

# Héraðsdómur Norðurlands eystra

Dómur 10. maí 2024

Mál nr. S-612/2023:

## Ákærvaldið

(Eyþór Þorbergsson aðstoðarsaksóknari)

## gegn

Erni Leó Hlynssyni

(Bjarni Hauksson lögmaður)

## Dómur

### Kröfugerð og málsmeðferð

- Mál þetta, sem dómtekið var 12. apríl sl, höfðaði lögreglustjórinn á Norðurlandi eystra með ákæru, dagsettri 6. desember 2023, á hendur, Erni Leó Hlynssyni, kt. [...], [...], [...],

„fyrir líkamsmeiðingar af gáleysi, og umferðarlagabrot, með því að hafa föstudaginn 6. nóvember 2020, ekið bifreiðinni [...], norður Hringveg í Öxnadal, með allt að 142 kílómetra hraða miðað við klukkustund eftir vegarkafla á býlið Syðri Bægisá, en þar er leyfilegur hámarkshraði við bestu aðstæður 90 kílómetar og það óvarlega að hann ók bifreiðinni út af veginum í beygju og eftir vegarkanti þar til hún hafnaði á uppfyllingu yfir rör í gegnum veginn, og kastaðist af uppfyllingunni inná tún sem var við veginn og hafnaði á hvolfi þar sem kviknaði í bifreiðinni.

Við slysið hlaut farþegi í bifreiðinni A, kt. [...], mörg brot á háls hrygg, brot á neðri enda sköflungs, brot á proximala enda humerus (brot á öxl), brot á lendarliðum, tannarliðhlaup, brot á vanga og kinnkjálkabeinum, brot á lendarliðum, brot á fingrum og mikið lungnamar á báðum lungum og örlítið loftbrjóst í vinstri lunga.

Ákærði, ökumaður bifreiðinnar hlaut andlitsbrot, sprungu í háls hryggjarlið og afrifubrot á vinstra fæti.

Telst þetta varða við 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940 og 1. mgr. 4. gr., 1. mgr., sbr. 3. mgr. 37. sbr. 1. mgr. 94. gr. og 1. mgr. 95. umferðarlaga nr. 77/2019.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar, til greiðslu alls sakarkostnaðar og til sviptingar ökuréttar samkvæmt 1. mgr. 99. gr. nefndra umferðarlaga.“

### Afstaða og kröfur ákærða

- Ákærði krefst aðallega sýknu en til vara vægustu refsingar sem lög leyfa og krefst hæfilegra málsvarnarlauna til handa skipuðum verjanda, sem greidd verði úr ríkissjóði.

