

Fimmtudaginn 13. júní 1991.

Nr. 47/1991. **Ákærvaldið**

(Hallvarður Einvarðsson ríkissaksóknari)
gegn

Jóhanni Birgi Magnússyni

(Guðmundur Markússon hrl.).

Bifreiðar. Umferðarlög. Manndráp af gáleysi. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðrún Erlendsdóttir, Bjarni K. Bjarnason og Hjörtur Torfason, Gunnar M. Guðmundsson, settur hæstaréttardómari, og Auður Þorbergsdóttir borgardómari.

Ríkissaksóknari áfrýjaði máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 7. janúar 1991 að ósk ákærða og einnig af hálfu ákærvalds. Er þess krafist, að sakfelld verði samkvæmt ákæru, að refsing verði þyngd og að tími ökuleyfissviptingar verði lengdur.

Með framburði vitnanna Sæmundar Einars Valgarðssonar og Ragnhildar Vilhjálmsdóttur er sannað, að ákærði ók bifreiðinni JI-221 aðfaranótt 27. maí 1989 gegnt rauðu umferðarljósi inn á gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar. Þessi akstur var mjög gálauslegur og hættulegur og þeim mun háskalegri fyrir þá sök, að akstursskilyrði voru mjög slæm, þar sem myrkur var, rigning og blautt færi. Með þessum vítaverða akstri átti ákærði sök á harkalegum árekstri við bifreiðina R-7969, sem olli því, að farþeginn í bifreið hans, Ólöf Kristjánsdóttir, kastaðist út úr bifreiðinni og slasaðist svo mjög, að hún lést þremur dögum síðar.

Með þessu atferli sínu og akstri bifreiðarinnar án tilskilinna réttinda hefur ákærði gerst brotlegur við þau refsíákvæði, sem í ákæru greinir. Ber að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms um refsingu, ökuleyfissviptingu og sakarkostnað.

Þá ber að dæma ákærða til að greiða allan áfrýjunarkostnað málsins, eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Ákærði, Jóhann Birgir Magnússon, greiði allan áfrýjunar-

kostnað málsins, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 40.000 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns fyrir Hæstarétti, Guðmundar Markússonar hæstaréttarlögmanns, 40.000 krónur.

S é r a t k v æ ð i

Hjartar Torfasonar hæstaréttardómara.

Í skýrslum ökumanns og farþega í bifreiðinni R-7969 kemur fram, að umferðarljós fyrir akstur yfir Kringlumýrarbraut hafi skipt af grænu yfir á gult, meðan bifreiðin var á leið yfir nyrðri akbraut Miklubrautar. Með hliðsjón af þessu og öðrum upplýsingum tel ég sönnunargögn í málinu gefa til kynna, að ákærði hafi ekið bifreiðinni JI-221 yfir stöðvunarlínu á syðri akbraut Miklubrautar í þann mund, sem umferðarljós fyrir þann akstur skiptu af rauðu yfir á gult, en ekki verður ályktað með vissu af framburði vitnisins Sæmundar Einars Valgarðssonar, að hann hafi séð stöðu ljósanna á því augnabliki, og vitnið Ragnhildur Vilhjálmisdóttir sá hana ekki. Jafnframt sýna gögnin, að ákærði ók of hratt að gatnamótunum miðað við það, hve erfitt var að stöðva bifreiðina eða hægja á ferð hennar við hin slæmu akstursskilyrði. Eftir afleiðingum árekstursins að dæma virðist hann hafa reynt þetta án nægilegs árangurs, en sjálfur man hann ekkert eftir atvikum að slysinu.

Með þessum athugasemdum tel ég, að hinn áfrýjaði dómur eigi að vera óraskaður að öðru en því, að svipting ökuréttinda gagnvart ákærða vari 12 mánuði. Ég er sammála öðrum dómendum um áfrýjunarkostnað.

Dómur sakadóms Kjósarsýslu 31. október 1990.

Ár 1990, miðvikudaginn 31. október, er á dómþingi sakadóms Kjósarsýslu, sem háð er að Strandgötu 31, Hafnarfirði, af Guðmundi L. Jóhannessyni héraðsdómara, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 1972/1990: Ákærvaldið gegn Jóhanni Birgi Magnússyni.

