ökutækinu. Ákærði auðkenndi ökutæki sitt ekki með þessum hætti við akstur þann, sem mál þetta er risið út af.

Sérreglur 1. - 4. mgr. 40. gr. umferðarlaga eru settar í samræmi við neyðarréttarsjónarmið. Ber að túlka þær með hliðsjón af því.

Er litið er til hagsmuna þeirra, sem í húfi gátu verið, ástands og gerðar vega þeirra, sem um var ekið, og þess, að atburðir þessir skeðu að næturþeli, er umferð var mjög lítil, verður skortur á réttri merkingu bifreiðarinnar eigi svo þungur á metum, að undanþágu-ákvæði 3. og 4. mgr. 40. gr. umferðarlaga taki eigi til háttsemi ákærða, eins og hér stóð á. Ber því að staðfesta hinn áfrýjaða dóm að niðurstöðu til.

Samkvæmt þessum málsúrslitum ber að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, en þau þykja hæfilega ákveðin 8.000.00 krónur.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Allur áfrýjunarkostnaður sakarinnar greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs verjanda ákærða, Hafsteins Baldvinssonar hæstaréttarlögmanns, 8.000.00 krónur.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 2. nóvember 1983.

Ár 1983, miðvikudaginn 2. nóvember, er á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð er í Borgartúni 7 af Ágústi Jónssyni fulltrúa, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 479/1983: Ákærvaldið gegn Jakob Kristjánssyni, sem tekið var til dóms 21. október sl.

Mál þetta höfðaði ríkissaksóknari með ákæruskjali, dagsettu 15. júlí 1983, gegn ákærða, Jakob Kristjánssyni deildarstjóra, Snorrabraut 22, Reykjavík, fæddum þar í borg 12. febrúar 1960, „fyrir að hafa, föstudaginn 25. febrúar 1983, ekið bifreiðinni R-33333 með 92 kílómetra hraða miðað við klukkustund austur Elliðavog í Reykjavík á móts við Laugarásbíó og með 105 kílómetra hraða miðað við klukkustund austur Miklubraut (sic) frá Esso, Ártúnsbrekku, að Höfðabakka.

Telst þetta varða við 1. mgr. 50. gr., sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 40, 1968, sbr. lög nr. 54, 1976, sbr. samþykkt nr. 318, 1977 um breytingu á lögreglusamþykkt fyrir Reykjavík nr. 2, 1930.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar, til ökuleyfissviptingar samkvæmt 81. gr. umferðarlaga og til greiðslu alls sakarkostnaðar.“

Málavextir eru sem hér segir samkvæmt framburði ákærða og öðrum gögnum málsins:

Aðfaranótt föstudagsins 25. febrúar 1983, skömmu eftir miðnætti, fékk ákærði, Jakob Kristjánsson, boð frá fjarskiptamiðstöð fyrirtækisins Securitas sf., en ákærði er deildarstjóri hjá því fyrirtæki, um að koma að Höfðabakka 9 í Reykjavík, þar sem eldur var laus. Slökkviliðið í Reykjavík hafði óskað þess, að maður frá Securitas kæmi á vettvang. Á leið sinni að Höfðabakka 9 ók ákærði bifreið sinni, R-33333, austur Elliðavog og síðan austur Vesturlandsveg. Á Elliðavogi á móts við Laugarásbíó voru lög-
reglumenn við hraðamælingar með ratsjá, og samkvæmt skýrslu lögreglunnar, sem er tímasett kl. 00:40 aðfaranótt 25. febrúar, og framburði lögreglumannanna Jakobs Þórarinssonar, Ellerts Vigfússonar og Sigurðar Snorrasonar, sem hraðamælingarnar önnuðust, mældist hraði bifreiðar ákærða á Elliðavogi 92 km/klst. Lögreglumennirnir veittu bifreið ákærða því eftirför og höfðu tal af ákærða við gatnamót Vesturlandsvegar og Höfðabakka.

Við yfirheyrslu hjá lögreglu 26. apríl sl. taldi ákærði sig hafa ekið á um 85 - 90 km hraða á Elliðavogi, en er hann kom fyrir dóminn, kvaðst hann ekki vefengja hraðamælingu lögreglunnar, þ.e. að hann hafi ekið á 92 km hraða, er hann var á móts við Laugarásbíó.

Samkvæmt frumskýrslu lögreglu var hraði bifreiðar ákærða einnig mældur „á vegarkaflanum frá Esso Ártúnsbrekku og að Höfðabakka, á Miklubraut.“ Var það gert með því að halda jöfnu bili á milli bifreiðar ákærða og lögreglubifreiðarinnar, og sýndi hraðamælir lögreglubifreiðarinnar þá 105 km/klst. Þá segir, að ákærði hafi „á mældri leið“ ekið fram úr bifreið frá slökkviliðinu, sem var með rauð aðvörunarljós. Myrkur hafi verið, er þetta gerðist, lítil umferð og þurrt.