## Málsatvik og sönnunarfærsla

- 3 Samkvæmt frumskýrslu lögreglu barst tilkynning föstudaginn 6. nóvember 2020 kl. 14:31 um bílveltu við bæinn Syðri Bægisár í Öxnadal. Er lögregla kom á vettvang lá bifreiðin [...] á hvolfi um 16 metra utan vegar og logaði eldur í bæði vélarrúmi og farþegarými. Ökumaður bifreiðarinnar, ákærði, og farþegi lágu á túninu vestan bifreiðarinnar og var verið að hlúa að þeim. Ummerki á vettvangi gáfu til kynna að bifreiðinni hafi verið ekið norður Hringveg í Öxnadal. Í víðri beygju neðan við Syðri Bægisá, sem að hluta til sé með víravegrið beggja megin, virtist bifreiðin hafa farið beint áfram út úr beygjunni og eftir vegkantinum þar til hún hafnaði á uppfyllingu yfir rör undir veginum og hafi þá kastast í loftinu inn á túnið þar sem hún hafi endastungist og hafnað á hvolfi.
- 4 Tilkynnandinn, vitnið B, hafi ekið suður Hringveg og tekið eftir bifreið ákærða koma á mótí henni og töluverðum hraða og alveg upp við víravegriðið. Hún hafi beðið eftir að bifreiðinni yrði beygt betur inn á veginn, en það hafi ekki gerst og ökumaður ekið út af veginum um leið og vegriðinu sleppti. Hún hafi síðan séð í baksýnispeglinum að bifreiðin hafi tekist á loft og hafnað inn á túninu með framendann í jörðina og síðan endastungist og endað á hvolfi. Hún hafi snúið við og þá séð aðra bifreið vera að koma og hún hafi því hringt á Neyðarlínuna og tilkynnt slysið. Aðspurð hafi hún séð að karlmaður hafi verið undir stýri, en hún gæti ekki sagt til um hvort hann hafi verið vakandi eða sofandi. Henni hafi frekar fundist hann stjarfur og ekki séð nein svipbrigði. Um hugsanlegan hraða bifreiðarinnar hafi henni fundist sem henni hafi verið ekið yfir hámarks hraða en þó ekki á ofsahraða.
- 5 Vitnið D kvaðst hafa ekið fram á slysið örskömmu eftir að það varð og hann hafi séð ákærða draga farþegann, vitnið A, út um hægri afturdyr bifreiðarinnar. Hann hafi farið og hlúð að þeim ásamt konu sinni.
- 6 Í frumskýrslu eru tilgreind vitnin E og F sem kváðust hafa verið nýkomnir niður af Öxnadalshéiðinni á um 90 km hraða þegar hvíttri Subaru bifreið hafi verið ekið fram úr þeim „ofsalega hratt“. Þeir hafi strax talið um sömu bifreið að ræða er þeir hafi ekið fram á vettvang slyssins. Vitnið G kvað hvíttri Subaru bifreið hafa verið ekið „mjög hratt“ fram úr bifreið sinni um 15 mínútum áður en hann ók fram á vettvang slyssins.
- 7 Um slys á fólki segir í skýrslunni að farþeginn, vitnið A, hafi verið með háorkuáverka, verkjað mikið í háls og bak og verið með áverka víða um líkamann. Hún hafi misst mikið magn af blóði. Ákærði hafi verið mikið verkjaður með verk í hægri sköflungi og ökkla og mögulega innvortis áverka.
