Fimmtudaginn 12. desember 1996.

Nr. 330/1996. **Ákæruvaldið**
(Bragi Steinarsson vararíkissaksóknari)
gegn
Kristjáni Kristjánssyni
(Ragnar H. Hall hrl.)

Bifreiðar. Banaslys.

Dómur Hæstaréttar.

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

Málinu var áfrýjað að ósk ákærða með stefnu 30. júlí 1996 til endurskoðunar samkvæmt a-, b- og c-lið 147. gr. laga nr. 19/1991 um meðferð opinberra mála, sbr. lög nr. 37/1994. Af hálfu ákæruvaldsins var jafnframt áfrýjað til þyngingar á refsingu og frekari svipting-ar ökuréttar.

Ákærði krefst aðallega sýknu, en til vara, að viðurlög verði ákveðin svo væg sem lög frekast heimila og refsivist í því tilviki skilorðsbundin.

Atvikum málsins er lýst í héraðsdómi. Efnisatriði ákærunnar lúta að því, að ákærði hafi ekið inn á brúna yfir Laxá í Miklaholtshreppi án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður.

Lögreglurannsókn vegna slyssins er áfátt í því efni, að engin sérstök athugun fór fram á hjólabúnaði bifreiðanna. Af framburði tveggja lögreglumanna fyrir héraðsdómi, sem komu á vettvang, verður ekki annað ráðið en hjólbarðar á bifreið ákærða hafi verið eðlilegir til aksturs að vetrarlagi. Annar lögreglumannanna bar, að hjólbarðar á hinni bifreiðinni hefðu verið með heilsársmynstri, en mjög slitnir og í þeim leifar af nöglum. Verða þessar lýsingar lagðar til grundvallar.

Með hliðsjón af gögnum málsins og framburði ákærða og farþega í þeirri bifreið, sem kom að austan, verður við það að miða, að ákærði hafi komið nokkru fyrr að brúnni. Hann lýsti því fyrir héraðsdómi, að hann hefði ekið á 60–70 km hraða frá Arnarstapa, eins og aðstæður hafi leyft hverju sinni, en leyfilegur hámarkshraði

á þessu svæði í nágrenni Laxár er 90 km miðað við klukkustund. Þegar hann hefði komið að brúnni, hefði hann hægt ferðina og búist til að aka inn á hana. Hann hefði ekki séð bifreið koma á móti sér fyrr en í sömu mund og hann var að koma að brúnni. Snjóskaflar við veginn hefðu að einhverju leyti orðið til þess, að hann sá bifreiðina síðar en ella. Hann hefði ekkert getað gert og orðið að halda áfram.

Fyrir liggur, að hálka var að minnsta kosti við brúna og á henni. Áreksturinn varð, þegar ákærði var kominn langleiðina yfir brúna, en ökumaður bifreiðarinnar, sem kom á móti, hafði þá misst stjórn á henni. Í rannsóknargögnum og málsmeðferð fyrir héraðsdómi er ekki að finna umfjöllun um það, hvort og hversu mikið snjóruðningur við veginn hefur takmarkað þá sýn, sem ákærði hefði að öðru jöfnu átt að hafa yfir veginn handan brúarinnar og á samkvæmt upplýsingum Vegagerðar ríkisins að vera 300 til 400 metrar. Þá hefur engin sérstök athugun verið gerð á því, hver verið hafi líklegur hraði bifreiðar ákærða miðað við þá vegalengd, er bifreiðarnar bárust saman austur fyrir brúna eftir áreksturinn.

Eins og mál þetta liggur fyrir, eru ekki efni til að gera þá kröfu, að ákærði hefði skilyrðislaust átt að nema staðar við brúna og bíða bifreiðarinnar, sem á móti kom. Þegar allt er virt, sem fram er komið, verður að telja ósannað, sbr. 46. gr. laga nr. 19/1991, að ákærði hafi gerst sekur um gáleysi í skilningi 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Þá þykir ekki heldur sannað, að ákærði hafi brotið gegn varúðarreglum 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Verður hann því sýknaður af kröfum ákæruvaldsins.

