

## D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjaness miðvikudaginn 28. maí 2008 í máli nr. S-5/2008:

### Ákærvaldið

*(Július Kristinn Magnússon fulltrúi)*

**gegn**

**Hilmari Péturssyni**

*(Halldór Helgi Backman hrl.)*

I.

Mál þetta, sem dómtekið var 7. maí sl., var höfðað með ákæru lögreglustjórans á Suðurnesjum, dagsettri 2. janúar 2008, gegn Hilmari Péturssyni, kt. (...), Holtsgötu 23, Sandgerði, „fyrir hegningar- og umferðarlagabrot með því að hafa föstudag 16. ágúst 2006 á Garðvegi, rétt austan afleggjara að Flankastöðum, ekið bifreiðinni OD 369 langt yfir leyfðum hámarkshraða og án aðgæslu yfir á rangan vegarhelming miðað við akstursstefnu með þeim afleiðingum að bifreiðin lenti þar í árekstri við bifreiðina ZY 304, sem kom úr gagnstæðri átt, og ökumaður þeirrar bifreiðar, Jóhann Fannar Ingibjörnsson, fæddur 17. júní 1972, og farþegi í sömu bifreið, Guðmundur Adam Ómarsson, fæddur 11. október 1984, létust báðir af áverkum er þeir hlutu við áreksturinn.

Telst þetta varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940 og 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 14. gr., 36. gr. og 2. mgr. 37. gr. sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar og til sviptingar ökuréttar samkvæmt 101. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987“.

Við aðalmeðferð málsins 30. apríl sl. leiðrétti sækjandi, án athugasemda af hálfu ákærða, tilgreiningu bifreiðar ákærða í ákæru á þann veg að rétt skráningarnúmer hennar er OD 379 og dagsetningu umrædds atviks á þann veg að það átti sér stað miðvikudaginn 16. ágúst 2006.

Ákærði krefst aðallega sýknu af öllum kröfum ákærvaldsins. Til vara krefst hann þess að honum verði gerð vægasta refsing sem lög leyfa. Þá er krafist málsvarnarlauna úr ríkissjóði samkvæmt tímaskýrslu verjanda.

II.

*Málsatvik.*

Samkvæmt gögnum málsins barst fjarskiptamiðstöð lögreglu hinn 16. ágúst 2006 kl. 19:10 tilkynning um alvarlegt umferðarslys á Garðskagavegi nálægt Sandgerði. Var um að ræða árekstur bifreiðanna OD 379, sem ekið var suður Garðskagaveg, og ZY 304, sem ekið var norður sama veg. Fylgdu tilkynningunni upplýsingar um að eldur væri í öðrum bílnum, einn maður lægi utan við bifreið á götunni og tveir aðrir inni í annarri bifreið. Tveir lögreglumenn fóru strax á vettvang og fleiri fylgdu í kjölfarið. Voru settar upp svonefndar ytri og innri lokanir og þá komu á vettvang þrjár sjúkrabifreiðir og tækjabifreið slökkviliðs.

Þegar lögregla kom á vettvang var Guðmundur Adam Ómarsson, farþegi í framsæti bifreiðarinnar ZY 304, við bifreiðina við farþegahurð. Hann lá á maganum og höfuð hans sneri til austurs og andlitið vísaði til suðurs. Ung stúlka hlúði að honum en við könnun á lífsmörkum reyndist hann meðvitundarlaus og svaraði litlu áreiti. Sjúkraflutningamenn komu á vettvang og skoðuðu hann betur. Ökumaður bifreiðarinnar ZY 304, Jóhann Fannar Ingibjörnsson var fastur í bifreiðinni og fannst enginn þúls hjá honum og hann var greinilega látinn.

Ökumaður bifreiðarinnar OD 379, ákærði í máli þessu, lá utan vegar, á vegöxl hægra megin á veginum ef horft er í suðurátt. Hann lá á maganum og sneri höfuð hans í austurátt og andlitið vísaði til norðurs. Sjá mátti að nærbuxur og buxur hans voru á hælum hans og vantaði á hann hægri skóinn. Könnuð voru lífsmörk ákærða og svaraði hann engu áreiti og sýndi einkenni losts auk þess sem hann var með sýnilega höfuðáverka. Guðmundur Adam og ákærði voru báðir fluttir á slysadeild Landspítala háskólasjúkrahúss í Fossvogi.

Um aðstæður á vettvangi segir í frumskýrslu að færð hafi verið góð, þurrt og bjart og jafnframt að yfirborð vegar sé malbikað.