- 8 Kemur fram að vettvangurinn hafi verið ljósmyndaður og þvívíddarskannaður af rannsóknarlögreglumönnum.
- 9 Aflað var upptöku úr eftirlitsmyndavél Olís í Varmahlíð sem sýndi hvíttri Subaru Legacy bifreið ekið þar fram hjá kl. 13:50 norður hringveginn á mótum Sauðarkróksbrautar. Það hafi verið eina Subaru bifreiðin sem ekið hafi þar í gegn frá kl. 13:00. Samkvæmt upplýsingum lögreglu frá Vegagerðinni eru 62,3 km þaðan að slystað.

- 10 Ljósmyndir af vettvangi slyssins eru á meðal gagna málsins, þar sem sjá má bifreiðina brennandi utan vegar. Þá liggja fyrir myndir sem rannsóknardeild lögreglu tók af vettvangi eftir slysið, sem eiga að sýna feril bifreiðarinnar út af veginum og þar til hún tekst á loft og flýgur 43 metra í loftinu þar til afturendinn stingst niður og bifreiðin flýgur áfram 32 metra til viðbótar þar til hún stöðvast. Vegalengd frá förum eftir hægri hlið bifreiðarinnar utan vegar við vegrið og að þeim stað sem hún stöðvaðist hafi verið um 243 metrar. Á myndirnar eru merktir staðir þar sem verksummerki fundust eftir bifreiðina frá upphafspunkti að endastað og ályktanir lögreglu.
- 11 Gögn úr þrívíddarskanna og flygildi (dróna) sýna yfirlitsmynd yfir vettvang slyssins og feril bifreiðarinnar.
- 12 Við rannsókn málsins aflaði lögreglan gagna úr umferðargreini Vegagerðarinnar á Hringveginum við Jónasarlund í Öxnadal sem sýna að tvær bifreiðir óku veginn til norðurs í átt að slysstað kl. 14:26, fimm mínútum áður en slysið var tilkynnt. Samkvæmt greininum var annarri bifreiðinni ekið á 150 km/klst hraða en hinni á 111 km/klst hraða.
- 13 Lögreglan leitaði til H, prófessors í vélaverkfræði við Háskóla Íslands um rannsókn á hraða ökutækisins [...] er slysið varð. Greining hans, dags. 25. ágúst 2023, liggur fyrir í málinu. Í skýrslunni er rakið að vegalengdin frá fyrstu hjólförum eftir bifreiðina utan vegar og þar til hún stöðvast hafi verið 239,4 metrar. Heildarlengd hægra hjólfars yfir mól og gras áður en bifreiðin lenti á uppþyllingu yfir rör og tókst á loft hafi verið 158 metrar en vinstra hjólfarið 92 metrar. Þar sem hjólförin hafi endað hafi ökutækið farið í loftinu 47,5 metra þangað sem fyrstu ummerki hafi fundist. Síðan hafi sést ummerki 7,5 metrum lengra frá, en þaðan hafi bifreiðin farið 28 metra áður en hún hafi stöðvast. Tekið hafi verið tillit til skriðlengdar, núningsstuðuls og hæðarmunar á leið bifreiðarinnar. Miðað við þessar forsendur hafi ætlaður hraði bifreiðarinnar samkvæmt orkuvarðveislulögmálinu verið 154 km/klst er hægra hjól hennar skildi eftir sig hjólfar á vegöxl. Mesti mögulegi hraði hafi verið 165 km/klst, en minnsti mögulegi hraði 142 km/klst.
- 14 Vottorð um áverka A og ákærða, meðferð og batahorfur eru á meðal gagna málsins.