Ákærði hefur skýrt svo frá við yfirheyrslur hjá lögreglu og í dómi, að hann hafi ekið austur Ártúnsbrekku á um 95 km hraða og frá Esso við Ártúnsbrekku að Höfðabakka á um 95 - 100 km hraða, en að hann hafi aldrei ekið hraðar en 100 km/klst. Hann hafi ekið eftir vinstri akrein upp Ártúnsbrekku og fram úr körfubíl slökkviliðsins, sem var komin um þriðjung upp brekkuna og ók á um 45 km hraða. Ákærði kvaðst hafa séð kyrrstæða lögreglubifreið, þegar hann ók austur Elliðavog, en ekki orðið var við, að honum væri veitt eftirför, fyrr en skömmu áður en hann kom að gatnamótum Vesturlandsvegar og Höfðabakka, en þar hafi hann orðið að stöðva, þar sem rautt ljós logaði á götuvita. Ákærði kvaðst hafa séð, hvar lögreglubifreiðin kom upp fyrir brún Ártúnsbrekku, skömmu áður en hann stöðvaði, og hafi hann enn verið við gatnamótin, er lögreglan kom þar að. Hann vefengdi því hraðamælingu lögreglunnar á Vesturlandsvegi.

Ákærði kvaðst hafa verið á leið að Höfðabakka 9 að beiðni slökkviliðsins, en boð um það hafi hann fengið frá fjarskiptastöð Securitas. Elds hafði orðið vart í Höfðabakka 9, og þar sem honum var kunnugt um, að í húsinu

voru ýmis eldfim og hættuleg efni og hann þekkti vel aðstæður í húsinu og hafði skrá um staðsetningu fyrrnefndra efna, hafi hann flýtt sér á vettvang án þess þó að stofna sjálfum sér eða öðrum í hættu. Honum hafi ekki verið ljóst, hvar í húsinu eldurinn var né hve mikill hann var. Ákærði kvað fyrirtækið Securitas annast öryggisgæslu 7 fyrirtækja í Höfðabakka 9.

Vitnin Jakob Þórarinsson, Ellert Vigfússon og Sigurður Snorrason lögglumenn voru yfirheyrð hjá lögreglu og báru þá um hraðamælinguna á Vesturlandsvegi á sama hátt. Kváðust vitnin hafa veitt bifreið ákærða eftirför eftir að hafa mælt hraða hennar á Elliðavogi 92 km/klst og að hafa einnig mælt hraða hennar „á vegarkaflanum frá Esso, Ártúnsbrekku og að Höfðabakka“ með því að halda jöfnu bili á milli bifreiðanna. Hafi hraðamælir lögreglubifreiðarinnar sýnt 105 km/klst. Þeir hafi „náð“ að stöðva akstur ákærða við gatnamót Höfðabakka og Vesturlandsvegur og hafi ákærði skýrt þeim frá því, að hann væri starfsmaður Securitas og væri á leið í Höfðabakka 9 vegna atvinnu sinnar.

Er vitnið Jakob Þórarinsson kom fyrir dóminn, kvað það ákærða hafa ekið fram úr slökkviliðsbifreið í Ártúnsbrekku á móts við syðri Essostöðina, en er lögreglubifreiðin var á móts við stöðina, hafi hraðamælingin hafist með því að halda jöfnu bili á milli bifreiðanna. Taldi vitnið bilið á milli þeirra hafa verið um 300 - 500 m. Það mundi ekki, á hve löngum kafla mælingin fór fram, en henni hafi verið lokið áður en ákærði dró úr hraðanum, er hann nálgadist Höfðabakka. Vitnið kvað hafa verið myrkur, en það hafi þó séð, að bilið á milli bifreiðanna hélst stöðugt.

Vitnið Ellert Vigfússon skýrði svo frá fyrir dómi, að bifreið ákærða hafi verið veitt eftirför, eftir að hraði hennar hafði verið mældur á Elliðavogi. Ekki mundi það, hvort þeir lögglumennirnir misstu sjónar á bifreiðinni í fyrstu, en er lögreglubifreiðin var á móts við hús bifreiðaeftirlitsins við Dugguvog, hafi það séð bifreið ákærða ekið inn á afrennslið af Elliðavogi inn á Vesturlandsveg. Á móts við kartöflugeymslurnar við Ártúnsbrekku eða nokkru neðar í brekkunni hafi ákærði ekið fram úr slökkviliðsbifreið, en er lögreglubifreiðin var komin ofarlega í brekkunar, hafi hraði ákærða verið mældur frá þeim stað og langleiðina að Höfðabakka með því að halda jöfnu bili á milli bifreiðanna. Vitnið gat ekki sagt um, hve langt bil var á milli bifreiðanna, en kvað framburð ákærða þar um vera rangan. Minnti það, að bilið hafi verið orðið svo stutt, að bifreið ákærða hafi ekki farið í hvarf, eftir að hún var komin upp Ártúnsbrekku.