Málið, sem dómtekið var 9. október sl., er höfðað með ákæru ríkis-saksóknara, dagsettri 31. júlí 1990, á hendur Jóhanni Birgi Magnússyni, Gili, Kjalarnesi, fæddum 15. apríl 1972, fæðingarnúmer 369, fyrir að aka í myrkri og rigningu aðfaranótt laugardagsins 27. maí 1989 án tilskilinna ökuréttinda bifreiðinni JI-221 austur vinstri akrein Miklubrautar í Reykja-

vík og áleiðis yfir Kringlumýrarbraut, þrátt fyrir það að rauð götuljós loguðu fyrir akstursstefnu hans, með þeim afleiðingum, að bifreiðin rakst á hópibifreiðina R-7969, sem ekið var suður Kringlumýrarbraut á hægri akrein. Við áreksturinn kastaðist farþegi í framsæti bifreiðar ákærða, Ólöf Kristjánsdóttir, fædd 27. apríl 1971, út úr bifreiðinni og hlaut útbreitt heilamar, sem leiddi hana til dauða þremur dögum síðar.

Telst þetta varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. mgr. 5. gr., 1. og 2. mgr., staflíði a, b, c og h, 36. gr., og b-lið 1. mgr. 50. gr., sbr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 37. gr. reglugerðar um ökukennslu, próf ökumanna o.fl. nr. 787/1983, sbr. 6. gr. reglug. nr. 116/1988.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar, til sviptingar ökuréttinda samkvæmt 101. gr. umferðarlaga og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Málavextir.

Samkvæmt skýrslu lögreglunnar í Reykjavík var tilkynnt kl. 0.39 27. maí 1989, að umferðarslys hefði orðið á mótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar. Þar höfðu rekist saman bifreiðarnar JI-221 á leið austur Miklubraut á vinstri akrein og R-7969, sem ekið var suður Kringlumýrarbraut. Við áreksturinn fór farþegi í framsæti bifreiðarinnar JI-221, Ólöf Kristjánsdóttir, kt. 270471-3319, í gegnum framrúðu bifreiðarinnar og féll í götuna. Þegar lögreglumenn bar að, hafði hún verið færð inn í sjúkrahöfn, sem flutti hana á slysadeild Borgarspítalans, en þaðan var hún færð þungt haldin á gjörgæsludeild, þar sem hún lést þremur dögum síðar. Ákærði, Jóhann Birgir, var einnig fluttur á slysadeild slasaður, og reyndist ekki unnt að yfirheyra hann. Í bifreiðinni R-7969 voru ökumaður hennar, María Haukdal Styrmisdóttir, og farþegi í framsæti, Kristín R. Höskuldsdóttir. Voru þær fluttar á slysadeild, en fengu að fara þaðan að lokinni rannsókn. Lögreglumenn höfðu tal af Maríu á slysadeild. Tjáði hún þeim, að hún hefði ekið bifreiðinni R-7969 suður Kringlumýrarbraut á hægri akrein. Þegar hún nálgadist gatnamótin hjá Miklubraut, hefði logað grænt ljós fyrir umferð á hennar akstursleið, en gult logaði, þegar bifreið hennar var komin yfir stöðvunarlínu. Kvaðst María ekki hafa séð til bifreiðar ákærða fyrr en í þann mund, er bifreiðarnar rákust saman, og ekkert náð að gera til að reyna að afstýra því.

Á mótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar eru umferðarljós. Samkvæmt lögregluskýrslu voru þau þannig stillt, að fyrst var leyfð umferð austur og vestur Miklubraut, þá leyfð umferð til vinstri af Miklubraut norður og suður Kringlumýrarbraut og loks leyfð umferð norður og suður Kringlumýrarbraut.

Í lögregluskýrslu er aðstæðum lýst svo, að myrkur var, en góð lýsing á gatnamótunum, skýjað og rigning. Malbikað yfirborð vegar var blautt.

Í skýrslu lögreglunnar kemur fram, að bifreiðin JI-221 sé hóp bifreið af gerðinni Mercedes Benz, sem sé skráð í bifreiðaskrá fyrir 13 farþega og sé í eigu Félags hf., Hafnarstræti 7. Lagt hefur verið fram endurrit úr bifreiðaskrá Bifreiðaskoðunar Íslands hf. frá 9. júlí 1990. Þar kemur fram, að bifreiðin JI-221 sé skráð fyrir 17 farþega og eigin þyngd bifreiðarinnar sé 2720 kg.