#### *Skýrslur fyrir dómi*

- 15 Verður nú gerð grein fyrir skýrslugjöf fyrir dómi að því marki sem þýðingu hefur.
- 16 Ákærði taldi sig hafa lagt af stað um níuleytið að morgni hins örlagaríka dags 6. nóvember 2020. Þau hafi farið frá Ásbrú í Reykjanesbæ til móður A í Grafarvogi, þar sem þau hafi stoppað. Þau hafi síðan ekið að Staðarskála, þar sem þau hafi áð og keypt sér mat. Frá því þau héldu af stað aftur þaðan muni hann ekki eftir atvikum þar til eftir að bifreiðin valt. Hann muni eftir sér þegar bifreiðin hafi verið „að lenda“. Hann muni eftir sér með A í fanginu eftir veltuna. Telur ákærði sig hafa ekið á 90 km hraða. Ekkert hafi verið að bílnum og hann hafi verið úthvöldur og í góðu ástandi. Þau hafi verið í sambúð á þessum tíma og eigi barn saman, fætt eftir þetta atvik.

- 17 Aðspurður um skýrslu sína fyrir lögreglu þar sem ákærði hafi sagt þau hafa stoppað um kl. 13 í Staðarskála og verið þar í um 45 mínútur og borðað kvaðst ákærði ekki muna það í dag.
- 18 Kvað ákærði það hafa verið áfall að lenda í þessum atburði, en andlega áfallið hafi verið það versta. Honum líði töluvert betur í dag.
- 19 *Vitnið A* kvað þau ákærða hafa lagt af stað frá Ásbrú upp úr kl. 9 og hafi verið komin til móður hennar um kl. 10. Um ellefuleytið hafi þau lagt af stað til Akureyrar. Ákærði hafi tekið mikið fram úr öðrum bílum og eitt sinn er vitnið hafi litið á hraðamælinn hafi hann verið á um 130 km hraða. Þau hafi stöðvað um korter í Staðarskála og fengið sér að borða. Hún hafi fengið sér „Giflar“, en hann franskar. Hún hafi sennilega sofnað eftir Staðarskála og rotast í slysinu, en hún muni a.m.k. ekki neitt frá Staðarskála og þar til viku eftir slysið. Í fyrstu hafi hún ekkert munað, en á síðustu mánuðum hafi hún hugsað mikið um þetta og lagt sig fram um að muna eftir þessu. Þá hafi rifjast upp fyrri hluti ökuferðarinnar, m.a. ítrekaður framúrakstur ákærða. Hún hafi fengið mikla aðstoð við að styrkja og endurheimta minni sitt. Hún hafi munað eftir því þegar lögreglan yfirheyrði hana á spítalanum að ákærði hafi verið að aka of hratt, en hún hafi ekki þorað að segja lögreglu frá því þá, þar sem ákærði hafi verið mjög reiður á spítalanum eftir slysið og þau verið nýbyrjuð saman. Hún hafi verið í slæmu ástandi á þessum tíma og liðið illa. Hún hafi viljað verja kærasta sinn. Hún hafi gert sér grein fyrir að hún væri að greina lögreglu rangt frá. Hún vilji einungis greina hreinskilið frá í dag.
- 20 Kvöldið fyrir ferðina hafi þau farið snemma að sofa. Ákærði hafi verið hress á leiðinni, en hún telji hann hafa verið orðinn svolítið þreyttan á akstrinum, en hún hafi heyrt það frá móður hans að hann hafi sent henni skilaboð þess eðlis. Erindi ferðarinnar hafi verið heimsókn til tengdforeldra vitnisins, foreldra ákærða, og að sækja húsgögn.
- 21 Vitnið hafi hlotið fjöláverka í slysinu, margbrotnað, lunga fallið saman og hún misst mikið blóð. Í dag eigi hún eftir að fara í þrjár aðgerðir til viðbótar. Þau ákærði hafi verið nýflutt saman er þetta gerðist, en sambandi þeirra hafi lokið nú í febrúar. Það hafi endað illa.
- 22 *Vitnið B*, kvaðst sjá atvik ljósflifandi fyrir sér þó nokkuð sé um liðið. Hún hafi verið að aka fram hjá Ytri Bægisá á mótum Hörgárdals og Öxnadals þegar hún hafi mætt bifreið ákærða sem ekið hafi verið alveg úti í kanti vegarins, bifreiðin verið alveg utan í vegriðinu og hún séð fyrir sér að bifreiðin myndi fara út af um leið og hún kæmi af vegriðinu. Ökumaður hafi hvorki breytt stefnu bifreiðarinnar né dregið úr hraða. Hún hafi óttast að bifreiðin myndi fara beint ofan í gilið og myndi geta lent á sér og hugsað um hvað hún gæti gert til að forðast árekstur. Þetta hafi verið mjög óhugnanlegt því svo hafi virst sem enginn væri við stjórn á bifreið ákærða. Bifreiðin hafi bara borist með vegriðinu. Bifreiðin hafi síðan „tekið flugið“ eftir að hún kom af handriðinu. Bifreiðin hafi tekist á loft, hún hafi séð undir bifreiðina og horft á hana í baksýnis- og hliðarspeglinum alveg þar til hún hafi lent á jörðinni. Vitnið hafi snúið við og ekið að Syðri Bægisá til að kalla eftir hjálp. Hún hafi hringt í Neyðarlínuna og kallað eftir aðstoð. Hún hafi verið með 1 árs dóttur sína í bifreiðinni og ekki viljað yfirgefa hana, en fylgst

með þegar aðstoð kom. Aðspurð um hraða bifreiðar ákærða kveður hún hann hafa verið á yfir 100 km/klst hraða, en hún geti ekki sagt til um hraðann. Samkvæmt hennar upplifun hafi ákærði ekki verið á ofsahraða, en erfitt sé fyrir hana að leggja mat á hve mikill hraðinn hafi verið.