Allur sakarkostnaður málsins í héraði og fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, eins og nánar greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Ákærði, Kristján Kristjánsson, er sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Allur sakarkostnaður málsins í héraði og fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar á meðal málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða á báðum dómstigum, Ragnars Halldórs Hall hæstaréttarlögmanns, 150.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Vesturlands 14. júní 1996.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var 23. maí sl., er höfðað með svofelldri ákæru ríkissaksóknara, dagsettri 10. apríl 1996: „... á hendur Kristjáni Kristjánssyni, Bjarkargrund 44, Akranesi, fæddum 27. febrúar 1973, fæðingarnúmer 521, fyrir manndráp af gáleysi og umferðarlagabrot með því að hafa þriðjudaginn 14. febrúar 1995 ekið vörubifreiðinni GA-998 suður þjóðveg nr. 54, Ólafsvíkurveg, inn á brúna yfir Laxá, Miklaholtshreppi, án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður, en hálka var á veginum og lágrenningur, með þeim afleiðingum á brúnni sunnanverðri, að árekstur varð við fólksbifreiðina GY-887, sem ekið var úr gagnstæðri átt. Við þetta hlaut ökumaður þeirrar bifreiðar, Hilmar Reynisson, fæddur 13. desember 1961, mikið högg, svo að hnykkur kom á höfuð og misgengi varð á hryggjarliðum og tók í sundur mænustofn, og lést hann samstundis.

Telst þetta varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. og 2. mgr., staflið b, g og h, 36. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar og sviptingar ökuréttar samkvæmt 101. gr. umferðarlaga ...“

– – –

II.

Málavextir.

Kl. 15.34 þriðjudaginn 14. febrúar 1995 var lögreglunni í Stykkishólmi tilkynnt um umferðarslys við Miklaholt 3, Miklaholtshreppi. Þar hafði bifreiðinni GA-998, sem er vörubifreið af tegundinni Hino KY, verið ekið suðaustur frá Arnarstapa og bifreiðinni GY-887, sem er Toyota Tercel, skutbíll, á leið til Ólafsvíkur, er þær lentu í árekstri á brúnni yfir Laxá í Miklaholtshreppi. Vinstri hlið Toyota-bifreiðarinnar lenti þar framan á bifreið ákærða, sem rann áfram með Toyota-bifreiðinni, og lentu bifreiðarnar utan vegar austan megin við brúna. Við áreksturinn lét ökumaður Toyota-bifreiðarinnar, Hilmar Reynisson, lífið. Gunnlaugur Geirsson prófessor gerði réttarkrufningu, og segir um dánarorsök í skýrslu hans, dagsettri 16. febrúar 1995: „Samkvæmt því, sem segir í lögregluskýrslu, svo og því, er fram kom við krufningu og réttarefnafræðilega rannsókn, má álykta, að maðurinn hafi látist samstundis, er bifreiðin, sem hann ók, lenti í árekstri við aðra bifreið. Við það kom hnykkur á höfuð, svo að misgengi varð á hryggjarliðum og tók sundur mænustofn.“

Í bifreiðinni GY-887 var farþegi, Vikar Freyr Oddsson. Skömmu eftir áreksturinn komu á vettvang tveir bændur úr nágrenninu, þeir Guðbjartur

Alexandersson, bóndi Miklaholti 2, og Ásgrímur Stefánsson, bóndi Stóru-Þúfu.

Ákærði hefur skýrt svo frá, að hann hafi verið á leið til Akraness frá Arnarstapa í bifreiðinni GA-998. Kvað hann hafa verið lágrenning, en hann hafi séð brúna yfir Laxá, veginn fram undan og til bæja. Hann kvaðst hafa ekið á 60–70 km hraða, en hægt ferðina, er hann hafi komið að brúnni. Hafi hann staðsett bílinn á veginum til þess að aka inn á brúna. Nokkru austar við brúna sé aflíðandi beygja. Þar hafi verið skafl utan við veginn, og því hafi hann ekki getað séð bifreiðina, sem komið hafi úr gagnstæðri átt, fyrr en hún hafi verið komin fram hjá þeim skafli. Ákærði kvaðst þó ekki geta tilgreint nánar, hversu langt frá brúnni bifreiðin hafi verið, er hann hafi séð hana. Hafi bifreiðin verið á talsverðum hraða miðað við aðstæður og ökumaður hennar virst hemla og eftir það ekki haft fulla stjórn á bifreiðinni, sem hafi rásað til á veginum og komið stjórnlaust á móti bifreið ákærða. Bifreiðin hafi skollið með vinstri hlið framan á bifreið sína. Við áreksturinn hafi vél bifreiðar sinnar stöðvast, vinstra framdekk rifnað, fjaðrir brotnað og bifreiðin skekkst og runnið stjórnlaust áfram yfir brúna og síðan snúist hálfan hring og kastast út af veginum austan megin með bifreiðina GY-887, sem fest hafi undir bifreið sína með vinstri hlið.

Vitnið Vikar Freyr Oddsson var farþegi í bifreiðinni GY-887 greint sinn. Vitnið gaf skýrslu hjá lögreglu 5. apríl 1995 og fyrir dómi 17. maí sl. Vitnið kvað þá hafa verið á ferð frá Reykjavík til Ólafsvíkur. Kvað hann þá hafa lagt af stað frá Reykjavík eftir hádegi þann dag. Hann kvað veður hafa verið mjög gott og skyggni gott alla leið. Hann kvað mikla hálku hafa verið á veginum, lágrenning og hliðarvind. Kvaðst hann telja, að hraði bifreiðarinnar hafi verið rétt yfir 60 km/klst. Hann kvað þá hafa séð til bifreiðar ákærða, er bifreið þeirra hafi nálgast brúna yfir Laxá, og þeir verið u. þ. b. 100 m frá brúnni. Bifreið ákærða hafi komið á móti þeim á svipuðum hraða, þ. e. a. s. á um það bil 60 km/klst. Hann kvað sig og ökumann bifreiðarinnar hafa rætt það sín á milli, hvort þeir myndu sleppa yfir brúna. Vitnið kvað ökumann bifreiðar þeirra hafa dregið úr hraða bifreiðarinnar, þegar þeir hafi verið þó nokkuð langt frá brúnni, og svo byrjað að hemla. Við það hafi bifreiðin rásað til á veginum og runnið í átt að brúnni. Vitnið kvaðst þá hafa vonað, að bifreið þeirra lenti utan í vegriðinu til þess að hindra, að bifreiðin rynni inn á brúna. Bifreiðarnar hafi skollið saman inni á brúnni, nær eystri enda hennar. Vitnið kvaðst hafa fengið höfuðhögg við áreksturinn og misst meðvitund.

Áðurnefndir tveir bændur kváðu skyggni hafa verið gott á þeim tíma, er slysið varð, en nokkru síðar hafi þó hvesst og skafið mikið.

Þá komu fyrir dóminn lögreglumenn þeir, sem komu að rannsókn málsins. Þykir ekki ástæða til að rekja framburð þeirra sérstaklega.

Niðurstöður.

Dómarinn þekkir vettvang, en eins og fram kemur í fram lögðu bréfi Vegagerðar ríkisins, sést vel til umferðar á móti, er ökumenn nálgast brúna yfir Laxá í Eyja- og Miklaholtshreppi. Ökumaður, sem komi að austan, sjái til brúarinnar, þegar hann eigi eftir u. þ. b. 300–400 m að henni. Samtímis eigi hann að sjá umferð á móti allt að kílómetra vestur fyrir brúna. Ökumaður, sem komi að vestan, sjái til brúarinnar allt að einn kílómetra, áður en hann komi að brúnni, en umferð, sem nálgist brúna að austan, sjái hann fyrst 300–400 m handan brúarinnar.

Samkvæmt framburði fyrir dómi var veður breytilegt þennan dag, en ætla verður, að skyggni hafi verið ágætt, þegar árekstur varð, þrátt fyrir svokallaðan lágrenning, og óumdeilt er, að hálka var á veginum.

Þá er að finna í gögnum málsins uppdrátt lögreglu af vettvangi og möppu með ljósmyndum af vettvangi og umræddum bifreiðum eftir áreksturinn. Samkvæmt uppdrætti lögreglu er brúin yfir Laxá u. þ. b. 15 m á lengd. Hins vegar hafa ekki verið lögð fram vottorð bifreiðaskoðunarmanna eða sérfróðra manna um ástand bifreiðanna eftir áreksturinn, og ekki er að finna nákvæma lýsingu á þeim í frumskýrslu lögreglu. Þó kemur þar fram, að bifreiðin GY-887 hafi verið á svokölluðum sumarhjólbörðum, en ekki er nánari lýsing á dekkjabúnaði bifreiðarinnar. Fyrir dómi bar einn lögreglumanna, að bifreiðin GY-887 hefði verið á svokölluðum heilsársdekkjum, slitnum. Samkvæmt framburði ákærða var bifreið hans í góðu ásigkomulagi, og fram hefur komið, að bifreiðin var á svokölluðum heilsársdekkjum. Þá hefur ákærði lýst yfir því, að hann hafi þekkt aðstæður á þessum stað, og er hann vanur bifreiðastjóri.

Framburður ákærða og vitnisins Vikars Freys Oddssonar, sem einir eru til frásagnar um atburði, er á sömu lund. Verður að gera ráð fyrir því, að bifreiðarnar hafi verið á líkum hraða, er þær nálguðust brúna, u. þ. b. 60 km/klst. Ákærði kvaðst hafa átt „mjög stutt“ eftir að brúnni, er hann hafi séð bifreiðina GY-887, en ekki geta sagt til um, hversu nærri brúnni sú bifreið hafi þá verið. Hafi hann þá verið að hægja á ferð sinni til að undirbúa akstur yfir brúna. Ákærði nefndi í þessu sambandi, að snjóskaflar hefðu verið við veginn, sem að einhverju leyti hefðu orðið til þess, að hann hefði séð bifreiðina GY-887 seinna en ella. Hann kvaðst hafa verið kominn inn á brúna, þegar hann hefði séð, að bifreiðinni GY-887 hafi verið hemlað. Af framburði vitnisins Vikars virðist sem ökumaður bifreiðarinnar GY-887

hafi séð bifreið ákærða u. þ. b. 100 m, áður en komið var að brúnni. Hafi þá komið til tals með þeim, hvort hann næði að komast yfir brúna á undan ákærða. Vitnið Vikar og ákærði bera báðir, að ökumaður bifreiðarinnar GY-887 hafi hemlað og við það misst stjórn á bifreiðinni, sem runnið hafi áfram. Hins vegar kvaðst ákærði hafa þá verið kominn það nærri brúnni, að hann hefði ekki talið sér mögulegt að hemla vegna hættu á, að hann myndi missa stjórn á bifreið sinni. Samkvæmt þessu verður að telja, að báðar bifreiðarnar hafi verið á of miklum hraða miðað við aðstæður.

Telst því sannað, að ákærði hafi gerst sekur um þá háttsemi, sem honum er gefin að sök í ákæru og þar réttilega heimfærð til refsiákvæða, nema að því leyti, að ekki verður talið, að b-liður 36. gr. umferðarlaga eigi við, þar sem útsýn var ekki takmörkuð vegna birtu eða veðurs.

Sakaferill.

Sakavottorð ákærða er svofellt: Hinn 22. október 1992 viðurlagaákvörðun, 4.000 kr. í sekt vegna brots á 1. mgr., 4. og 1. mgr. 14. gr. umfl. Ákærufrestun skilorðsbundin í 2 ár frá 6. apríl 1993 fyrir brot gegn 244. gr. almennra hegningarlaga. Hinn 15. nóvember 1994 25.000 kr. sekt vegna brota á 21. gr. áfengislaga og 1. mgr. 257. gr. alm. hegningarlaga. Hinn 26. janúar 1995 4 mánaða fangelsisdómur skilorðsbundinn í tvö ár fyrir brot gegn 1. mgr. 165. gr., sbr. 2. mgr. 22. gr. alm. hegningarlaga.

Refsing.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 101. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Skilorðstími samkvæmt áðurnefndum dómi frá 26. janúar 1995 er ekki liðinn. Er því rétt samkvæmt 60. gr. almennra hegningarlaga að fella hina skilorðsbundnu refsingu ákærða samkvæmt þeim dómi inn í refsingu þá, sem honum verður nú gerð.

Við ákvörðun refsingar ákærða verður litið til þess, að ákærði var ekki einn valdur að slysinu og að svo virðist sem bifreiðin GY-887 hafi ekki verið nægilega vel búin til aksturs í hálku og bifreiðastjóri þeirrar bifreiðar misst stjórn á bifreið sinni fyrir áreksturinn. Með vísan til atvika allra og 77. gr. almennra hegningarlaga þykir refsing hans hæfileg ákveðin 5 mánaða fangelsi. Fresta þykir mega fullnustu refsingarinnar, og falli hún niður að 2 árum liðnum frá birtingu dómsins, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ökuréttarsvipting.

Með vísan til 101. gr. umferðarlaga ber að svipta ákærða ökurétti í 6 mánuði frá birtingu dómsins að telja.

Sakarkostnaður.

Loks ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, 70.000 kr., og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Ragnars Halldórs Hall hæstaréttarlögmanns, 70.000 kr.

Hervör Þorvaldsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Ákærði, Kristján Kristjánsson, sæti fangelsi í 5 mánuði, en fresta skal fullnustu refsingarinnar og hún falla niður að liðnum 2 árum frá birtingu dómsins að telja, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði er sviptur ökurétti í 6 mánuði frá birtingu dóms að telja.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þ. m. t. saksóknarlaun til ríkissjóðs, 70.000 kr., og 70.000 kr. í málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Ragnars Halldórs Hall hæstaréttarlögmanns.