Í málinu liggja frammi ljósmyndir, sem teknar voru á vettvangi, sem og afstöðuteikning af vettvangi. Í greinargerð rannsakara kemur fram að árekstur

bifreiðanna tveggja hafi orðið á miðri akrein þar sem ZY 304 ók. Bifreiðin OD 379 hafi verið staðsett á miðjum vegi en bifreiðin ZY 304 hafi verið nokkrum metrum fyrir utan veginn. Ætluð hemlaför OD 379 hafi verið á akreininni til Sandgerðis og vegöxlinni að árekstursstað og hafi mælst 62 metra löng. Samkvæmt vettvangsskýrslu rannsóknara var bifreiðinni OD 379 ekið út í vegöxlina og fóru hjólbarðar hægra megin mest 80 cm út fyrir malbikið á 40 metra kafla. Bifreiðin ók yfir eina vegstíku á þessum tíma. Frá þeim stað þar sem hjólbarðar bifreiðarinnar koma inn á veginn aftur eru 13,3 metrar að árekstursstað. Ætluð hemlaför eru í beinu framhaldi af förunum sem sýna útafaksturinn og að árekstursstað. Frá þeim stað sem bifreiðin OD 379 fer með hjólbarða hægri hliðar út í vegkantinn og þangað til hún stöðvast eftir áreksturinn eru 88,2 metrar. Árekstursstaður er á akrein sem ætluð er umferð í átt að Garði.

Í málinu liggur fyrir krufningsskýrsla vegna krufningar á líki Jóhanns Fannars Ingibjörnssonar sem Gerald A. Feigin réttarmeinafræðingur framkvæmdi 22. ágúst 2006. Í lok íslenskrar þýðingar skýrslunnar kemur fram eftirfarandi ályktun réttarmeinafræðingsins: „Jóhann lést af völdum fjöláverka. Þessir áverkar samanstanda af höfuðkúpubrotum með blæðingu undir heilahimnur og rifum á heila, fjölmörgun rifbrotum og broti á brjósthryggjarlið með rifum á undirliggjandi lungum, lifur og milta. Dánaratvik eru slys“. Sami réttarmeinafræðingur framkvæmdi sama dag krufningu á líki Guðmundar Adams Ómarssonar og segir svo í lok íslenskrar þýðingar krufningsskýrslunnar um ályktun réttarmeinafræðingsins: „Guðmundur Adam Ómarsson lést af völdum sljós áverka á brjóstkassa og kvið. Þessi áverki olli fjölmörgum rifbrotum með undirliggjandi rifu á milta (fjarlægt með aðgerð) og brotum á mjaðmagrind. (Innskot þýðanda: Rifa kom á þind og gekk milta upp í vinstra brjósthol, sem 2,5 lítrar af blóði voru tæmdir úr við komu á LSF). Dánaratvik eru slys“.

Samkvæmt gögnum málsins var hvorugur öikumannanna undir áhrifum áfengis eða lyfja umrætt sinn.

### III.

Verður nú rakinn framburður ákærða og vætti vitna fyrir dóminum.

Ákærði hefur neitað sök. Hann skýrði svo frá fyrir dómi að hann myndi ekki eftir sér þennan tiltekna dag en útilokaði þó ekki að hafa þá ekið umræddri bifreið. Það eina sem hann myndi væri það að hann hafi verið í vinnunni hjá Rekunni frá því klukkan átta um morguninn til klukkan tvö eftir hádegi. Þá mundi ákærði eftir því að hafa farið á bifreiðinni OD 379 í vinnuna um morguninn en bifreiðin sé af gerðinni Toyota og rauð að lit. Næst hafi hann munað eftir sér þegar hann kom heim af sjúkrahúsinu.

Aðspurður um líðan sína þennan dag, gat ákærði engu svarað en kvaðst hafa orðið fyrir líkamstjóni við slysið og hlotið heilaskaða, ökklabrotnað og orðið fyrir meiðslum á baki og öxlum. Þá væri minnisleysi hans rakið til áverkanna. Kvaðst hann enn ekki hafa náð sér eftir slysið. Ákærði kvað þá Jóhann Fannar og Guðmund Adam, sem létust í umræddu slysi, vera skylda sér og lýsti ákærði því að hann hefði fengið að finna fyrir þessu hjá ættingjum sínum og hefði hann m.a. verið laminn og kallaður morðingi. Ákærði kvaðst hafa fundið fyrir þunglyndi eftir slysið og gangi nú bæði til sálfræðings og geðlæknis.

Ákærði kvaðst ekki geta tjáð sig um vætti vitna um akstur hans umrætt sinn en mundi aðspurður ekki eftir því að hafa verið með sætisbak ökumannssætisins stillt óvenjulangt aftur og kvaðst þykja óþægilegt að hafa sætið þannig. Þá kvaðst hann ekki muna hvort hann var með öryggisbelti spennt umrætt sinn en kvaðst þó vera vanur að nota það í akstri.

Ákærði kannaðist aðspurður ekki við að bifreið hans hefði verið biluð áður en slysið varð. Sérstaklega aðspurður kvaðst ákærði hvorki muna eftir að hafa í lögregluskýrslu sem tekin var af honum 29. nóvember 2006 sagt að hann æki alla jafna í samræmi við hraðatakmarkanir en hann hafi stundum ekið hraðar en þó ekkert sérstaklega hratt, kannski á 120 til 130 kílómetra hraða á klukkustund, né að hann hafi sagst hafa hringt í móður sína úr vinnunni til að segja henni að hann væri á leiðinni heim í mat.