- 23 *Vitnið D*, kvaðst hafa verið á leið vestur í Skagafjörð frá Akureyri með konu sinni. Þau hafi ekið fram á bifreið ákærða þar sem hún var á hvolfi utan vegar. Þau hafi verið fyrst á vettvang. Ákærði hafi birst aftan við bifreiðina augnablik og kona vitnisins hafi haft samband við lögregluna. Þau hafi farið að bifreiðinni og þá hafi ákærði verið að draga stúlkuna út úr henni í gegnum afturdyrnar farþegamegin. Ákærði hafi endurtekið í sífellu „ég veit ekki hvað gerðist“. Vitnið aðstoðaði við að draga stúlkuna frá bifreiðinni svo fljótt sem verða mætti samkvæmt fyrirmælum Neyðarlínunnar.
- 24 *Vitnið E* kvaðst hafa verið á norðurleið í umrætt sinn ásamt föður sínum og bróður. Þeir hafi verið stöðvaðir af lögreglu á 100 km hraða. Síðan hafi bíl ákærða verið ekið fram úr þeim á miklum hraða, sem þeir hafi haft á orði að væri yfir 110 km á klukkustund. Þeir hafi verið á 90 km hraða. Um hálf tíma síðar hafi þeir komið að bifreiðinni þar sem hún var á hvolfi utan vegar og kviknað í henni. Þeir hafi aðstoðað við að koma ákærða og farþega bifreiðarinnar í sjúkrabifreið. Aðspurður nánar kvað vitnið það hafa verið upplifun sína að um sömu bifreið hafi verið að ræða, en hann geti ekki verið 100% viss.
- 25 *Vitnið F* kvaðst hafa verið á norðurleið í umrætt sinn ásamt föður sínum og bróður. Þeir hafi verið á 90 – 100 km hraða þegar hvítri Subaru bifreið hafi verið ekið það hratt fram úr þeim að þeir hafi haft orð á því og talið þetta „galinn akstur“. Að mati vitnisins hafi þetta verið ofsakstur. Honum hafi brugðið við hraðann. Um 10 – 20 mínútum síðar hafi þeir komið að bifreiðinni, þar sem hún hafi verið á hvolfi utan vegar og kviknað í henni. Vitnið hafi ásamt samferðamönnum sínum aðstoðað fólkið sem hafi verið í bifreiðinni. Kvaðst vitnið vera 98% viss um að þetta hafi verið sama bifreiðin, nema um nákvæmlega eins bifreið hafi verið að ræða. Vitnið kvaðst ekki muna til þess að önnur bifreið hafi tekið fram úr þeim. Þeir hafi skömmu áður verið stöðvaðir af lögreglu á 100 km hraða. Akstursskilyrði hafi verið góð.
- 26 *Vitnið I* kvaðst hafa ekið að slysinu og séð þar tvo einstaklinga úti sem hafi verið kalt. Vitnið hafi sótt teppi og farið að hlúa að fólkinu ásamt öðrum vegfarendum. Þau hafi bæði verið með meðvitund og getað jánkað. Þau hafi haft áhyggjur af hundum í bifreiðinni, en þeir hafi verið komnir út. Kviknað hafi verið í bifreiðinni. Þrjár bifreiðar hafi verið komnar að og búið að kalla á sjúkrabifreið. Bóndinn á næsta bæ hafi komið að á fjórhjóli og farið síðan og sótt slökkvitæki.
- 27 *Vitnið J* kvaðst hafa verið að koma frá Blönduósi með vitninu G þegar hvítri Subaru bifreið hafi verið ekið á miklum hraða fram úr þeim. Hún telji hraðann hafa verið langt yfir hundrað, en þori ekki að segja nánar til um það. Hún hafi haft á orði „guð minn góður, hvað er drengurinn að gera“. Þau hafi ekki séð þessa bifreið aftur fyrr en hann hafi verið kominn út af veginum og lögreglan hafi þá verið búin að loka veginum. Búið hafi verið að slökkva eldinn í bifreiðinni og flytja fólk af slysstað. Hún hafi strax spurt lögreglumann hvort þetta væri hvítur Subaru og lögreglumaðurinn hafi sagt já. Vitnið

þekki Subaru vel. Þetta hafi verið Legacy station að hennar mati. Þau hafi sjálf ekið á 80 – 90 km hraða. Akstursskilyrði hafi verið góð. Ökumaður Subaru bifreiðarinnar hafi verið karlmaður.