Guðlaugur Einarsson lögreglumaður gerði uppdrátt af vettvangi, sem sýnir staðsetningu bifreiðanna JI-221 og R-7969 við gatnamót Kringlumýrarbrautar eftir áreksturinn.

Lögregluskýrsla og vettvangsuppdráttur liggja frammi í málinu. Ekki eru fyrirbyggjandi gögn, er sýni, að rannsókn hafi farið fram á búnaði og ásigkomulagi bifreiðanna.

Í vottorði Veðurstofu Íslands um veður í Reykjavík 26.-27. maí 1989 segir, að kl. 24.00 26. maí hafi vindátt verið af suðsuðaustri, rigning, skyggni 8 km og hiti 7,4 stig. Í sama vottorði segir, að kl. 3.00 27. maí hafi verið sunnanátt, úði og regn, skyggni 2 km og hiti 6,7 stig.

Ólöf Kristjánsdóttir lést 30. maí 1989 kl. 12.30 á gjörgæsludeild Borgarspítalans. Í áverkavottorði segir, að Ólöf hafi haft höfuðáverka og röntgenmynd sýnt útbreitt heilamar, sem talið sé, að hafi ásamt minni áverkum verið dánarorsök. Réttarkrúfning var ekki framkvæmd að ósk aðstandenda.

Ákærði, Jóhann Birgir Magnússon, kvaðst hafa verið ökumaður bifreiðarinnar JI-221 umrætt kvöld. Hann minnti, að hann hefði verið staddur við Umferðarmiðstöð BSÍ laust eftir miðnætti 26. maí 1989. Hann kvað Ólöfu heitna hafa verið með sér í bifreiðinni, þegar hann ók henni af stað heimleiðis. Aðspurður kvað ákærði Ólöfu hafa verið unnustu sína, og hefði hún ætlað að fara með honum heim til hans. Ólöf hefði setið í hægri framsæti bifreiðarinnar, en þar væri sæti fyrir einn farþega. Sætinu væri hægt að halla fram til að hleypa farþegum inn og út úr bifreiðinni. Á sætinu var öryggi, sem losa þurfti um, til að hægt væri að halla því fram. Ákærði kvað engin bilbelti hafa verið í bifreiðinni, hvorki fyrir ökumann né farþega í hægri framsæti. Ákærði kvaðst margsinnis hafa reynt að rifja upp atburði, frá því að hann ók af stað frá Umferðarmiðstöðinni, en ekki tekist það. Hann gat ekki tímaseit nánar, hvenær hann var við Umferðarmiðstöðina. Hann kvaðst ekki heldur muna, hvaða leið hann hefði ekið, en segist vanalega hafa ekið í vestur frá Umferðarmiðstöðinni og beygt austur Hringbraut á gatnamótum hennar og Njardargötu. Ákærði kvaðst ekki muna, hvað fór á milli hans og Ólafar í bifreiðinni, frá því að þau lögðu upp frá Umferðarmiðstöðinni. Ákærði sagðist hafa fengið mikið höfuðhögg og

læknar tjáð sér, að hann hefði höfuðkúpubrot, marist á heila og vatn komist milli höfuðkúpu og heila. Um ökuréttindi kvaðst ákærði sérstaklega aðspurður hafa talið sig vera með réttindi til aksturs bifreiða undir 5000 kg að heildarþyngd og gerðar eru fyrir 8 eða færri farþega, en þann skilning lagði hann í ökuréttindi B, þegar hann hlaut þau. Hann kvaðst hafa talið sig hafa réttindi til að aka bifreiðinni JI-221, þar sem hún hefði verið léttari en 5 tonn. Ákærði kveðst hafa fengið ökuréttindi 19.5.1989. Hann kvaðst hafa fengið bifreiðina JI-221 lánaða hjá föður sínum og kvaðst hafa verið orðinn vanur akstri bifreiðarinnar.