Vitnið, Auðunn Pálsson, kvaðst hafa verið vitni að umræddu slysi en hann hafi ekið bifreið sinni eftir Garðvegi áleiðis út í Garð á um það bil 80 kílómetra hraða á klukkustund án þess þó að hann hefði litið sérstaklega á hraðamælinn. Þegar hann var kominn framhjá afleggjaranum að Efri Klöpp eða Sjónarhóli hafi hann mætt rauðri Toyotu Avensis á ógnarhraða. Kvaðst vitnið hafa fundið á sér að nú hlyti eitthvað að gerast. Hann hefði því hægt á sér og horft í baksýnisspegilinn og líka snúið höfðinu aftur og þá séð Toyotuna rása fram og til baka milli vinstri og hægri vegarkants. Síndist vitninu sem bifreið ákærða hefði tekist á loft. Kvaðst vitnið ekki hafa heyrt hávaða en taldi sig vita og hafa séð að bifreið ákærða var ekið mjög hratt í beygju. Taldi vitnið sérstaklega aðspurður engan vafa leika á því að hraðinn hafi verið mjög mikill og taldi hraðann hafa verið um það bil 160 til 180 kílómetra hraða á klukkustund. Aðspurður um það á hvaða hraða bifreiðin ZY 304 hefði verið, lýsti vitnið því að hún hefði verið í um það bil 100 metra fjarlægð fyrir aftan bifreið vitnisins og hefði sama bil milli bifreiðanna haldist allan tímann. Bifreið eiginkonu vitnisins hefði síðan verið nokkrum bíllengdum fyrir aftan ZY 304.

Vitnið kvaðst hafa snúið bifreið sinni við og ekið áleiðis að slysstaðnum. Hann hefði fyrst farið að bifreiðinni sem þeir Jóhann Fannar og Guðmundur Adam voru í og hefði hann þá séð að hjá Guðmundi Adam var kona. Akærði hefði hins vegar legið í jörðunni með buxur á hælunum og Gróa, eiginkona vitnisins, verið hjá honum. Blætt hefði úr akærða og þá hefði heyrst mikið í honum þegar hann andaði. Síðan hefði komið að fleira fólk og sjúkrabifreiðar.

Aðspurður kvaðst vitnið hvorki tengjast akærða né þeim sem létu lífið umrætt sinn en hann hefði bæði þekkt akærða og annan manninn sem lést.

Vitnið Gróa Axelsdóttir kvaðst muna atvik vel. Hún hefði ekið áleiðis út í Garð umrætt sinn og taldi sig hafa verið á undir 90 kílómetra hraða á klukkustund. Um það bil tveimur til þremur bíllengdum fyrir framan bifreið hennar hefði verið hvít Caddy bifreið og þegar þessar bifreiðar hefðu verið nýkomnar út úr Sandgerði hefði rauðri bifreið verið ekið á móti á ofsahraða og hefði eitthvað gerst svo rauða bifreiðin fór að rása um veginn og að lokum hefði hún lent á hvítu bifreiðinni. Kvaðst vitnið hafa tekið eftir rauðu bifreiðinni þegar hún var rétt fyrir framan bifreið eiginmanns vitnisins. Sérstaklega aðspurð kvaðst vitnið ekki geta fullyrt á hvaða hraða rauða bifreiðin var umrætt sinn en hraðinn hefði verið mikill. Þá kvað hún bifreið sína, bifreið Auðuns, eiginmanns hennar, og hvítu bifreiðina hafa verið á svipuðum hraða en bifreið Auðuns hefði verið komin aðeins á undan.

Vitnið kvaðst hafa stöðvað bifreið sína og hringt í neyðarlínuna. Hún hefði athugað með lífsmörk akærða, síðan gáð að mönnunum tveimur í hvítu bifreiðinni og rætt við lögreglu þegar hún kom á vettvang.

Vitnið Karl Marcel Jenson kvaðst muna vel eftir atvikum málsins. Hann hefði verið á leið heim úr vinnu seinni partinn þegar hann ók á rauðri Peugeot bifreið sinn út úr Garðinum umrætt sinn á um það bil 70 til 80 kílómetra hraða á klukkustund. Á undan honum hafi rauðri Toyota bifreið verið ekið í sömu átt og vitnið en alltaf hraðar og hraðar og kvaðst vitnið smám saman hafa misst sjónar af henni. Taldi vitnið hraða rauðu Toyotunnar hafa verið yfir 120 kílómetrar á klukkustund en hann kvaðst ekki hafa heyrt sérstakan hávaða frá henni. Rauða Toyotan hefði horfið úr augsyn í augnablik en skömmu síðar hefði vitnið séð gufu stíga upp til himins og þá hefði hann hægt á sér. Hann hafi þá verið í um það bil 200 til 300 metra fjarlægð frá slysstaðnum. Á slysstaðnum hefði hann séð aðra bifreiðina vera hægra megin við skilti en hina úti í móa og hefðu þær báðar virst handónýtar. Önnur bifreiðin var rauða Toyotan sem hafði verið fyrir framan bifreið vitnisins skömmu áður. Í hinni bifreiðinni hefði einn maður verið látinn og annar mikið slasaður.

Vitnið Ragnar Steinarsson kvaðst hafa komið að umræddu slysi. Hann hafi verið á leið til Sandgerðis og þegar hann var að leggja af stað frá beygjuni á leið úr Garðinum, hafi rauð Toyota tekið fram úr honum á töluverðum hraða. Sjálfur hefði vitnið ekið á um það bil 60 til 80 kílómetra hraða á klukkustund umrætt sinn. Kvaðst vitnið hafa heyrt mikinn hávaða frá rauðu Toyotunni en hún hefði síðan horfið honum sjónum. Tveimur til þremur mínútum síðar hefði vitnið komið að slysinu þar sem önnur bifreiðanna hefði verið sama rauða Toyotan og hafði rétt áður ekið fram úr bifreið vitnisins. Ökumaður rauðu Toyotunnar hefði verið fyrir utan bifreiðina en ökumaður hvítu sendiferðabifreiðarinnar hafi enn verið inni í bifreiðinni en farþegi í þeirri bifreið hefði verið kominn út úr bifreiðinni.

Sérstaklega aðspurður kvaðst vitnið ekki hafa séð aðra rauða fólksbifreið aka sömu leið og hann sjálfur umrætt sinn.

Vitnið Magnús Þór Jónsson, doktor í vélaverkfræði og prófessor við véla- og iðnaðarverkfræðiskor Háskóla Íslands, kannaðist við að hafa unnið að rannsókn á ökuhraða bifreiðanna OD 379 og ZY 304 samkvæmt beiðni lögreglunnar og gert þá greinargerð sem liggur frammi í málinu. Vitnið kvaðst hafa 10 ára reynslu í rannsóknum á ökuhraða bifreiða, bæði fyrir lögregluembætti og tryggingafélög. Lýsti vitnið því hvernig slíkar rannsóknir færu fram og kvað byggt á því að þegar ökutæki er á ákveðinni hreyfingu hefði ökutækið ákveðna orku sem leystist úr læðingi við hemlun, árekstur og frákast. Rannsóknin fælist í því að fundin væri öll sú orka sem unnt væri að sjá á vettvangi og út frá beyglum ökutækjanna. Þessi hreyfiorka væri tekin saman og út frá henni væri ökuhraði reiknaður. Vikmörk væru reiknuð út samkvæmt þeim upplýsingum sem hann fengi frá lögreglu og við útreikning lágmarkshraða væru öll hugsanleg frávík til lækkunar tekin saman. Væri líklegasti hraðinn yfirleitt einhvers staðar á milli reiknaðs lágmarks- og hámarkshraða.

Aðspurður kvaðst vitnið hafa haft ágæt gögn frá lögreglu við rannsóknarvinnuna, m.a. ljósmyndir af förum á vegi og þá hefðu ökutækin sjálf verið rannsökuð mjög vel. Rannsókn málsins hefði ekki reynst erfið og ekkert hefði komið fram sem olli vafa. Staðfesti vitnið niðurstöður greinargerðar sinnar og taldi óhugsandi, miðað við gögn málsins og upplýsingar sem hann hafði, að ökuhraði bifreiðarinnar OD 379 hefði verið undir 114 kílómetrum á klukkustund en líklegast hefði hraðinn verið meiri.

Aðspurður kvað vitnið ökuhraða bifreiðarinnar ZY 304 vera eina af forsendum fyrir niðurstöðu útreikninga hans á ökuhraða bifreiðarinnar OD 304. Hann kvaðst hafa skoðað vettvang þegar nokkur tími var liðinn frá slysinu og hefði því við rannsókn sína stuðst við upplýsingar frá lögreglu á förum á malbiki, stöðu bifreiðanna og hemlunarför. Sérstaklega aðspurður kvað vitnið vindhraða ekki hafa áhrif á

ökuhraða bifreiðar sem ekið væri á yfir 100 kílómetra hraða á klukkustund. Vitnið upplýsti að helstu kennistærðir væru fengnar frá Umferðarstofu og hefði þyngd bifreiðar ákærða ekki verið mæld sérstaklega og þá hefði hann haft upplýsingar um hemlaför frá lögreglu en upplýsingar um formbreytingar ökutækis væru fengnar úr greinargerð Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Upplýsingar um stífnistuðla væru úr gagnagrunni og sérstaklega aðspurður kvað vitnið ryð geta haft áhrif til lækkunar á stífnistuðli en af ljósmyndum mætti ráða að það hefði ekki átt við í þessu tilviki og því ekki verið rannsakaður frekar. Loks kvaðst vitnið hafa fengið upplýsingar um að rispur í malbiki hafi verið 2,5 til 3 metra langar úr vettvangsteikningu og lögregluskýrslu.