- 28 *Vitnið G* kvaðst hafa verið á norðurleið með kærustu sinni, vitninu J þegar hvítri bifreið hafi verið ekið mjög hratt fram úr þeim, en hann muni ekki nákvæmlega hvar. Þau hafi sjálf verið á um 80 – 90 km hraða. Þau hafi ekið fram á bifreiðina á slyssað um 10 mínútum síðar, en þá hafi lögregla verið á vettvangi en sjúkrafreið farin. Vitnið kvaðst ekki geta fullyrt hvort þetta hafi verið sama bifreið og tók fram úr þeim.
- 29 *Vitnið lögreglumaður nr. K* kvaðst hafa ritað frumskýrslu í málinu. Vitnið kvaðst vilja leiðrétta það að skýrslan segi bifreiðina hafa farið vestur veginn, en hið rétt sé að hún hafi farið austur. Að öðru leyti staðfesti vitnið skýrsluna. Kvað vitnið hjólför hafa verið greinileg á veginum meðfram vegriðinu þar sem bifreiðin hafi farið út af og ummerki um bifreiðina alveg að þeim stað þar sem för hennar hafi endað. Lýsing á atburðarásinni hafi verið rituð af vitninu eftir skoðun á vettvangi.
- 30 *Vitnið rannsóknarlögreglumaður nr. L*, kvaðst hafa tekið myndir á vettvangi sem liggja fyrir í málinu og ritað skýringar við myndirnar. Hann hafi gengið vettvanginn með lögreglumanni nr. M til þess að finna út hvar hjólförin hafi byrjað og bifreiðin farið út af veginum, hvert hún hafi kastast og hvar hún hafi síðan endað. För eftir bifreiðina hafi sýnt feril hennar greinilega. Myndirnar sýni feril bifreiðarinnar. Bifreiðin hafi verið á hjólunum þegar hún hafnaði á umferðarskilti. Bifreiðin hafi farið 79 metra eftir að hún tókst á loft og áður en hún staðnæmdist.
- 31 *Vitnið lögreglumaður nr. M* kvaðst hafa þrívíddarskannað vettvang slyssins. Hann hafi stýrt rannsókn slyssins fyrstu mánuðina. Vitnið staðfesti skýrslu sína í málinu. Hjólför eftir bifreiðina hafi verið greinileg, en engin hemlaför. Ummerki hafi verið greinileg um feril bifreiðarinnar frá því hún fór út af veginum og þar til hún staðnæmdist. Vitnið kvaðst hafa skoðað vettvanginn gaumgæfilega áður en hann hóf að þrívíddarskanna. Heildarvegalengdin hafi verið um 240 metrar. Útilokað sé að förin hafi verið eftir aðra bifreið.
- 32 Vitnið kveður vegalengdamælingar í málinu hafa annars vegar verið gerðar með mælihjóli og málbandi „upp á gamla mátann“ og hins vegar með þrívíddarskannanum. Því sé í raun um tvöfalda mælingu að ræða. Vitnið kvaðst hafa sett niður stafamerki á vettvangi með lögreglumanni nr. L eftir ummerkjum á vettvangi.
- 33 *Vitnið N, lögreglumaður nr. N*, kvaðst hafa skoðað upptökur af umferð í gegnum Varmahlíð á tímabilinu 13:00 – 14:00 umræddan dag. Einungis ein bifreið sem samsvaraði lýsingu bifreiðar ákærða hafi sést aka þar í gegn. Það hafi verið kl. 13:50. Myndavélin hafi sýnt þjóðveginn frá Blönduósi yfir í Vatnsskarð, en mögulega gætu bifreiðar hafa komið frá Sauðárkróki eða Fljótunum annars staðar frá inn á þjóðveg 1 á kaflanum að Bægisá.
- 34 *Vitnið H, prófessor í vélaverkfræði við Háskóla Íslands*, staðfesti greiningu sem hann vann um hraða bifreiðarinnar [...] að beiðni lögreglu. Vitnið lýsti því hvernig matið væri

unnið, en það væri með þeim hætti að hraðinn væri fundinn út frá þeirri hreyfiorku sem þyrfti til þess að ökutækið gæti borist þá vegalengd sem um ræði. Fyrsta 66 metra kaflann hafi ekki verið mikil hraðabreyting, þar sem engin hemlaför hafi verið sjáanleg. Þar á eftir hafi verið lítil hraðaminnkun, en eftir að ökutækið hafi farið á loft hafi hraðinn farið að minnka mikið. Hafi ökumaður hemlað eitthvað á leiðinni þá hafi hraðinn verið meiri, en gögn liggja ekki fyrir um að hemlað hafi verið. Því hafi vitnið ekki gert ráð fyrir neinni hraðaminnkun vegna hemlunar. Ekki hafi heldur verið gert ráð fyrir hraðaminnkun við það að bifreiðin hafi hafnað á umferðarskilti er hún fór út af veginum.

- 35 Aðspurður um forsendur kvaðst vitnið hafa byggt á vettvangsrannsókn og vettvangsteikningum, þar sem allar vegalengdir mældar af tæknideild lögreglu hafi komið fram. Einnig hafi vitnið farið yfir ljósmyndaskýrslu lögreglu. Vitnið hafi farið á vettvang og mælingar lögreglu hafi samræmst því sem vitnið sá þar. För hafi ekki verið greinanleg þegar vitnið fór á vettvang. Vitnið hafi sjálft rannsakað yfirborð leiðarinnar með tilliti til viðnáms. Einnig hafi vitnið skoðað ökutækið sjálft, en það hafi engin afgerandi áhrif á niðurstöður matsins. Hann hafi verið að kynna sér þær formbreytingar sem orðið hafi á ökutækinu við veltunar. Hraðaminnkunin hafi fyrst og fremst verið eftir ökutækið hafi tekist á loft og síðan stungist í grasið.