Vitnið María Haukdal Styrmsdóttir kvaðst hafa ekið bifreiðinni R-7969 suður Kringlumýrarbraut eftir hægri akrein og verið á leið til Hafnarfjarðar. Vitnið kvaðst hafa ekið inn á Kringlumýrarbraut við Borgartún. Með vitninu í bifreiðinni hefði verið vinkona þess, Kristín R. Höskuldsdóttir, sem setið hefði í framsæti hægra megin. Þær hefðu báðar verið með bílbelti spennt. Vitnið sagði, að ökuljós bifreiðarinnar hefðu verið kveikt. Vitnið kvað skyggni hafa verið mjög slæmt. Vitnið kvaðst hafa ekið á 40 km hraða m/v klst., þegar bifreið þess kom að gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar. Grænt ljós hefði logað fyrir umferð suður Kringlumýrarbraut. Þegar bifreið þess hefði verið komin fram hjá umferðareyju, sem skilur að akbrautir Miklubrautar, kvaðst vitnið hafa séð til ferða hvítrar sendibifreiðar austur Miklubraut inn á gatnamótin og í veg fyrir bifreið þess. Vitnið kvaðst einnig hafa séð kyrrstæða bifreið við gatnamótin með akstursstefnu austur Miklubraut. Vitninu hefði brugðið mjög, þegar það sá hvítu sendibifreiðina, og ekkert getað gert til að afstýra því, að bifreiðarnar rækjust saman. Vitnið kvað höggið af árekstrinum hafa lent framarlega á hægri hlið bifreiðar þess. Þegar bifreið vitnisins hefði stöðvast eftir áreksturinn, hefði það stigið út úr bifreiðinni og þá séð stúlku liggja í götunni. Vitnið kvaðst þá hafa orðið miður sín og muna ekki frekar atburði, fyrr en það var flutt á slysadeild Borgarspítalans. Vitnið kvaðst ekki muna glögg, hvernig staða umferðarljósa var fyrir akstursleið þess, eftir að bifreið þess var komin yfir stöðvunarlínu á gatnamótunum, en kvað það geta verið rétt, að gult ljós hefði kviknað, þegar bifreið þess var rétt komin yfir stöðvunarlínuna, svo sem haft var eftir því í frumskýrslu lögreglu.

Vitnið Kristín Ragna Höskuldsdóttir kvaðst hafa verið farþegi í bifreiðinni R-7969, sem vinkona þess, María Haukdal Styrmsdóttir, hefði ekið. Vitnið kvaðst hafa setið í hægra framsæti bifreiðarinnar. Bifreiðinni hefði verið ekið suður Kringlumýrarbraut. Vitnið kvað grænt ljós hafa logað fyrir umferð suður Kringlumýrarbraut, þegar bifreiðin hefði verið skammt frá gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar. Vitnið kvaðst ekki vita, hver hraði bifreiðarinnar var, þar sem það hefði ekki séð á hraðamæli hennar. Vitnið kvaðst ekki hafa séð til ferða bifreiðarinnar JI-221 fyrr en

rétt í þann mund, er bifreiðarnar rákust saman. Vitnið kvað bifreiðinni JI-221 hafa verið ekið austur Miklubraut fram hjá kyrrstæðri leigubifreið við gatnamótin. Vitnið kvað bifreiðarnar hafa rekist mjög harkalega saman, og hefði bifreiðin R-7969 kastast til vinstri, runnið áfram í suðurátt og síðan stöðvast skammt sunnan gatnamótanna á gagnstæðum vegarhelmingi fyrir umferð norður Kringlumýrarbraut. Þegar bifreiðin hefði stöðvast, hefði vitnið stigið út úr henni ásamt vitninu Maríu, sem hefði verið í upp-námi vegna atburðanna.

Vitnið Sæmundur Einar Valgarðsson kvaðst hafa ekið leigubifreiðinni R-4475 suður Lönguhlíð. Á mótum Lönguhlíðar og Miklubrautar hefði það stöðvað bifreiðina andartak, en því næst beygt austur Miklubraut. Vitnið kvað skyggni hafa verið slæmt. Í bifreiðinni hefði verið einn farþegi, Ragnhildur Vilhjálmsdóttir. Vitnið kvaðst hafa ekið bifreið sinni eftir hægri akrein austur Miklubraut. Þegar bifreið vitnisins kom að gatnamótunum, hefði logað rautt ljós fyrir akstursstefnu þess austur Miklubraut, og það hefði því stöðvað bifreið sína. Einnig hefði logað rautt ljós fyrir akstur af Miklubraut norður og suður Kringlumýrarbraut. Skömmu síðar kvaðst vitnið hafa veitt athygli Benz-rútubifreið, sem ekið hefði verið austur Miklubraut í átt að gatnamótunum. Vitnið hefði fylgst með akstri bifreiðarinnar í hliðarspegli á vinstri hurð bifreiðar þess. Kvað vitnið rútubifreiðina hafa haldið sama hraða, er hún hefði nálgast gatnamótin, og taldi vitnið henni hafa verið ekið of hratt með tilliti til þess, að rautt ljós hefði logað fyrir akstursleið hennar. Þegar Benz-rútubifreiðin hefði nálgast bifreið vitnisins á vinstri akrein, kvaðst það hafa séð til ferða bifreiðar, sem ekið var suður Kringlumýrarbraut inn á gatnamótin. Vitnið kvað Benz-rútubifreiðinni hafa verið ekið vinstra megin fram hjá bifreið þess og vitnið þá gert sér grein fyrir, að árekstur var óumflýjanlegur. Bifreiðarnar hefðu rekist mjög harkalega saman. Við áreksturinn kvað vitnið bifreiðina, sem var á leið austur Miklubraut, hafa lyfst upp að aftan, skolið niður aftur, dansað til á götunni og snúist. Þá hefði vitnið séð stúlku kastast í götuna og velta þrjár til fjórar veltur á götunni. Vitnið kvaðst hafa litið á umferðarljósin, þegar bifreiðarnar voru að stöðvast eftir áreksturinn, og séð, að rautt ljós hefði logað fyrir umferð austur Miklubraut og til vinstri af Miklubraut norður Kringlumýrarbraut. Vitnið kvaðst ekki hafa séð stöðu ljósa fyrir umferð eftir Kringlumýrarbraut.

Vitnið Ragnhildur Vilhjálmsdóttir kvaðst hafa verið farþegi í leigubifreiðinni R-4475 og setið hægra megin í aftursæti hennar. Vitnið kvað bifreiðinni hafa verið ekið eftir hægri akrein austur Miklubraut að gatnamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar, þar sem ökumaður hennar hefði stöðvað bifreiðina, vegna þess að rautt ljós hefði logað fyrir akstursleið hennar. Vitnið kvaðst ekki hafa tekið eftir stöðu ljósa fyrir umferð

til vinstri af Miklubraut norður Kringlumýrarbraut. Skömmu eftir að leigubifreiðin hefði verið stöðvuð, hefði bifreið verið ekið fram hjá leigubifreiðinni. Kvaðst vitnið ekki hafa séð bifreiðina, en hafa heyrt þyt af heuni. Vitnið kvaðst ekki hafa séð tildrög slyssins, en það hefði séð hvíta bifreið snúast á götunni fyrir framan leigubifreiðina. Síðan kvaðst vitnið hafa séð stúlku liggjandi á götunni skammt fyrir framan leigubifreiðina. Vitnið kvaðst þá hafa stigið út úr leigubifreiðinni og hugað að stúlkunni. Vitnið sagði stúlkuna hafa legið með höfuð vísandi austur, fætur í vestur, en andlit snúið í suðurátt. Þá hefðu komið þar að tvær stúlkur, og hefði önnur þeirra verið í uppnámi.

Vitnið Ólafur Baldursson kvaðst hafa ekið bifreiðinni R-9968 vestur Miklubraut í átt að gatnamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar. Þegar bifreið þess var stödd við bensínstöð Shell vestan (sic) gatnamótanna, hefði stíða umferðarljósá verið þannig, að skipt hefði verið af gulu yfir á rautt ljós fyrir akstursstefnu af Miklubraut suður Kringlumýrarbraut. Kvaðst vitnið þá hafa dregið úr ferð bifreiðar sinnar, þar sem rautt ljós logaði þá fyrir akstursleið þess vestur Miklubraut. Þegar bifreið vitnisins hefði nálgast gatnamótin, hefði það séð, að slys hafði orðið. Vitnið kvaðst ekki hafa séð bifreiðarnar rekast saman, en því hefði virst það nýafstaðið. Kvaðst vitnið hafa ekið bifreið sinni yfir gatnamótin, þegar grænt ljós hefði logað fyrir akstursstefnu þess, og stöðvað bifreið sína við umferðareyju, sem skilur að akbrautir Miklubrautar. Vitnið kvað margt fólk hafa verið komið á vettvang, og kvaðst vitnið hafa séð, að bifreiðarstjórinn, sem tilkynnti slysið, hefði verið stiginn út úr bifreið sinni.

Niðurstöður.