Vitnið, Ragnar Benjamín Ingvarsson bifvélavirkjameistari, kvaðst hafa unnið skýrslur Fræðslumiðstöðvar bílgreina ehf. um bíltæknirannsóknir á bifreiðunum OD 379 og ZY 304 ásamt Snorra Sævari Konráðssyni. Hefði rannsókn beggja bifreiðanna tekið um það bil viku. Vitnið kvað þá Snorra báða hafa farið á vettvang umrætt sinn og skoðað ummerki og bifreiðarnar sjálfar gaumgæfilega. Á vettvangi hafi verið teknar myndir og síðan hefðu bifreiðarnar verið fluttar annað þar sem fram fór ítarlegri rannsókn.

Vitnið kvað rifu á slitfleti vinstri framhjólbarða hafa verið til komna vegna mjög beitts hlutar en ekkert benti hins vegar til þess að dekkið hefði sprungið við eitthvað á veginum. Skýrsluhöfundar hefðu leitað að aðskotahlutum á veginum frá beygjunni að slystað og jafnframt skoðað kantinn á malbikinu en ekkert fundið sem hefði getað orsakað það að hjólbarðinn sprakk. Vitnið kvað ekki unnt að fullyrða að flipinn, sem skarst úr hjólbarðanum umrætt sinn, hefði valdið loftleysi hans en hann hefði getað skorist í sundur við ákomu hinnar bifreiðarinnar. Rannsókn á bifreiðinni hefði ekki leitt í ljósmeð vissu hvað orsakaði skemmdir á hægri framhjólbarðanum. Aðspurður kvað vitnið hjóla-, stýris- og fjöðrunarbúnað bifreiðarinnar ekki hafa verið tekinn í sundur heldur hefði hann verið skoðaður eins og hann var. Þá hefði ekki farið fram sérstök rannsókn á hugsanlegri málmþreytu og göllum í bifreiðinni. Vitnið taldi að þótt stilling á öikumannssæti bifreiðarinnar væri þannig að sætið hallaði meira aftur en heppilegt væri, væri ekki hægt að fullyrða að stillingin hafi haft áhrif á eðlilegar hreyfingar öikumanns og möguleika á að stjórnna bifreiðinni.

Vitnið fullyrti að ekkert hefði komið fram sem leitt gæti til þeirrar niðurstöðu að ástand bifreiðarinnar OD 379 hafi getað orsakað áreksturinn. Staðfesti vitnið niðurstöðu skýrslunnar um bifreiðina OD 379 í þá veru að ekkert benti til þess að bilun í tækjum bifreiðarinnar hafi orðið til þess að umræddur árekstur varð. Rannsókn á bifreiðinni ZY 304 hefði leitt til sömu niðurstöðu.

Vitnið, Snorri Sævar Konráðsson bifvélavirkjameistari, kvaðst hafa komið að rannsókn bifreiðanna OD 379 og ZY 304 ásamt Ragnari Benjamín Ingvarssyni.

Kvað vitnið ekkert hafa komið fram við skoðun á ástandi bifreiðarinnar OD 379 sem hefði getað haft áhrif á aksturshæfni hennar. Þá taldi vitnið engan vafa leika á því að skurðurinn á vinstri framhjólbarða væri til kominn vegna áreksturs við annað ökutæki en hefði ekki orðið áður en til hans kom. Taldi vitnið ekki vafa á því að hjólbarðinn hefði verið í lagi fyrir áreksturinn og að samstuð ökutækjanna hefði valdið umræddum skurði á hjólbarðanum. Útilokað væri að hjólbarðinn hefði orðið loftlaus skömmu fyrir áreksturinn enda hefði það sést á áverkum á hjólbarðanum ef svo hefði verið.

Vitnið kvað ekkert hafa gefið ástæðu til að rannsaka hjóla-, stýris- og fjöðrunarbúnað frekar en gert var.

Vitnið Magnús Sigfús Magnússon kvaðst vera náskyldur ákærða og þeirra sem létust í slysinu umrætt sinn. Hann lýsti því að ákærði hefði við slysið orðið minnislaus auk þess sem hátterni hans hafi breyst. Þá hefði ákærði sætt aðkasti vegna slyssins.