### **Niðurstaða**

- 36 Í máli þessu er ákærða gefið að sök að hafa brotið gegn 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 (hgl.) og 1. mgr. 4. gr., 1. mgr., sbr. 3. mgr. 37. sbr. 1. mgr. 94. gr. og 1. mgr. 95. umferðarlaga nr. 77/2019, með því að hafa ekið bifreiðinni [...] norður Hringveg í Öxnadal með allt að 142 km hraða á klukkustund, þar sem hámarkshraði er 90 km/klst, og það óvarlega að hann ók bifreiðinni út af veginum með þeim afleiðingum að ákærði sjálfur og farþegi bifreiðarinnar slösuðust alvarlega. Ákærði neitar sök og telur háttsemina ósannaða. Ekki er ágreiningur um áverka þá sem tilgreindir eru í ákæru sem afleiðing slyssins.
- 37 Eins og rakið er að framan muna hvorki ákærði né vitnið A eftir atvikum frá því að ákærði ók bifreiðinni frá Staðarskála og þar til eftir að slysið átti sér stað. Ákærði kvað fyrstu minningu sína vera þegar bifreiðin „var að lenda“. Af vitnisburði þeirra verður því ekkert ráðið um ökuhraða eða ökulag ákærða. Um ástand ákærða í upphafi ökuferðarinnar bar þeim saman um að hann hafi verið vel hvíldur og í góðu ástandi.
- 38 Vitnin E, F, J og G báru öll um að hvíttri bifreið hafi verið ekið fram úr þeim á miklum hraða. Kváðust þrjú fyrstnefndu vitnin sannfærð um að það hafi verið sama bifreiðin og þau komu síðar að á hvolfi, þ.e. bifreið ákærða. Töldu þau bifreiðina hafa verið langt yfir löglegum hraða. Af framangreindum vitnisburðum telur dómurinn sýnt að um bifreið ákærða hafi verið að ræða. Vitnið B, sem mætti bifreið ákærða í þann mund er hún fór út af veginum, kvaðst ekki geta sagt til um hraðann en hann hafi þó verið yfir 100 km/klst. Vætti framangreindra vitna sker ekki úr um hraða bifreiðar ákærða, en felur í sér vísbendingu um að bifreiðinni hafi verið ekið umfram leyfilegan hámarkshraða þegar hún varð á vegi vitnanna. Samkvæmt upptöku úr eftirlitsmyndavél í Varmahlíð var Subaru Legacy bifreið, sem fallist er á með ákæruvaldinu að telja verði bifreið ákærða,

ekið þar fram hjá kl. 13:50. Þaðan eru 62,3 km á slysstað samkvæmt gögnum málsins. Vitnið B tilkynnti um slysið kl. 14:31. Ef lagt er til grundvallar að tilkynningin hafi borist um 2 mínútum eftir að hún mætti bifreið ákærða, eins og ákærvaldið byggir á, hefur það tekið ákærða 39 mínútur að aka þessa 62,3 km leið, sem jafngildir meðalhraðanum 96 km/klst, sem gefur til kynna að bifreiðinni hafi að jafnaði verið ekið nálægt leyfilegum hámarkshraða á þessum kafla. Af framangreindu verður hins vegar engu slegið föstu um hver hraði bifreiðarinnar hafi verið á því tímamarki er hún hafnaði utan vegar og valt.