Eftir skilgreiningu 2. gr. umferðarlaga nr. 50, 1989, er ljóst, að bifreiðin JI-221 er hópbifreið og að sérstök ökuréttindi eru tilskilin til aksturs slíkrar bifreiðar samkvæmt 37. gr. reglugerðar nr. 787/1983, sbr. 6. gr. reglugerðar nr. 116, 1988, og samkv. 2. mgr. 50. gr. skal ekki veita yngri mönnum en 20 ára rétt til að stjórna slíkri bifreið, og með því að ákærði hafði ekki öðlast ökuréttindi fyrir 1. mars 1988, sbr. c-lið 1. mgr. 8. gr. reglugerðar nr. 116/1988, og hann hafði skv. ökuskýrslum einungis almenn ökuréttindi og því ekki réttindi til aksturs framangreindrar bifreiðar.

Þá er með vætti vitnisins Sæmundar Einars, sem fær stoð í vætti vitnanna Maríu Haukdal, Kristínar Rögnu og Ragnhildar Vilhjálmisdóttur, nægilega sannað, að ákærði ók bifreiðinni JI-221 inn á gatnamót Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar, þrátt fyrir það að rautt umferðarljós logaði á götuvitanum um umferð á akstursleið bifreiðarinnar austur Miklubraut, og þegar virtur er vitnisburður vitnanna Sæmundar og Ragnhildar og niðurstöður vettvangsrannsókna, má telja fullvíst, að hraði bifreiðar-

innar var of mikill miðað við, að ákærði var að aka yfir gatnamótin, og áðurgreind akstursskilyrði og hann sýndi ekki nauðsynlega aðgát við aksturinn, en engin hemlaför saúst á vettvangi til merkis um það, að ákærði hefði rétt fyrir áreksturinn séð til bifreiðarinnar R-7969, sem ekið var suður yfir gatnamótin eftir Kringlumýrarbraut, og hemlað til að reyna að afstýra árekstri. Afleiðing þessa varð, að bifreið ákærða lenti af miklu afli á bifreiðinni R-7969, sem hafði í för með sér, að bifreiðarnar skemmdust mikið og ökumenn og farþegar í bifreiðunum slösuðust, og leiddu meiðsli, sem farþeginn í bifreið ákærða, Ólöf, hlaut við að kastast út úr bifreiðinni, til þess, að hún andaðist þremur dögum síðar, svo sem lýst er í ákæru, og hefur ákærði með þessu atferli gerst brotlegur við þau refsíákvæði, sem í ákæru greinir.

Refsing o.fl.

Ákærði hefur hvorki sætt kæru né refsingu svo að kunnugt sé.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt 215. gr. almennra hegningarlaga og 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga, og þykir hún með hliðsjón af 57. gr. a alm. hegningarlaga, sbr. lög nr. 101/1976, og eftir öllum atvikum málsins hæfilega ákveðin 25.000 króna sekt, sem greiðist í ríkissjóð innan 4 vikna frá uppkvaðningu dóms þessa, en afplánist ella með varðhaldi í 10 daga.

Enn fremur sæti hann varðhaldi í 30 daga, en eftir atvikum má fresta fullnustu refsingarinnar, og niður skal hún falla að liðnum tveimur árum, haldi ákærði almennt skilorð samkv. 57. gr. alm. hegningarlaga, sbr. lög nr. 22, 1955.

Samkvæmt 101. gr. umferðarlaga ber að svipta ákærða ökuréttindum í 18 mánuði frá birtingu dóms þessa að telja.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs verjanda síns, Andra Árnasonar hdl., kr. 30.000, auk virðisaukaskatts.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Jóhann Birgir Magnússon, greiði 25.000 krónur í sekt til ríkissjóðs innan fjögurra vikna frá uppkvaðningu dóms þessa, en sæti ella varðhaldi í 10 daga.

Ákærði sæti varðhaldi í 30 daga, en fresta skal fullnustu refsingar þessarar, og niður falli hún að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dóms þessa, haldi ákærði almennt skilorð samkv. 57. gr. alm. hegningarlaga nr. 19, 1940, sbr. lög nr. 22, 1955.

Ákærði er sviptur ökuréttindum í 18 mánuði frá birtingu dóms þessa að telja.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun

skipaðs verjanda sins, Andra Árnasonar hdl., kr. 30.000, auk virðis-
aukaskatts.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.