Vitnið Jóhannes Albert Kristbjörnsson rannsóknarlögreglumaður kvaðst hafa stjórnað vettvangsrannsókn á slysstað auk þess sem hann hefði m.a. tekið þátt í mælingum og unnið vettvangsskýrslu. Vitnið kvað áreksturinn hafa orðið á akreininni sem lá í gagnstæða akstursstefnu við akstursleið ákærða umrætt sinn. Á vettvangi hefðu verið skýr för sem ráku leið bifreiðar ákærða langa leið og hefðu förin verið hjólför en ekki felguför. Löng „skrensför“ hefðu einnig verið á vettvangi. Þá tók vitnið fram að för eftir bifreiðina ZY 304 hefðu bent til þess að reynt hefði verið að víkja þeirri bifreið frá til að forða árekstri.

Vitnið kvaðst hafa við annan lögreglumann gengið eftir Garðsskagavegi í akstursstefnu bifreiðar ákærða og skoðað verksummerki þar og annars staðar á vettvangi og fullyrti hann að hefðu þeir orðið varir við ójöfnur eða eitthvað annað á veginum, sem hefði getað haft áhrif á akstursstefnu eða akstursgetu ökumanns, hefði það verið rannsakað sérstaklega. Ljóst hefði verið að hjólbarðar bifreiðarinnar OD 379 hefðu farið út í malarkant utan malbiksins. Þá kvað vitnið þann hjólbarða bifreiðar ákærða, sem fór utan í bifreiðina ZY 304 hafa verið loftlausan og í tægjum.

Vitnið Helga Einarsdóttir lögreglumaður kvaðst hafa mælt vettvang og undirbúið gerð uppdráttar sem sýndi ummerki og för á veginum. Kvað vitnið förin hafa sýnt að hjól bifreiðarinnar OD 379 fóru á ákveðnum kafla út á malarkant fyrir utan malbikið.

Vitnið María Guðmundsdóttir gaf símaskýrslu fyrir dómnum. Hún kvaðst hafa ekið eftir veginum umrætt sinn áleiðis til Sandgerðis þegar rauðri bifreið, sem var önnur þeirra bifreiða sem lenti í árekstrinum skömmu síðar, var ekið mjög hratt fram úr henni og síðan hefði bifreiðin horfið henni sjónum. Tók vitnið þannig til orða að bifreiðin hefði flogið fram úr henni. Taldi vitnið að um það bil tvær til þrjár mínútur hefðu liðið frá framúrakstrinum og þar til vitnið kom að slysstaðnum. Fyrir dómnum kvað vitnið í fyrstu enga aðra bifreið hafa farið fram úr henni umrætt sinn en þegar henni var bent á það, að við skýrslutöku hjá lögreglu 22. ágúst 2006 hefði hún lýst því að tveimur öðrum bifreiðum hefði verið ekið fram úr henni eftir framúrakstur ákærða, taldi hún rétt að miða við framburð sinn hjá lögreglu því þá hefði hún munað atvik betur en nú.

#### IV.

##### *Niðurstaða.*

Ákærði hefur ekki getað lýst atvikum vegna minnisleysis. Hins vegar liggur fyrir í gögnum málsins og er óumdeilt að ákærði ók bifreiðinni OD 379 umrætt sinn en bifreiðin er rauð að lit af gerðinni Toyota Avensis. Þá er ljóst að við umræddan árekstur slasaðist ákærði og hlaut töluverða áverka. Segir í framlögðu læknisvottorði Ríkharðs Sigfússonar dagsettu 28. febrúar 2007 að ákærði hafi legið á gjörgæsludeild Landspítala í fjóra daga eftir slysið en verið útskrifaður af sjúkrahúsi 29. ágúst 2006. Vinstri ökkli ákærða hafi brotnað og þá hafi hann verið mjög bólginn á hægri fæti þótt ekki hafi sannast brot þeim megin. Þá var ákærði talinn hafa hlotið heilamar og heilahristing og kemur fram í vottorðinu að hann hafi ekki verið fyllilega búinn að ná sér við útskrift. Í vottorði Guðnýjar Daníelsdóttur læknis dagsettu 17. október 2007 kemur fram að ákærði hafi við slysið hlotið fjölaverka og þ.m.t. dreifðan heilaáverka sem lýsi sér m.a. í líkamlegum verkjum, magavandamáli, svefnerfiðleikum, vanlíðan og kvíða, aukinni þreytu og skertu úthaldi, athygli, einbeitingu og sjálfsstjórn, minniserfiðleikum, málerfiðleikum, pirringi og skapköstum. Kemur einnig fram í vottorðinu að ákærði eigi erfðara með vinnu sína og þá eigi hann erfðara með að sinna sjálfum sér og jafnframt sé félagsleg staða hans breytt.

Um ökuhraða bifreiðarinnar ZY 304 nýtur við vitnisburða vitnanna Auðuns Pálssonar og Gróu Axelsdóttur sem óku bifreiðum sínum sitt hvorum megin við hana umrætt sinn, Auðunn á undan en Gróa á eftir. Vitnisburður þeirra var stöðugur og trúverðugur að mati dómsins. Af vætti vitnanna verður ráðið að bifreiðar þeirra og bifreiðin ZY 304 voru á svipuðum hraða. Vitnið Auðunn kvaðst hafa ekið á um það bil 80 kílómetra hraða á klukkustund og kvað bilið á milli bifreiðar sinnar og ZY 304 hafa haldist óbreytt meðan á akstrinum stóð. Vitnið Gróa kvaðst hafa ekið á innan við 90 kílómetra hraða á klukkustund og fullyrti að bifreið sinni og bifreið Auðuns og ZY 304 hefði öllum verið ekið á svipuðum hraða. Ekkert er fram komið í málinu sem gerir vætti framangreindra vitna ótrúverðugt og verður því í ljósi þessa og þar sem engin gögn benda til annars, að miða við að bifreiðinni ZY 304 hafi verið ekið á um það bil 80 kílómetra hraða á klukkustund umrætt sinn.

Eins og áður er komið fram, hefur ákærði ekki getað lýst akstri sínum umrætt sinn vegna minnisleysis en vitnin Auðunn, Gróa, Karl Marcel Jensson, María Guðmundsdóttir og Ragnar Steinarsson hafa, eins og áður er rakið, lýst bæði ökuhraða og aksturslagi rauðrar Toyotabifreiðar og þykir ekki leika vafi á því að um bifreiðina OD 339 sé að ræða. Vitnin Auðunn og Gróa töluðu um ógnarhraða og ofsahraða þegar þau lýstu hraða bifreiðarinnar, vitnið Karl Marcel taldi hraðann hafa verið yfir 120 kílómetrar á klukkustund en vitnið Ragnar kvað bifreiðina hafa tekið fram úr sér á töluverðum hraða en sagðist sjálfur hafa ekið á 60 til 80 kílómetra hraða á klukkustund. Vitnið María kvaðst hafa ekið á rúmlega 90 kílómetra hraða á klukkustund þegar önnur bifreiðanna, sem lenti í árekstrinum, „flaug fram úr henni“.

Samkvæmt niðurstöðu Magnúsar Þórs Jónssonar, doktors í vélaverkfræði og prófessors við véla- og iðnaðarverkfræðiskor Háskóla Íslands, í framlagðri greinargerð hans dagsettri 17. Janúar 2007 um reiknaðan ökuhraða bifreiðarinnar OD 379 var bifreiðin fyrir hemlun umrætt sinn líklegast á 128 kílómetra hraða á klukkustund en mögulegur lágmarkshraði sagður 114 kílómetrar á klukkustund og mögulegur hámarkshraði 139 kílómetrar á klukkustund. Kemur fram í greinargerðinni að við útreikninginn hafi verið miðað við að bifreiðinni ZY 304 hafi verið ekið með 80 kílómetra hraða á klukkustund og einnig tekið mið af hemluförum á vettvangi, formbreytingum á ökutækjunum og frákasti. Magnús Þór Jónsson staðfesti matsgerð sína fyrir dómnum við aðalmeðferð málsins og taldi óhugsandi að hraði bifreiðarinnar umrætt sinn hefði verið undir 114 kílómetrum á klukkustund en taldi líklegast að hann hefði verið meiri.

Þegar litið er til niðurstöðu dómsins hér að framan um að miða verði við að ökuhraði síðastnefndrar bifreiðar hafi verið um það bil 80 kílómetrar á klukkustund verður, í ljósi niðurstöðu greinargerðarinnar, sem fær stuðning í áðurröktum vitnisburðum vitna um mikinn hraða bifreiðarinnar OD 379, að telja sannað að ákærði hafi ekið á að minnsta kosti 114 kílómetra hraða á klukkustund umrætt sinn en líklega á 128 kílómetra hraða á klukkustund.

Í framlagðri skýrslu um bíltæknirannsókn á bifreiðinni OD 379, sem unnin var í ágúst og september 2006 af bifvélafræðingjum Ragnari B. Ingvarssyni og Snorra S. Konráðssyni kemur fram að rannsóknin hafi leitt í ljós að orsök slyssins verði ekki rakin til ástands ökutækisins. Þá kemur þar fram að ekkert verði fullyrt um það hvort óheppileg staða sætisbaks í ökumannssæti hafi haft áhrif á eðlilegar hreyfingar ökumanns og möguleika hans til að stjórna ökutækinu í aðdraganda slyss. Þeir Ragnar og Snorri staðfestu skýrslu sína fyrir dómnum. Kvað vitnið Ragnar ekkert hafa bent til þess að hjólbarði bifreiðarinnar hefði orðið loftlaus áður en áreksturinn varð en ljóst væri að eitthvað beitt hefði skorið hann í sundur án þess þó að á vettvangi hefðu fundist aðskotahlutir á vettvangi sem hefðu getað valdið

Því. Vitnið Snorri taldi engan vafa leika á því að skurðurinn á hjólbarðanum væri afleiðing af því að umræddar bifreiðar rákust saman við áreksturinn. Í skýrslu sinni um bíltæknirannsókn á bifreiðinni ZY 304, sem gerð var á sama tíma, komust þeir Ragnar og Snorri að því að þrátt fyrir nokkuð skerta hemlageðu í afturhemlum ökutækisins, yrði slysið ekki rakið til ástands þess.

Ekkert er fram komið í málinu sem með skynsamlegum rökum rýrir sönnunargildi niðurstaðna framangreindra bíltæknirannsókna, sem rannsakendur hafa staðfest hér fyrir dóminum.

Þegar litið er til þess að hámarkshraði á þeim stað á Garðsskagavegi, sem áreksturinn varð, er 90 kílómetrar á klukkustund og að öllu framanrituðu virtu, þykir sannað, einkum með vísan til framlagðrar greinargerðar um reiknaðan ökuhraða bifreiðarinnar OD 379 og vættis Magnúsar Þórs, doktors í vélaverkfræði, og jafnframt vættis vitnanna Auðuns, Gróu, Karls Marcells og Ragnars, að ákærði hafi umrætt sinn ekið langt yfir leyfilegum hámarkshraða og án aðgæslu þannig að bifreið hans fór yfir á rangan vegarhelming og hafnaði á bifreiðinni ZY 304. Styrkja gögn málsins, einkum ljósmyndir af vettvangi og vætti vitna um að bifreið ákærða hafi rásað til hliðanna, þá niðurstöðu en eins og áður segir er ekkert komið fram sem leiðir með skynsamlegum hætti til þeirrar ályktunar að slysið hafi orðið vegna ástands ökutækjanna OD 379 og ZY 304 eða þess að hjólbarði fyrrnefndrar bifreiðar hafi orðið loftlaus áður en áreksturinn varð. Verður ákærði því sakfelldur fyrir háttsemi sína sem er rétt heimfærð til refsíákvæða í ákæru. Óumdeilt er að afleiðingar árekstursins urðu þær að þeir Jóhann Fannar Ingibjörnsson og Guðmundur Adam Ómarsson létu lífið.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Við ákvörðun refsingar hans ber að líta til þess að hann var einungis 17 ára þegar umrætt slys varð og þá hefur hann ekki áður gerst sekur um refsiverðan verknað. Ákærði slasaðist sjálfur töluvert í árekstrinum og hefur enn ekki náð sér að fullu. Hins vegar verður jafnframt að líta til þess að ákærði varð með akstri sínum valdur að hörðum árekstri sem leiddi til dauða tveggja manna. Að öllu framanrituðu virtu þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin fangelsi í 6 mánuði. Þegar litið er til ungs aldurs ákærða og þess að tæpir 18 mánuðir liðu frá því að slysið varð og þar til ákæra var gefin út, þykir rétt að fresta framkvæmd 4 mánaða af refsingu ákærða og ákveða að hún falli niður að liðnum 2 árum, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Samkvæmt ákvæðum 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal ákærði sviptur ökurétti. Með hliðsjón af framanröktu skal ákærði sviptur ökurétti í 2 ár frá birtingu dóms þessa að telja.

Í yfirliti lögreglustjórans á Suðurnesjum yfir sakarkostnað eru reikningar, sem varða krufningar á líkum manna tveggja sem létust í slysinu, samtals að fjárhæð 124.743 krónur. Einnig er í yfirlitinu að finna reikninga vegna rannsókna Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði að fjárhæð samtals 272.761 krónur en matsgerðirnar bera með sér að vera rannsóknir á mönnunum tveimur sem létust umrætt sinn. Þá er í yfirlitinu að finna reikninga vegna flutningskistna að fjárhæð samtals 65.996 krónur. Ekki verður séð af hvaða sökum stofnað var til þessa kostnaðar í þágu rannsóknar málsins. Verður kostnaður vegna krufninga, flutningskistna og rannsókna á hinum látnu ekki talinn eðlilegur eða nauðsynlegur hluti kostnaðar við rannsókn og saksókn gegn ákærða eins og hér stendur á. Ákærði verður dæmdur til að greiða allan annan sakarkostnað málsins, 905.739 krónur, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Halldórs H. Backman hrl., sem þykja hæfilega ákveðin 496.755 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Júlíus K. Magnússon, fulltrúi lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, flutti málið fyrir ákærvaldið.

Arnfríður Einarsdóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

### **DÓMSORÐ:**

Ákærði, Hilmar Pétursson, sæti fangelsi í 6 mánuði. Frestað er framkvæmd 4 mánaða af refsingunni og fellur hún niður að liðnum 2 árum, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærði er sviptur ökurétti í 2 ár frá birtingu dóms þessa að telja.

Ákærði greiði 905.739 krónur í sakarkostnað málsins, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Halldórs H. Backman hrl., 496.755 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Arnfríður Einarsdóttir.

Rétt endurrit staðfestir,

Héraðsdómi Reykjaness 28. maí 2008.