Vitnið kvaðst hafa setið í aftursæti lögreglubifreiðarinnar og fylgst þaðan með ratsjárskermi, sem sýndi hraða lögreglubifreiðarinnar, og jafnframt því, að bilið á milli bifreiðanna hélst stöðugt.

Vitnið Sigurður Snorrason skýrði svo frá fyrir dómi, að ákærði hafi ekið fram úr slökkviliðsbifreið neðarlega í Ártúnsbrekku skömmu á undan lög-

reglubifreiðinni. Frá stað u.þ.b. við Nesti og austur undir Höfðabakka hafi hraði bifreiðar ákærða verið mældur með því að halda jöfnu bili milli bifreiðanna, en ekki vissi vitnið, hve langt bilið var né hve langan tíma mælingin varði. Það kvaðst hafa fylgst með hraðamæli lögreglubifreiðarinnar og ratsjá, sem hvort tveggja sýndi 105 km/klst, og jafnframt séð, að bilið á milli bifreiðanna hélst jafnt.

Lagt hefur verið fram í máli þessu bréf Hrólfs Jónssonar, varaslökkviliðsstjóra í Reykjavík, dags. 25. apríl sl., svohljóðandi: „Í febrúar var tilkynnt um eld í Höfðabakka 9. Fór slökkviliðið á staðinn. Að beiðni þess kom maður frá fyrirtækinu Securitas þangað. Hafði hann undir höndum lykla að húsinu og gangmerkar upplýsingar um húsakynni og fleira. Hefði tvímælaust skipt máli að hafa þetta undir höndum ef um verulegan eld hefði verið að ræða.

Í þessu tilfelli var þó um lítinn eld að ræða sem betur fer. Var þó ekki hægt að vita það fyrir víst eftir tilkynningunni.“

Hrólfur Jónsson hefur staðfest framangreint bréf fyrir dómi og jafnframt skýrt svo frá, að vaktmaður hjá slökkviliðinu hafi óskað eftir því, að maður frá fyrirtækinu Securitas, sem hefði lykla að Höfðabakka 9 og upplýsingar um húsakynni, kæmi þangað slökkviliðinu til aðstoðar. Hann taldi, að ekki hafi verið óskað sérstaklega eftir, að ákærði kæmi á staðinn, og efaðist um, að sérstaklega hafi verið óskað eftir, að hann hraðaði sér.

Samkvæmt skýrslu lögreglunnar var henni tilkynnt um eld í Höfðabakka 9 aðfaranótt 25. febrúar, kl. 00:35. Slökkviliðsmenn, sem komu á vettvang á undan lögreglu, höfðu brotið rúðu í verksmiðjusal fyrirtækisins Glit h/f og slökkt á svipstundu eld, sem logaði þar í trékassa. Litlar skemmdur urðu af eldi.

Niðurstöður.

Í ákæruskjali er ákærði sagður hafa ekið austur Miklubraut frá Esso, Ártúnsbrekku, að Höfðabakka. Vegarkafli sá, sem hér er átt við, heitir Vesturlandsvegur. Athygli ákærða var vakin á þessu og vörn hefur ekki orðið áfátt af þessum sökum. Þykja því mistök þessi ekki koma að sök, sbr. 3. mgr. 118. gr. laga nr. 74, 1974.

Telja verður sannað með framburði lögreglumannanna þriggja, sem ákærði hefur ekki vefengt, að hraði bifreiðar ákærða á Elliðavogi á móts við Laugarásbíó hafi verið 92 km/klst.

Samkvæmt framburði ákærða ók hann með 95 - 100 km hraða á Vesturlandsvegi á vegarkafnum frá Essostöðinni að Höfðabakka, þar sem hann varð að stöðva vegna umferðarljósa. Skömmu áður en hann nam staðar, sá hann lögreglubifreiðina koma upp fyrir brún Ártúnsbrekku. Lögreglumennirnir þrír hafa á hinn bóginn borið, að með því að halda jöfnu

bili á milli bifreiðanna, hafi þeir mælt hraða bifreiðar ákærða 105 km/klst. Aðeins einn lögreglumannanna hefur þó getað tjáð sig um bilið, sem var á milli bifreiðanna.

Draga verður í efa, að unnt sé að mæla hraða bifreiðar á þann hátt, sem hér var gert, með svo mikilli nákvæmni, að ekki geti skeikað 5 til 10 km/klst, þegar litið er til þess, að skuggsýnt var, bilið á milli bifreiðanna 300 til 500 m samkvæmt framburði vitnisins Jakobs Þórarinssonar og ekki mælt á lengri leið en frá Ártúnsbrekku eða Esso-stöðinni og þar til bifreið ákærða, sem samkvæmt framansögðu var 300 - 500 m á undan lögreglubifreiðinni, átti skammt ófarið að Höfðabakka. Þegar þessa er gætt, þykir verða að leggja til grundvallar framburð ákærða um hraða bifreiðar hans á Vesturlandsvegi á vegarkafllanaum frá Esso við Ártúnsbrekku að Höfðabakka.

Af hálfu ákærða er krafist sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins í máli þessu á grundvelli 13. gr. alm. hegningarlaga og 4. mgr. 40. gr. umferðarlaga.

Upplýst er, að ákærði var sem starfsmaður fyrirtækisins Securitas sf. á leið í Höfðabakka 9 að beiðni slökkviliðsins því til aðstoðar. Honum var kunnugt um, að þar var eldur uppi, en hvorki hann né slökkviliðið vissi, hve mikill hann var né hvar í húsinu. Ákærði, sem bjó yfir vitneskju, sem hann mátti gera ráð fyrir, að gæti orðið slökkviliðinu að gagni við slökkvistarf, hlaut því að ætla, að honum bæri að hraða sér á vettvang, þar sem verulegir hagsmunir væru í húfi.

Samkvæmt skýrslum lögreglunnar ók ákærði um Elliðavog við Laugarásbío 5 mínútum eftir að lögreglunni var tilkynnt um brunann. Mældist hraði hans þá 92 km/klst. Svo sem fyrr segir, þykir verða að leggja til grundvallar, að ákærði hafi ekið með 95 til 100 km hraða á Vesturlandsvegi. Samkvæmt skýrslu lögreglu og framburði ákærða var lítil umferð og þurr veður, en dimmt.

Samkvæmt 3. og 4. mgr. 40. gr. umferðarlaga nr. 40, 1968 eru ökutæki, sem notuð er í þjónustu slökkviliðs, undanþegin ákvæðum laganna um hámarkshraða, þegar brýna nauðsyn ber til, enda skulu þau auðkennd greinilega með hvíttri veifu. Heimilaður hámarkshraði á Elliðavogi við Laugarásbío er 50 km/klst, en á Vesturlandsvegi vestan Höfðabakka 60 km/klst, sbr. samþykkt nr. 318/1977 um breytingu á lögreglusamþykkt fyrir Reykjavík nr. 2/1930. Bifreið ákærða var ekki auðkennd með hvíttri veifu, en telja verður, að hagsmunir þeir, sem ákærði hlaut að telja vera í hættu í Höfðabakka 9, hafi verið að miklum mun meiri en þeir hagsmunir, sem kunna að hafa verið skertir með akstri hans, einkum þegar litið er til þess, að umferð um Elliðavog og Vesturlandsveg var mjög lítil, tvær akreinar eru fyrir hvora akstursstefnu á þessum götum og hraði bifreiðar ákærða ekki

yfir 100 km/klst. Samkvæmt grundvallarreglu 13. gr. alm. hegningarlaga nr. 19, 1940 þykir því akstur ákærða umrætt sinn eiga að vera refsilaus. Samkvæmt því ber að sýkna hann af öllum kröfum ákærvaldsins í máli þessu.

Svo sem lýktir máls þessa hafa orðið, ber samkvæmt 1. mgr. 140. gr. laga nr. 74, 1974 að leggja allan kostnað vegna máls þessa á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Hafsteins Baldvinssonar hrl., sem þykja hæfilega ákveðin 6.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Jakob Kristjánsson, skal vera sýkn af öllum kröfum ákærvaldsins í máli þessu.

Málskostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Hafsteins Baldvinssonar hrl., 6.000 krónur.

Mánudaginn 21. maí 1984.

Nr. 168/1984. **Ákærvaldið**

(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)

gegn

Þórði Jóhanni Eyþórssyni

(Sveinn Snorrason hrl.)

Manndráp.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Þór Vilhjálmsson, Björn Sveinbjörnsson, Guðmundur Jónsson, Magnús Thoroddsen og Magnús Þ. Torfason.

Ríkissaksóknari áfrýjaði máli þessu eftir 175. gr., 1. mgr., 1. tl., laga nr. 74/1974 með stefnu 27. júlí 1983. Hann krefst staðfestingar héraðsdóms, þó svo, að refsing verði þyngd. Verjandi krefst þess aðallega, að brot ákærða verði virt til viðurlaga eftir 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Ágrip málsins barst Hæstarétti 8. febrúar sl.