- 39 Í málinu liggur fyrir álitserð H prófessors í vélaverkfræði við Háskóla Íslands um hraða bifreiðarinnar er óhappið átti sér stað, sem gerð er grein fyrir í málsgreinum 13, 34 og 35 hér að framan. Verjandi ákærða kvaðst ekki vefengja niðurstöður álitserðarinnar, en taldi hins vegar vafa geta leikið á um forsendurnar, þar sem rannsókn lögreglu hafi ekki verið nægilega traust. Með vísan til vættis B taldi verjandi bifreiðina mögulega hafa tekist fyrir á loft en lagt sé til grundvallar í rannsókn lögreglu. Að mati dómsins var vettvangsrannsókn lögreglu nákvæm og vettvangur kannaður vandlega með tilliti til ummerkja um bifreiðina og feril hennar frá því að hjól hennar höfnuðu utan vegar og þar til hún staðnæmdist. Sú tilgáta að bifreiðin kunni að hafa tekist fyrir á loft samræmist ekki sýnilegum sönnunargögnum í málinu. Þá er til þess að líta að hefði bifreiðin tekist fyrir á loft hefði hraði hennar þurft að vera enn meiri til þess að hún hefði getað kastast svo langt sem raun ber vitni. Er ekkert fram komið í málinu sem hnekkir þeim forsendum sem lagðar eru til grundvallar um feril bifreiðarinnar í álitserð H. Allur vafi um hraða bifreiðarinnar hefur þar verið metinn ákærða í hag, eins og rakið er í álitserðinni. Telur dómurinn sannað með framlagðri álitserð að hraði bifreiðarinnar er ákærði ók henni út af veginum hafi ekki verið minni en 142 km/klst. Þá eru ummerki á vettvangi og framburður B til marks um að ákærði hafi enga stjórn haft á bifreiðinni á þessu tímamarki. Telst hafið yfir skynsamlegan vafa að ákærði hafi gerst sekur um þá háttsemi sem honum er gefin að sök í ákæru og er þar réttilega heimfærð til refsíákvæða, að öðru leyti en því að 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 telst ekki viðhlítandi refsíheimild.
- 40 Ákærði byggir á því í málinu að sök hans sé fyrnd samkvæmt 1. tl. 1. mgr. 81. gr. almennra hegningarlaga, sem mælir fyrir um tveggja ár fyrningarfrest. Samkvæmt 1. mgr. 95. gr. umferðarlaga varðar hraðakstursbrot ákærða sektum eða fangelsi allt að tveimur árum. Þá varðar brot hans gegn 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sektum eða fangelsi allt að fjórum árum. Samkvæmt dómaframkvæmd varðar háttsemi ákærða almennt skilorðsbundnu fangelsi. Á því fimm ára fyrningarfrestur samkvæmt 2. tl. 1. mgr. 81. gr. almennra hegningarlaga við í málinu. Sök ákærða var því ekki fyrnd er ákæra var gefin út 6. desember 2023, rúmum þremur árum eftir að brotið átti sér stað.

#### *Ákvörðun viðurlaga og sakarkostnaðar*

- 41 Ákærði á ekki sakaferil að baki. Er óumdeilt að atvikið hefur tekið mjög á hann. Hins vegar varð tjón brotþola verulegt og háttsemi ákærða hafði í för með sér mikla hættu, sbr. 2. og 3. tl. 1. mgr. 70. gr. almennra hegningarlaga. Þegar á allt er litið þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin fangelsi í þrjátíu daga sem bundin verði skilorði. Með hliðsjón af þeim drætti sem varð á rannsókn málsins þykir rétt að skilorðstími refsingarinnar verði eitt ár í stað tveggja.

- 42 Ákærði skal enn fremur sviptur ökuréttindum í einn mánuð frá birtingu dómsins að telja.
- 43 Að kröfu ákæruvalds og með vísan til dómsniðurstöðu verður ákærði dæmdur til greiðslu 740.354 króna af útlögðum sakarkostnaði málsins, en kostnaður vegna blóðrannsóknar greiðist úr ríkissjóði. Þá verður ákærða gert að greiða málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Bjarna Haukssonar lögmanns, eins og nánar greinir í dómsorði að virðisaukaskatti meðtöldum.
- 44 Af hálfu ákæruvaldsins flutti málið Eyþór Þorbergsson, aðstoðarsaksóknari.  
Hlynur Jónsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

### **Dómsorð:**

Ákærði, Ernir Leó Hlynsson, sæti fangelsi í 30 daga, en fresta skal fullnustu refsingar og falli hún niður að liðnu einu ári frá uppkvaðningu dóms þessa haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. laga nr. 19/1940.

Ákærði er sviptur ökuréttindum í einn mánuð frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði greiði 2.164.124 krónur í sakarkostnað, þ.m.t. málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Bjarna Haukssonar lögmanns 1.289.600 krónur, auk 134.170 króna útlagðs ferðakostnaðar verjandans. Annar sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði.