

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjaness 5. febrúar 2013 í máli nr. S-525/2012:

Ákærvaldið

(Sigurður Freyr Sigurðsson aðstoðarsaksóknari)

gegn

Jóni Ólafssyni

(Kristján Stefánsson hrl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 24. janúar 2013, er höfðað með ákæru útgefni af lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu 5. júní 2012 á hendur Jóni Ólafssyni, kt. [...], [...], „fyrir brot á lögum um tóbaksvarnir, umferðar-, tolla- og hegningarlögum í Reykjavík með því að hafa þriðjudaginn 28. september 2010 flutt til landsins sem háseti á m/s Goðafossi 4600 vindlinga, 90 dósir af munntóbaki, 50 dósir af fínkorna neftóbaki og 41 lítra af sterku áfengi, ekki gert tollayfirvöldum grein fyrir varningnum heldur borið hann frá borði í bifreiðina BH-A94 og ekið á brott af hafnarsvæðinu, en er tollverðir hugðust stöðva hann ekki sinnt stöðvunarmerkjum þeirra heldur ekið áfram austur Vatnagarða, suður Sægarða að Sæbraut, gegn rauðu umferðarljósi á gatnamótunum og áfram austur Sæbraut, suður Skeiðarvog, yfir umferðareyju og yfir á rangan vegarhelming á brúnni yfir Miklubraut, gegn rauðu ljósi á gatnamótum Skeiðarvogs, Sogavegar og Réttarholtsvegar síðan áfram suður Réttarholtsveg á réttum vegarhelmingi, vestur Bústaðaveg með allt að 109 km hraða á klst. að gatnamótum Bústaðavegar og Háaleitisbrautar þar sem hann hugðist beygja norður Háaleitisbraut en missti stjórn á bifreiðinni sem fór stjórnlaust yfir umferðareyju, eystri akrein Háaleitisbrautar og aðra umferðareyju og hafnaði á vinstra framhorni strætisvagnabifreiðarinnar NR-369, sem var á leið suður vestari akrein Háaleitisbrautar, með þeim afleiðingum að ökumaður NR-369, A, fæddur 1948, kastaðist úr ökumannssætinu á framrúðuna og hafnaði loks í tröppum vagnsins og hlaut við þetta blæðingu undir heilahimnu, og þurfti af þeim sökum að fara í tvær skurðaðgerðir, og hefur auk þess í kjölfar slyssins glímt við höfuðverk og einbeitingar- og minnisleysi.“

Þetta er talið varða við 1. mgr. 170. gr. og 3. mgr. 167. gr., sbr. 169. gr., tollalaga nr. 88/2005, 5. mgr. 8. gr. laga um tóbaksvarnir nr. 6/2002, 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 5. gr., 4. mgr. 14. gr., 1. mgr., sbr. c-lið 2. mgr., 36. gr. og 1. mgr. 37. gr., allt sbr. 1. mgr. 100. gr., umferðarlaga nr. 50/1987 og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 5. gr. laga nr. 83/2005.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar, til greiðslu alls sakarkostnaðar og sviptingar ökuréttar samkvæmt 101. gr. nefndra umferðarlaga, sbr. 25. gr. laga nr. 44/1993. Jafnframt er þess krafist að 4.600 vindlingar, 90 dósir

af munntóbaki, 50 dósir af finkorna neftóbaki og 41 lítri af sterku áfengi, sem lagt var hald á, verði gert upptækt samkvæmt 1. mgr. 181. gr. nefndra tollalaga.

Í málinu gerir A, kt. [...], kröfu um að ákærða verði gert að greiða honum miskabætur að fjárhæð 1.500.000 krónur, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðbætur, frá 28. september 2010, en síðan með dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr., sömu laga, frá því að ákærða var kynnt krafan og til greiðsludags. Þá er þess krafist að ákærða verði gert að greiða honum málskostnað að mati dómsins, að viðbættum 25,5% virðisaukaskatti, fyrir að halda fram bótakröfu sinni í málinu.

Mál þetta var þingfest 16. júlí 2012 og mætti ákærði þá, en var ekki tilbúinn til að taka afstöðu til sakarefnisins. Ákærði mætti í þinghald 10. september s.á. og neitaði sök. Verjandi ákærða gerði kröfu um að fá afhenta diska í hljóði og mynd af skýrslutöku af ákærða og vitnum hjá lögreglu. Sækjandi mótmælti kröfu ákærða en bauð verjanda og ákærða aðstöðu hjá lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu til að skoða diskana. Ágreiningur um afhendingu diskanna var lagður í úrskurð dómara sem hafnaði kröfu ákærða. Ákærði kærði úrskurðinn til Hæstaréttar sem staðfesti hann 17. september s.á. í máli nr. 597/2012. Aðalmeðferð átti að fara fram 28. nóvember s.á., en var frestað utan réttar að beiðni verjanda ákærða til 8. janúar 2013. Ekki mættu öll vitni þann dag og var aðalmeðferð framhaldið 24. janúar s.á. Sækjandi lagði þá fram lögregluskýrslu, dags. 11. janúar 2013, þar sem B, starfsfélagi ákærða, kveðst hafa átt hluta af þeim varningi sem ákærði fór með í land umrætt sinn. Nánar tiltekið 9 lítra af áfengi, 100 dósir (sic) af munntóbaki, 9 karton af sigarettum og 60 dósir (sic) af neftóbaki. Einar sagði jafnframt að hann hefði ekki vitað að ákærði tók varninginn og hann hefði ekki beðið ákærða um að taka hann. Með vísan til þessa framburðar lýsti sækjandi því yfir að ákæru á hendur ákærða væri breytt þannig að í stað 4600 vindlinga væri um að ræða 2800 vindlinga. Fallið væri frá ákæru vegna 90 dósa af munntóbaki og jafnframt væri fallið frá 50 dósum af finkorna neftóbaki og í staðinn fyrir 41 lítra af sterku áfengi væri um að ræða 32 lítra.

Ákærði krefst sýknu af því að hafa flutt inn og ekki framvísað við tollayfirvöld varningi umfram 10 lítra af sterku áfengi og 10 karton af vindlingum. Þá krefst hann sýknu af ákæru um umferðarlagabrot og brot gegn almennum hegningarlögum. Þá gerir hann kröfu um að sakarkostnaður verði felldur á ríkissjóð, þ.m.t. þóknun verjanda. Hvað varðar bótakröfu í málinu er þess aðallega krafist að henni verði vísað frá dómi, en til vara að ákærði verði sýknaður af bótakröfu brotaþola. Til þrautavara er gerð krafa um að bótakrafan verði stórlega lækkuð. „Ex tuto“ er þess krafist að bótakrafan beri ekki vexti fyrir en frá dómsuppsögu, en til vara frá og með 16. ágúst 2012. Einnig er þess krafist að ákærði verði sýknaður af málskostnaðarkröfu brotaþola. Þá er gerð krafa um að brotaþoli verði dæmdur til að greiða ákærða málskostnað, en til vara að málskostnaður verði felldur niður.

I.

Málsatvik eru þau að hinn 28. september 2010, kl. 06:57, barst lögreglu tilkynning um að tollverðir veittu eftirför ökumanni ökutækis sem hefði ekki numið staðar þrátt fyrir merkjagjöf þeirra. Umrædd bifreið væri á Bústaðavegi við Grensásveg. Í frumskýrslu lögreglu, sem staðfest var fyrir dómi, kemur fram að

lögreglumenn hefðu farið á vettvang og ekið vestur Bústaðaveg. Þeir hefðu fljótlega séð bifreiðina BH-A94 kyrrstæða, hálfa á grasi og hálfa á götunni, milli akreina á Háaleitisbraut og snúið í vestur. Þar fyrir neðan, með akstursstefnu í suður, hafi verið kyrrstæður strætisvagn og hann hefði numið staðar við götuvita. Vitinn hafi legið niðri og lagst yfir hálfan Bústaðavegin. Jafnframt segir í frumskýrslu að aðdragandi slyssins hafi verið sá að tollgæslan hefði veitt ökumanninum, ákærða í máli þessu, eftirför og þessi árekstur orðið. Ákærði hafi verið handtekinn.

Þá segir í frumskýrslu að ökumaður strætisvagnsins hefði skýrt frá því að hafa ekið Háaleitisbraut til suðurs og verið á hraðanum 40-50 km/klst. Í þann mund sem hann hefði nálgast gatnamót Háaleitisbrautar og Bústaðavegar hefði hann séð út undan sér svarta þúst koma að sér og í raun á sama tíma hefði hann fundið fyrir kröftugu höggi og hann hefði kastast úr ökumannssætinu og yfir í tröppur vagnsins við áreksturinn. Vitnið Páll Örvar Svansson tollvörður hefði skýrt frá því á vettvangi að hann hefði verið við störf á hafnarsvæði Eimskipa þegar hann hefði fengið beiðni frá starfsfélögum sínum um að stöðva bifreiðina BH-A94, þar sem hún hafi verið að aka frá skipi, sem hafi verið undir eftirliti, og út af hafnarsvæðinu. Vitnið hefði farið á eftir bifreiðinni og gefið henni merki um að stansa, með gulum viðvörunarljósum (blikkljósum). Ökumaðurinn hefði hins vegar aukið hraðann og greinilega ætlað sér að komast undan eftirliti og stinga tollverði af. Vitnið hefði fylgt bifreiðinni fast eftir og leið þeirra legið austur Sæbraut, að Skeiðarvogi og svo suður og áfram Réttarholtsveg. Þaðan hefði ökumaðurinn beygt inn á Bústaðaveg til vesturs. Vitnið hefði svo komið að bifreiðinni eftir að hún hefði lent í árekstri við strætisvagninn, en vitnið hefði misst sjónar á bifreiðinni í nokkrar sekúndur. Vitnið hefði þó séð þegar strætisvagninn hafi runnið á ljósastaurinn. Jafnframt hefði vitnið sagt að það hefði séð að ökumaðurinn hefði bersýnilega ætlað að beygja norður Háaleitisbraut. Á leiðinni hefði ökumaðurinn ekið yfir umferðareyjur, gegn akstursstefnu og rauðum ljósum. Enn fremur kemur fram í frumskýrslu að vitnið Baldur Freyr Óskarsson tollvörður hefði haft sömu sögu að segja. Ökumaður strætisvagnsins, A, hefði verið fluttur með sjúkrabifreið á slysadeild Landspítalans í Fossvogi.

Ákærði var yfirheyrður hjá lögreglu 10. nóvember 2010 að viðstöddum lögmanni. Ákærði skýrði frá því að hann hefði farið umræddan morgun frá heimili sínu á bifreið sinni, BH-A94, til að sækja ótollafgreitt áfengi og sígarettur sem hann hefði verið með um borð í vinnustað sínum, ms Goðafossi, kvöldið áður. Hann hefði lagt bifreið sinni á lokuðu hafnarsvæði, við landganginn, sótt varninginn og borið í bifreið sína, að hann minnti í einni ferð. Síðan hefði hann ekið frá skipinu og séð starfsmenn á bifreið sem hafi verið að koma inn um austurhliðið og beðið þá um að opna fyrir sér og þeir gert það. Venjan væri hins vegar sú að hringja í stjórnstöð til að fá hliðið opnað. Ákærði hafi svo ekið Sægarða og til hægri inn Vatnagarða og hugsað sig um hvert hann ætti að fara. Spurður hvort hann hefði verið stressaður út af varningnum í bifreið hans kvaðst hann hafa verið það. Miðsvæðis á Vatnagörðum hafi hann ákveðið að snúa við og ekið aftur til austurs, en þá hafi komið að honum bifreið sem hafi ætlað að keyra í veg fyrir hann. Ákærði kvaðst hafa verið nokkuð viss um að bifreiðin væri frá Tollinum og hann hafi ákveðið að aka fram hjá bifreiðinni. Ákærði hefði ekið Vatnagarða, þá Sægarða að Sæbraut og til austurs, á grænu ljósi. Hann hefði svo hugsanlega ekið eitthvað yfir löglegum hraða er hann hafi ekið suður Sæbraut að Skeiðarvogi. Hann hafi svo beygt til hægri og suður Skeiðarvog, yfir Langholtsveg, á grænu ljósi, um

Gnoðarvog, um hringtorg á gatnamótum Suðurlandsbrautar og Skeiðarvogs. Þegar hér var komið sögu kom upp bilun í upptökubúnaði lögreglu og liggur því ekki fyrir hljóðupptaka af framburði ákærða eftir þetta. Í skýrslu lögreglu segir hins vegar að ákærði hefði greint frá því að hafa ekið áfram akrein að Réttarholtsvegi. Þar hefði hann ekið upp á umferðareyju til að komast fram hjá kyrrstæðri sendibifreið og ekið áfram suður yfir gatnamótin og suður Réttarholtsveg án þess að aka hratt, en hann hefði ekki getað sagt til um hraða þar sem hann hefði aldrei litið á hraðamælinn, vegna þess að hann hefði verið með hugann við annað. Hann hefði svo ekið vestur Bústaðaveg og vestur Grensásveg/Eyjarland/Bústaðaveg og áfram að Háaleitisbraut þar sem hann hefði beygt til norðurs á Háaleitisbraut á hraðanum 45 km/klst. Ákærði hefði hins vegar sagt að hann hefði aldrei litið á hraðamæli bifreiðar sinnar á þessari leið. Hann hefði svo misst stjórn á bifreið sinni, sem hefði runnið áfram til vesturs yfir tvær akreinar, eina umferðareyju, og skolið á strætisvagni sem hefði verið á leið suður Háaleitisbraut á eystri akrein að Bústaðavegi. Þá segir í skýrslunni að ákærða hafi verið kynnt að samkvæmt ökurita tollbifreiðar sem var á eftir honum hefði hraði ákærða verið annar, en ákærði vefengdi að það væri rétt. Enn fremur segir í skýrslunni að magn áfengis og tóbaks sem hald var lagt á í málinu hafi verið borið undir ákærða og hann staðfest að hann hefði borið allt þetta frá borði og sett í bifreið sína, áður en áreksturinn varð og að hann væri eigandi varningsins, sem hefði verið ótollafgreiddur.

Ákærði var aftur yfirheyrður hjá lögreglu 6. desember 2010 vegna bilunar sem kom upp í hljóðupptökunni frá 10. nóvember. Ákærði skýrði frá atvikum með sama hætti og áður um ferð sína til og frá hafnarsvæðinu. Þá lýsti hann á ný akstursleið sinni og allt þar til áreksturinn varð við strætisvagninn. Ákærða voru kynntar upplýsingar úr ökurita tollbifreiðarinnar sem veitti honum eftirför, um meðalhraðann 79,7 km/klst., og vefengdi hann þær. Þá neitaði hann því að hafa á leið sinni ekið gegn rauðu ljósi.

Við rannsókn málsins voru teknar vitnaskýrslur af tollvörðunum Páli Örvvari Óskarssyni, Baldri Frey Óskarssyni, Þóru Atladóttur og Friðgeiri Lúðvíkssyni. Ekki er ástæða til að rekja framburð þeirra sérstaklega en vísað verður til hans síðar eftir því sem ástæða er til.

II.

Verður nú rakinn framburður ákærða og vitna fyrir dómi.

Ákærði kvaðst hafa farið snemma morguns í skipið, sem hann kom með kvöldinu áður, til að sækja pakka sem tilheyrði honum. Hann hefði svo ekið af stað og farið upp á Sæbraut. Við Vatnagarða hefði hann orðið var við tollbifreið en haldið áfram suður Sæbraut. Hann hefði ekið upp Gnoðarvog og áfram upp Réttarholtsveg og upp á Bústaðaveg. Við Háaleitisbraut hefði hann svo misst stjórn á bifreið sinni í beygju og lent í árekstri við strætisvagn. Ákærði kvað að lýsing í ákæru á akstursleið hans væri rétt.

Um tollalagabrot sem ákært er fyrir sagði ákærði að hann hefði ekki verið klár á því hvað hann hefði borið í bifreið sína, en hann hefði aðeins átt hluta þess, þ.e. 10 lítra af sterku áfengi og 10 karton af sígarettum. Inntur eftir því hvort hann hefði orðið var við að tollverðir hefðu gefið honum merki um að stöðva bifreiðina sagði ákærði að honum hefði ekki fundist að þeir hefðu gefið honum

stöðvunarmarki. Jafnframt sagði ákærði að tollverðir keyrðu almennt um hafnarsvæðið með gulum vinnuljósum. Nánar spurður um áfengið og tóbakið sem ákærði bar í bifreið sína sagði ákærði að hann hefði aðeins átt hluta þess og hann hefði tekið allt þetta í land fyrir aðra. Þá sagði ákærði að varningur hans hefði verið sérgreindur. Jafnframt sagði ákærði að maður sem hefði átt hluta varningsins, Einar Ingólfsson, hefði haft samband við lögreglu og greint frá því. Ákærði kvaðst ekki vita hvort fleiri hefðu haft samband við saksóknara.

Ákærði neitaði því að hafa ekið á röngum vegarhelmingi á akstursleiðinni eða gegn rauðu ljósi. Þá neitaði hann því að hafa ekið yfir löglegum hraða, nema á Sæbraut en þá hefði hann kannski verið á hraðanum 80-90 km/klst. Ákærði sagði að þegar hann hafi ætlað að beygja til hægri af Bústaðavegi á Háaleitisbraut hefði hann fundið að hann hefði verið á of miklum hraða, 50-60 km/klst. Bifreið hans væri hærri en venjulegar fólksbifreiðar og því „svagur“. Þá hafi verið bleyta í beygjuni og bifreiðin byrjað að skauta til en hann hefði ekki þorað að bremsa af ótta við að velta bifreiðinni og því hafi farið sem fór. Ákærði hefði bara misst stjórn á bifreiðinni og verið hræddur um að velta henni. Ákærði kvaðst hafa lent framan á strætisvagninum, á vinstra horninu. Ákærða var kynnt að samkvæmt rannsóknargögnum málsins hafi ætlaður hraði bifreiðar ákærða verið 94 km/klst. Hugsanlega hefði hann verið meiri en að lágmarki 80 km/klst. og sagði ákærði að það stæðist ekki. Spurður af hverju hann hefði tekið beygju á þeim hraða sem hann kveðst hafa verið á, 50-60 km/klst., á bifreið sem hann segir að sé völt sagði ákærði að þetta hefði verið fljótferni og hann hefði ekki áttá sig á því að hann hefði verið á hraðanum 50-60 km/klst. Þá sagði ákærði að hann hefði vitað í upphafi að tollverðir voru á eftir honum en hann hefði talið sig hafa verið laus við þá á Skeiðarvogsbúnaði.

Ákærði kvaðst hafa slasast við áreksturinn, en hann hefði brotnað á tveimur hryggjarliðum og hálslið. Hann væri öryrki eftir þetta. Fram kom að ákærði hefði verið í bílbelti. Inntur eftir því hvort hann hefði haft samband við ökumann strætisvagnsins eftir slysið kvaðst ákærði ekki hafa gert það og spurði af hverju hann hefði átt að gera það. Þá sagði ákærði að hann hefði ekki gefið lögreglu samþykki fyrir því að bifreið hans yrði tekin til rannsóknar.

Vitnið *Friðgeir Lúðvíksson* tollvörður skýrði frá því að hafa verið að fylgjast með umferð um Goðafoss og þá séð mann koma á svartri jeppabifreið og bakka upp að landganginum. Maðurinn hefði farið um borð, komið til baka með poka og töskur og sett í bifreiðina. Hann hefði svo farið tvisvar aftur um borð og náð í varning. Hann hefði svo ekið í burtu. Vitninu var bent á að það hefði borið um það hjá lögreglu að ákærði hefði farið tvær ferðir um borð og kvaðst vitnið halda að þetta hefðu verið þrjár ferðir.

Vitnið *Birgir Már Friðriksson*, fyrrverandi tollvörður, skýrði frá því að það hefði verið að fylgjast með skipinu og umferð um það. Vitnið hefði séð mann fara um borð og koma með varning frá borði og setja í bifreið sína. Þegar hann hefði ekið í burtu hefði verið ákveðið að láta tollverði skoða hann. Vitnið kvaðst halda að maðurinn hefði farið tvær ferðir um borð.

Vitnið *Þóra Atladóttir* tollvörður kvaðst hafa fengið tilkynningu um mann að koma frá borði Goðafoss og það hefði verið ákveðið að stöðva hann. Vitnið hefði ekið austur Vatnagarða og séð bifreið ákærða á bifreiðastæði. Vitnið hefði

ekið á móti bifreið ákærða í því skyni að stöðva hann en hann hefði ekið fram hjá. Jafnframt greindi vitnið frá því að bifreiðin sem það var á hefði verið ómerkt, en á henni hefðu verið rauð stöðvunarljós til að gefa ákærða til kynna að hann ætti að stöðva bifreið sína. Nánar um það hvernig ákærða hefði verið gefið til kynna að stansa sagði vitnið að bifreið ákærða hefði komið út af bifreiðastæðinu, til móts við vitnið. Vitnið hefði hægt á bifreið sinni og sólskyggni í bifreiðinni verið sett niður með rauðum ljósum. Einnig hefði háum ljósum bifreiðarinnar verið blikkað. Ákærði hefði hins vegar ekið hratt fram hjá vitninu og hann hefði ekið upp á gangstétt.

Vitnið *Ásgeir Ingólfsson* tollvörður bar um að hafa fengið tilkynningu um mann að bera varning úr skipi í jeppabifreið sína. Vitnið kvaðst hafa verið farþegi í bifreið með Þóru Atladóttur tollverði og þau hefðu farið austur Vatnagarða og séð jeppabifreiðina á bifreiðastæði. Jeppabifreiðinni hefði verið ekið af bifreiðastæðinu og út á Vatnagarða. Bifreiðin hefði verið ljóslaus. Vitnið hefði sett á rauð blikkljós í sólskyggninu og blikkað ökumanninn með háu ljósunum. Ljósinn hefðu þá verið kveikt á jeppabifreiðinni og henni ekið á móti bifreiðinni sem vitnið var í. Jeppabifreiðinni hefði verið ekið hratt og upp á gangstétt, fram hjá vitninu í átt að Sægörðum. Vitnið kvaðst hafa verið í símasambandi við tollverðina Pál Örvar og Baldur Frey, sem hefðu verið að koma í gegnum hliðið frá Eimskip og komið aftan að ákærða, þar sem hann hefði farið út á Sæbraut. Vitnið hefði þá snúið við og farið Vatnagarða út að Dalbraut. Vitnið hefði svo ekki sé jeppabifreiðina aftur fyrir en á Háaleitisbraut. Aðspurt sagði vitnið að ákærða hefði ekki átt að dyljast að hann hefði átt að stöðva bifreið sína.

Vitnið *Páll Örvar Svansson* tollvörður skýrði frá því að það hefði borist tilkynning um mann á Eimskipasvæðinu og að hann væri hugsanlega að bera frá borði ótollafgreiddan varning í jeppabifreið sína við skipið. Aðrir tollverðir hefðu hafið aðgerðir en svo hefði verið tilkynnt að maðurinn hefði reynt að komast undan þeim. Vitnið hefði ekið, á merktri tollbifreið, út af Eimskipasvæðinu og séð jeppabifreiðina á Vatnagörðum. Henni hefði verið ekið upp Sægarða og austur Sæbrautina. Jeppabifreiðinni hefði verið ekið greitt Sæbrautina og yfir á Skeiðarvog og yfir brúna þar. Vitnið kvaðst hafa blikkað vinnuljósum á þaki tollbifreiðarinnar og blikkað háu ljósunum og reglulega flautað. Ökumaðurinn hafi því væntanlega tekið eftir tollbifreiðinni. Vitnið tók jafnframt fram að það hefði ekki verið orðið bjart úti. Þá sagði vitnið að ákærði hefði ekið á öfugum vegarhelmingi, gegn rauðu ljósi og yfir umferðareyju á brúnni við Skeiðarvog. Einnig sagði vitnið að það hefði misst sjónar á jeppabifreiðinni við Réttarholtsveg, þegar henni hefði verið beygt til hægri á Bústaðaveg. Vitnið kvaðst halda að tollbifreiðin hefði verið á hraðanum 120 km/klst en jeppabifreiðin hefði samt fjarlægst hana. Vitnið hefði svo séð jeppabifreiðina aftur þegar ökumaðurinn hefði misst stjórn á henni. Það hefðu kannski verið 200-300 m á milli tollbifreiðarinnar og jeppabifreiðarinnar. Vitnið kvaðst hafa einbeitt sér við aksturinn og ekki séð áreksturinn við strætisvagninn.

Vitnið *Baldur Freyr Óskarsson* tollvörður, sem var í bifreið með Páli Örvari Svanssyni tollverði, lýsti förinni á eftir ákærða þannig að ákærði hefði ekið upp Sægarða og inn á Sæbraut að Skeiðarvogi og yfir á Bústaðaveg og að Háaleitisbraut þar sem áreksturinn varð við strætisvagninn. Vitnið sagði að á leiðinni hefði ákærði ekið yfir á rauðu ljósi á Sægörðum við Sæbraut og á öfugum vegarhelmingi á brúnni við Miklubraut (á Skeiðarvogi/Réttarholtsvegi) og á Sogavegi. Vitnið sagði

jafnframt að tollbifreiðin hefði samkvæmt ökurita verið á allt að hraðanum 130 km/klst., en annars á hraðanum 70-100 km/klst. Á beinum köflum hefði hins vegar dregið í sundur með tollbifreiðinni og jeppabifreiðinni. Þá sagði vitnið að öikumanni jeppabifreiðarinnar hefði verið gefið merki með gulum ljósum á tollbifreiðinni og flautunni um að stöðva för. Það væri því afar ólíklegt að öikumanninum hafi dulist að það væri verið að reyna að stöðva för hans. Fram kom að vitnið hefði misst sjónar á jeppabifreiðinni á Bústaðavegi, við Grímsbæ, en svo séð hana þegar komið hafi verið yfir hæðina. Þá greindi vitnið frá því að það hefði séð jeppabifreiðina og það hafi verið eins og hún ætlaði að hætta við að beygja en misst stjórn á bifreiðinni og lent á strætisvagni. Enn fremur sagði vitnið að jeppabifreiðin hefði verið á miklum hraða en það hefði eitthvað verið búíð að hægja á henni. Tollbifreiðin hefði líklega verið á um 135 km/klst. á þessum tímapunkti og það hefðu e.t.v. verið um 500 metrar á milli tollbifreiðarinnar og jeppabifreiðarinnar.

Vitnið A, sem ók umræddum strætisvagni, kvaðst hafa verið á Háaleitisbrautinni og á leið í Mjóddina. Vitnið hefði stansað við Austurver og beðið þar í um eina og hálfu mínútu þar sem það hefði verið á undan áætlun. Vitnið hefði svo haldið rólega af stað. Þetta hefði verið í birtingu og vitnið séð svarta þúst á hreyfingu út undan sér en ekki spáð í hvað þetta væri og haldið áfram. Þegar um tvær vagnlengdir hafi verið eftir að gatnamótunum hefði vitnið séð bifreið koma æðandi að sér og í sama mund skella á sér af miklum krafti. Vitnið kvaðst hafa þeyst um vagninn og ekki áttað sig á því hvernig það lenti við dyrnar hægra megin en þá hafi vagninn ennþá verið á ferð. Vitnið hefði þá reynt að komast aftur undir stýri og stöðva vagninn og haldið að því hefði tekist það en hann hefði svo lent á ljósastaur sem brotnaði. Spurt hvar bifreiðin hefði lent á strætisvagninum sagði vitnið að það hefði verið rétt við framhjólíð, þar sem vitnið sat, á sterkum hluta vagnsins. Nánar um það hvernig vitnið kastaðist úr öikumannssætinu og að dyrunum sagði vitnið að þetta hefði verið svipuð upplifun og þegar vitnið hefði einu sinni lent í snjóflóði á Ólafsfirði og ekki getað gert sér grein fyrir því hvernig þetta gerðist.

Um áverka sína sagði vitnið að það hefði verið lemstrað en það hefði ætlað að halda áfram að vinna og aka vagni sem hefði verið komið með á vettvang eftir áreksturinn. Vitnið hefði svo fundið að það væri með stóra kúlu á höfði og það hefði verið farið með það í sjúkrabifreið á slysadeild. Vitnið kvaðst hafa farið af slysadeildinni sama dag en þurft að vera frá vinnu. Vitnið hefði verið með höfuðverk sem hefði svo farið að réna en vaxið aftur. Vitnið hefði þá farið á slysadeild og þurft að fara í aðgerð vegna blæðingar í höfði. Það hefði svo þurft að endurtaka aðgerðina. Jafnframt greindi vitnið frá því að þetta hefði haft áhrif á minni sitt og þrek þess væri skert. Vitnið gæti t.d. ekki lengur unnið yfirvinnu og þyrfti að vera í sjúkraþjálfun vegna bakverkja. Aðspurt kvaðst vitnið hafa fengið einhverjar bætur samkvæmt kjarasamningi vegna launataps og fengið greitt úr sjúkratryggingu vegna sjúkraþjálfunar. Innt eftir því hvort skert starfsþrek vitnisins gæti verið út af hjartaaðgerð sem það hefði áður undirgengist benti vitnið á að það hefði getað unnið yfirvinnu eftir þá aðgerð og fram að slysinu. Um ökuhraða vitnisins sagði vitnið að hann hefði ekki verið á miklum hraða þegar áreksturinn varð, jafnvel ekki meira en 40 km/klst.

Vitnið *Aðalsteinn Þór Guðmundsson* lögreglumaður kvaðst hafa fengið tilkynningu um að tollverðir væru að elta bíl sem væri að reyna að komast undan

tolleftirliti og óskað væri eftir skjótri aðstoð lögreglu. Þegar vitnið hefði komið á vettvang hafi umrætt umferðarslys þegar gerst og vitnið rætt við brotaþola. Hann hefði skýrt frá því að hafa séð svarta þúst og í sama mund hefði hann fundið högg. Ekki er ástæða til að rekja framburð vitnisins frekar.

Vitnið *Þórður Eric Ericsson* rannsóknarlögreglumáður, sem stýrði rannsókn málsins, sagði að þegar það kom á vettvang hefði bifreið ákærða verið mikið skemmd. Það hefði strax sést að um mikið slys hefði verið að ræða og greinilegt að um mikinn hraða hefði verið að ræða. Tæknideild hefði tekið myndir og rannsakað vettvang og vitnið hefði rætt við tollverði. Vitnið hefði svo farið á slysadeild og rætt við báða aðila, ákærða og ökumann strætisvagnsins. Ökumaðurinn hefði skýrt frá því að hafa séð svarta þusta koma skyndilega inn í framhorn strætisvagnsins og ökumaðurinn kastast úr sætinu að framdyrunum. Hann hefði svo reynt að komast í ökumannssætið meðan vagninn hafi enn verið á ferð. Vitnið hefði svo einnig tekið skýrslu af ákærða. Spurt af hverju vitnið fullyrti að um mikinn hraða hefði verið að ræða sagði vitnið að það væri út frá lýsingu þeirra sem voru á vettvangi og þeirri staðreynd að mikið tjón varð á sterkum jeppa og hann henti strætisvagni um hálfu akrein en það væri ekki létt verk. Jafnframt sagði vitnið að það væri búið að vera lengi í slysarannsóknnum og samkvæmt reynslu sinni væri ljóst af vettvanginum að um of mikinn hraða hefði verið að ræða og stjórnleysi í beygjunni, vegna of mikils hraða. Jeppinn hefði farið nánast beint, eftir litla beygju, og yfir umferðareyju og tvær akreinar, með 5-6 m umferðareyju á milli, án þess að reka felgu í kantinn, og skollið á vinstra framhorn strætisvagnsins. Enn fremur skýrði vitnið frá því að það hefði ekið akstursleið ákærða og það hefðu verið samtals 4 km. Samkvæmt ökurita tollbifreiðarinnar hefði ákærði ekið þessa leið á 3 mínútum.

Vitnið *Snorri S. Konráðsson* bifvélavirkjameistari skýrði frá því að hafa gert skýrslu, sem fyrir liggur í málinu, að beiðni lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu um bifreið ákærða, og unnin var í september, október og nóvember 2010. Vitnið kvaðst hafa rannsakað helstu atriði sem varða bifreiðina, s.s. fjöðrun, hjólbarða, hjóla- og stýrisbúnað, öryggisbelti, hemla, burðarvirki og hraðamæli. Annars vegar hefði verið um að ræða atriði sem snúa að aksturseginnleikum og aksturshæfni og hins vegar ásigkomulag bifreiðarinnar eftir áreksturinn. Niðurstaðan hafi verið sú að ekkert athugavert hefði fundist við bifreiðina í aðdraganda slyssins. Einnig skýrði vitnið að höggið hefði komið hornrétt framan á bifreið ákærða, skáhallt framan á strætisvagninn og dregist aðeins aftur með vinstri hliðinni, vegna snúnings. Það mætti því segja að bifreið ákærða hefði farið beint á vinstra horn strætisvagnsins. Jafnframt sagði vitnið að ökumaður strætisvagnsins hafi, miðað við ákomuna, fyrst farið á móti högginu og svo undan því. Þá greindi vitnið frá því að það hafi mikla reynslu af sambærilegum rannsóknnum. Það hafi sinnt rannsóknnum sem þessum fyrir lögreglu frá árinu 2004, en vitnið hefði byrjað að læra fag sitt 1972 og það hefði m.a. sinnt fræðslumálum fyrir bílgreinarar og verið framkvæmdastjóri Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Vitnið hefði m.a. sérhæft sig í mælingum á formbreytingum á bílum.

Vitnið *Guðmundur Grétar Sigurðsson*, hugbúnaðarsérfræðingur og starfsmaður hjá Sagasystem (Arctic Track), lýsti búnaði tollbifreiðarinnar sem veitti ákærða eftirför. Bifreiðin væri búin ökurita sem skráir GPS-staðsetningar í minni og sendir til miðlægrar stjórnstöðvar og svo væri unnið úr upplýsingunum og skýrslur gerðar. Ökuritinn mæli staðsetningar, ökuhraða og stefnu og áreiðanleikinn væri mjög góður. Fram kom hjá vitninu að búnaður þessi væri notaður í þúsundum

bíla á Íslandi. Einnig væri hann notaður t.d. í Noregi og 30 eða 40 öðrum löndum.

Vitnið *Magnús Þór Jónsson*, prófessor í vélaverkfræði, greindi frá skýrslu sem hann gerði að beiðni lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu um ökuhraða bifreiðar ákærða, þegar hún fór yfir umferðareyjur og lenti á umræddum strætisvagni, en skýrslan var unnin í desember 2010. Fram kom hjá vitninu að það hefði unnið við útreikninga sem þessa í 20 ár og það væru um 10-20 mál sem vitnið fengist við á hverju ári. Vitnið skýrði frá því að til að reikna út hraða ökutækis væri farið yfir alla orkulosun á vettvangi, þ.e. hvaða orka losni t.d. við hemlun, formbreytingar þegar ökutæki beyglast og við frákast. Þessi orkulosun væri öll tekin og borin saman við þá hreyfiorku sem ökutæki getur hafa haft og þannig fáið ökuhraðinn. Þá sagði vitnið að ef einhverjum þætti væri sleppt þá verði reiknaður hraði lægri en raunverulegur hraði, þ.e. allt sem væri ekki tekið tillit til ylli því að reiknaður hraði yrði lægri. Í umræddu tilviki hefði vitnið í fyrsta lagi litið til hemlunar, þegar ökutækið hefði farið yfir gras og malbik, en þá hafi mesta orkulosunin verið, og ákeyrsluna þar sem formbreytingar hafi orðið bæði á bifreið ákærða og strætisvagninum, og svo frákastið. Jafnframt sagði vitnið að ef bifreið hefur verið hemlað áður en för sjást eftir hana sé ekki tekið tillit til þess við útreikninga, en þá hefði niðurstaðan orðið sú að bifreið ákærða hafi verið á meiri hraða en vitnið reiknaði út. Það væri því hugsanlegt að ákærði hafi verið á meiri hraða en niðurstaða vitnisins segir. Ætlaður hraði bifreiðar ákærða væri 94 km/klst., mögulegur hámarkshraði 109 km/klst., en lágmarkshraði 80 km/klst. Þá sagði vitnið að það teldi líklegast að ákærði hefði verið á milli 94 km/klst og 109 km/klst. Útilokað væri að ákærði hafi verið á minna en 80 km/klst., miðað við þær forsendur sem vitnið hefði haft. Enn fremur sagði vitnið að ef ákærði hefði verið á hraðanum 60 km/klst. hefði hann ekki rekist á strætisvagninn. Þá sagði vitnið að það hefði við útreikninga sína tekið lægstu gildi í öllum tilvikum, til að tryggja að útreiknaður lágmarkshraði væri ekki hærri en mögulegt er að ökutækið hafi verið á. Ef forsendur væru réttar væri því útilokað að ökutækið hefði verið á minni hraða en að framan greinir og mestu líkur væru á því að það hefði verið á yfir 94 km/klst. Einnig sagði vitnið að það teldi enga ástæðu til að ætla að við útreikninginn hefðu einhverjar forsendur verið rangar. Fram kom hjá vitninu að þær forsendur sem það lagði til grundvallar við útreikninginn væru byggðar á því sem fram kæmi hjá sérfræðingum sem skoðuðu vettvang, frá tæknideild lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu og Snorra S. Konráðssyni sem væri sérfræðingur í bíltæknirannsóknnum. Vitnið kvaðst almennt fara á vettvang, en það væri hins vegar ekki sérfræðingur í vettvangsskoðunum. Þá kvaðst vitnið ræða við framangreinda sérfræðinga, áður en það gengi frá skýrslu sinni, og fara með þeim í gegnum allar forsendur sem vitnið noti og athugi hvort þær séu ekki réttar. Jafnframt skýrði vitnið frá því að bifreið ákærða hefði farið á framhornið á strætisvagninum, sem væri mjög sterkur hluti ökutækisins, en vitnið hefði samt notað stuðla eins og um hliðarárekstur væri að ræða, sem væri lægri og gæfi lægri hraða hjá bifreið ákærða. Þá kom fram hjá vitninu að ef miðað væri við að árekstur hefði verið framan á strætisvagninn hefði það leitt til þess að hraði bifreiðar ákærða hefði mælst hærri. Í máli þessu hefði vitnið notað þann stífnistuðul sem væri lægstur og hagfelldastur fyrir ákærða.

Vitnið *Elfar Úlfarsson*, heila- og taugaskurðlæknir, greindi frá því að A hefði komið til vitnisins 25. október 2010 og verið greindur með blæðingu utan á heila, hægra megin. Fram hefði komið í sjúkrasögu A að hann hefði fengið áverka í

september sama ár. Við myndatöku þá af höfði hefðu ekki sést innri blæðingar en hann hefði verið með marblett og kúlu á höfði. Vitnið kvaðst hafa gert aðgerð á höfði A og tæmt blæðingu. Það hefði svo þurft að endurtaka tæmingu á blæðingunni. Jafnframt greindi vitnið frá því að heilablæðingin hefði verið gömul blæðing og væri dæmigerð fyrir áverka sem hefðu komið nokkrum vikum áður. Það þurfi ekkert að sjást á upphafsmynd en svo nokkrum vikum síðar væri komið fljótandi blóð sem hægt væri að tæma út með borholu. Læknisfræðilega séð væri bein tenging á milli blæðingarinnar og áverkans sem hann fékk við slysið. Enn fremur lýsti vitnið því að sjúklingurinn væri staðdeyfður og vakandi í aðgerðinni. Húðinni væri flett frá höfuðkúpubeininu og boruð tvö göt sem væru sameinuð í eitt stærra. Harða heilahimnan væri opnuð með hníf og út komi gamalt blóð. Svo væri farið inn með legg og skolað. Dreni væri komið fyrir og saumað fyrir. Sjúklingurinn væri svo með þetta dren í sólarhring. Spurt hvort þetta væri hættuleg aðgerð sagði vitnið að svo væri ef sjúklingurinn væri á blóðþynnandi lyfjum og ef hann fengi ferskt blóð inn þegar verið væri að tæma út gamalt blóð. Um batahorfur A sagði vitnið að hann virtist hafa fengið truflanir eftir heilahristing sem hefði haft áhrif á minni hans og það liti ekki vel út með að það myndi lagast. Þá sagði vitnið að blæðingin sem A fékk gæti verið lífshættuleg þar sem hún þrýsti á heilann og hann geti hliðrast til og ekki fengið blóðflæði, sem geti leitt til heiladauda. Vitnið var spurt af verjanda hvort hugsanlegt væri að A hafi fengið blæðinguna óháð áverkanum þar sem hann hafi verið á blóðþynningarlyfjum sagði vitnið að í tilfelli hans hafi klárlega verið þekktur áverki og blæðingin væri auðtengjanleg við áverkann.

Vitnið *Guðrún Gunnarsdóttir*, yfirlæknir á Heilsugæslunni Fjörður, skýrði frá því að hafa verið læknir A til fjölda ára. Hann hefði komið til vitnisins 25. október 2010 vegna umrædds umferðarslyss, en hann hefði haft versnandi höfuðverk og flökurleika. Vitnið kvaðst hafa óttast að hann væri með blæðingu í höfði og vísað honum á bráðamóttöku þar sem það hafi verið staðfest og hann hafi farið í aðgerð seinna sama dag. Þá sagði vitnið að hann hefði komið reglulega til vitnisins eftir þetta, en hann hafi átt við minnisleysi og stoðkerfisvandamál að stríða. Vitnið kvaðst ekki geta sagt til um batahorfur hans að svo stöddu.

Vitnið *Gunnar Örn Ingólfsson* sjúkraþjálfari greindi frá því að hafa sinnt A eftir umrætt umferðarslyss vegna bakverkjar. Hann væri með einkenni tognunar í baki og þau gætu samrýmst áverkum eftir slysið. Um batahorfur sagði vitnið að hann hefði lagast en hann væri alltaf með vandamál í baki og þar sem langt væri um liðið muni hann vera með þau áfram. Hann gæti hugsanlega haldið þeim eitthvað niðri með æfingum en einkennin virðist vera komin til að vera.

III.

Eins og ákæru hefur verið breytt undir rekstri málsins er ákærða í fyrsta lagi gefið að sök brot gegn tollalögum með því að hafa flutt til landsins, sem háseti á m/s Goðafossi, 2800 vindlinga og 32 lítra af sterku áfengi, og borið varninginn frá borði í bifreið sína og ekið á brott af hafnarsvæðinu og ekki sinnt stöðvunarmerkjum tollvarða er þeir hugðust stöðva hann.

Ákærði heldur því fram að hann hafi aðeins átt 10 lítra af áfenginu og 10 karton af vindlingum, en annað hafi hann tekið í land fyrir aðra skipverja. Þessi framburður ákærða samrýmst ekki því sem B, starfsfélagi ákærða, greindi frá hjá

lögreglu, en hann sagði að ákærði hefði tekið þann hluta varningsins sem hann átti án hans vitundar og án hans leyfis (9 lítra af víni, allt munntóbakið og nefitóbakið og 9 karton af sigarettum). Þá liggur ekkert fyrir um það í málinu að einhver annar hafi átt hluta varningsins og er óumdeilt að það var ákærði sem fór með allan þann varning sem greinir í ákæru af lokuðu hafnarsvæði. Ákærði lýsti atvikum þannig hjá lögreglu að hann hefði gripið tækifærið til að fara út af hafnarsvæðinu, án þess að gera tollyfirvöldum grein fyrir umræddum varningi, þegar starfsmenn voru að koma inn um hliðið, í stað þess að hringja í stjórnstöð eins og venja er. Þá sagði ákærði að hann hefði þurft að hugsa sig um hvert hann ætti að halda þegar hann kom út um hliðið en hann hefði verið stressaður vegna varningsins sem hann var með. Jafnframt sagði ákærði að hann hefði orðið var við bifreið sem hefði ætlað að aka í veg fyrir hann og hann hefði verið nokkuð viss um að þetta hafi verið tollbifreið. Með vísan til alls framangreinds og vitnisburðar tollvarðanna Þóru Atladóttur og Ásgeirs Ingólfssonar, um að ákærði hafi ekki sinnt stöðvunarmerkjum þeirra, er sannað að ákærði hafi gerst sekur um brot gegn tollalögum með því að hafa flutt til landsins, sem háseti á m/s Goðafossi, 2800 vindlinga og 32 lítra af sterku áfengi, og borið varninginn frá borði í bifreið sína og ekið á brott af hafnarsvæðinu og ekki sinnt stöðvunarmerkjum tollvarða er þeir hugðust stöðva hann. Háttsemi ákærða varðar við 1. mgr. 170. gr. og 3. mgr. 167. gr., sbr. 169. gr., tollalaga nr. 88/2005.

Í öðru lagi er ákærða gefið að sök brot gegn ýmsum ákvæðum umferðarlaga og 219. gr. almennra hegningarlaga með því að hafa ekið frá hafnarsvæðinu með þeim hætti og afleiðingum sem lýst er í ákæru.

Sýknukrafa ákærða er m.a. byggð á því að um „einhlíða rannsókn“ lögreglu hafi verið að ræða, án undangenginna dómsúrskurða og dómkvaðningar matsmanna og ákærði hafi ekki samþykkt að bifreið hans yrði rannsökuð. Það sé því ekki unnt að byggja sakfellingu á fyrirliggjandi gögnum í málinu, þ.e. skýrslu Snorra S. Konráðssonar bifvélafræðingameistarar, um bíltæknirannsókn á bifreið ákærða, og skýrslu Magnúsar Þórs Jónssonar, prófessors í vélaverkfræði, um hraða bifreiðar ákærða er hún lenti á umræddum strætisvagni. Í þessu sambandi vísar verjandi ákærða til dóms Hæstaréttar í máli nr. 107/2009. Sá dómur hefur ekki fordæmisgildi hér þar sem í honum reyndi á ákvæði laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, en mál það sem hér er til úrlausnar er sakamál. Í 1. mgr. 52. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála er kveðið á um að rannsókn sakamála sé í höndum lögreglu nema öðruvísi sé mælt fyrir um í lögum. Samkvæmt 2. mgr. 52. gr. skal lögregla hvenær sem þess er þörf hefja rannsókn út af vitneskju eða grun um að refsivert brot hafi verið framið, hvort sem henni berst kæra eða ekki. Í 1. mgr. 54. gr. er mælt fyrir um að lögregla skuli afla allra tiltækra gagna um verknáð þann sem um ræðir og hafa uppi á munum sem skal haldleggja og er lögreglu heimilt að leggja hald á muni án dómsúrskurðar, sbr. 1. mgr. 69. gr. Þá er í 1. mgr. 86. gr. sérstaklega kveðið á um að lögregla geti í þágu rannsóknar leitað til sérfróðra manna þegar þörf er á sérfræðilegri skoðun eða rannsókn til að upplýsa mál, án þess að þeir séu til þess dómkvaddir. Með vísan til framangreindra lagaákvæða verður að hafna því að virða beri téðar skýrslur að vettugi og um sönnunargildi þeirra fer samkvæmt XVI. kafla laga nr. 88/2008.

Vitnin Páll Örvar Svansson og Baldur Freyr Óskarsson tollverðir lýstu því fyrir dómi að þeir hefðu veitt bifreið ákærða eftirför frá hafnarsvæðinu og þá akstursleið sem lýst er í ákæru, m.a. gegn rauðu ljósi og yfir á rangan

vegarhelming. Einnig greindu þeir frá því að þeir hefðu verið á merktri tollbifreið og gefið ákærða merki um að stansa með ljósum og flautu, en ákærði hefði ekki sinnt því. Þeir lýstu því jafnframt að ákærði hefði verið á miklum hraða og að dregið hafi í sundur með tollbifreiðinni og bifreið ákærða rétt áður en síðarnefnda bifreiðin hafnaði á strætisvagninum. Samrýmist þessi vitnisburður því sem fram kemur á ökurita tollbifreiðarinnar um hraða hennar. Um er að ræða áreiðanleg gögn, eins og vitnið Guðmundur Grétar Sigurðsson hugbúnaðarsérfræðingur lýsti fyrir dómi. Þá hefur vitnið Þórður Eric Ericsson rannsóknarlögreglumáður, sem hefur mikla reynslu af rannsókn mála sem þessum, borið um það fyrir dómi að greinilegt hafi verið af vettvangi og bifreið ákærða og strætisvagninum að hraði ákærða hafi verið of mikill. Fyrir liggja í málinu ljósmyndir af vettvangi, strætisvagninum og bifreið ákærða og er augljóst að um harðan árekstur hefur verið að ræða. Samkvæmt vitnisburði Snorra S. Konráðssonar bifvélavirkjameistara, sem hefur mikla reynslu af sambærilegum rannsóknum, fannst ekkert athugavert við bifreið ákærða sem getur skýrt af hverju hann missti stjórn á bifreið sinni, annað en að um allt of mikinn hraða hafi verið að ræða. Samkvæmt vitnisburði Magnúsar Þórs Jónssonar, prófessors í vélaverkfræði, var ákærði á allt of miklum hraða er hann ætlaði að taka beygju en missti stjórn á bifreið sinni og rakst á strætisvagninn. Vitnið hefur mikla reynslu í hraðaútreikningum bifreiða og taldi hann að ákærði hafi verið á allt að 109 km hraða á klst., en líklegast hafi hann verið á hraðanum 94 km/klst. Taldi vitnið útilokað að hann hafi verið á lægri hraða en 80 km/klst. Vitnið tók sérstaklega fram að það hefði notað lægstu mögulega stuðla við útreikninga sína, sem hafi verið ákærða hagfelldari en ef miðað hefði verið við raunverulega ákomu á strætisvagninn, þ.e. vinstra framhornið. Er ekkert fram komið í málinu sem vefengir útreikninga vitnisins. Að öllu þessu virtu er ljóst að akstur ákærða var vítaverður og voru afleiðingar af háttsemi hans alvarlegar, en ökumaður strætisvagnsins kastaðist á framrúðuna og að dyrunum. Ákærði vefengir að ökumaðurinn hafi fengið blæðingu undir heilahimnu, eins og greinir í ákæru, en samkvæmt vitnisburði Elfars Úlfarssonar, heila- og taugaskurðlæknis, er ekki nokkur vafi á því að blæðingin var tilkomin vegna árekstursins. Jafnframt kom fram hjá læknum að um lífshættulegan áverka væri að ræða og að nauðsynlegt hafi verið að framkvæma tvær hættulegar aðgerðir á höfði ökumannsins. Samkvæmt öllu framansögðu hefur ákærði brotið gegn 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 5. gr., 4. mgr. 14. gr., 1. mgr., sbr. c-lið 2. mgr., 36. gr. og 1. mgr. 37. gr., allt sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, auk 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 5. gr. laga nr. 83/2005.

IV.

Ákærði er fæddur [...] 1958. Samkvæmt sakavottorði ákærða var honum gerð 55.000 króna sekt í janúar 2007 fyrir brot gegn 1. mgr. 170. gr. tollalaga. Við ákvörðun refsingar nú ber að líta til þess að akstur ákærða var vítaverður og hlutust af honum alvarlegar afleiðingar, en ökumaður strætisvagnsins hlaut lífshættulegan áverka á höfði og virðist áverkinn hafa haft varanlegar afleiðingar á minnisgetu hans. Ákærði hefur enga iðrun sýnt. Þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin, með hliðsjón af 77. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, fangelsi í fjóra mánuði. Með hliðsjón af dómaframkvæmd, og því að útgáfa ákæru hefur dregist, verður refsing hans skilorðsbundin, eins og nánar greinir í dómsorði. Þá skal ákærði sviptur ökurétti í sex mánuði.

Að kröfu ákærvaldsins og með vísan til 1. mgr. 181. gr. tollalaga nr. 88/2005 skulu upptæk til ríkissjóðs 4600 vindlingar, 90 dósir af munntóbaki, 50 dósir af fínkorna neftóbaki og 41 lítri af sterku áfengi.

V.

Í málinu liggur fyrir skaðabótakrafa brotþola, A, að fjárhæð 1.500.000 krónur, auk vaxta. Af hálfu ákærða hefur því verið haldið fram að brotþoli sé stefnandi í málinu og er gerð krafa um að brotþoli verði dæmdur til að greiða ákærða málskostnað. Brotþoli er ekki stefnandi í málinu og enginn lagagrundvöllur er fyrir kröfu ákærða um að brotþoli verði dæmdur til að greiða ákærða málskostnað.

Ákærði hefur verið sakfelldur fyrir brot gegn 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og ber hann skaðabótaábyrgð á því tjóni brotþola sem rekja má til hinnar refsiverðu háttsemi. Þegar litið er til þess að brotþoli hlaut alvarlegan höfuðáverka, hann þurfti að gangast undir tvær hættulegar aðgerðir á höfði og allt bendir til þess að um sé að ræða varanlegar afleiðingar á minni hans, þykja bætur hæfilega ákveðnar 800.000 krónur. Dráttarvextir skulu reiknast frá 3. ágúst 2012 þegar liðinn var mánuður frá birtingu kröfunnar fyrir ákærða í fyrirkalli, sbr. 9. gr. laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001. Samkvæmt 3. mgr. 176. gr. laga nr. 88/2008 ber ákærða að greiða brotþola málskostnað. Málskostnaðarreikningur eða tímaskýrsla liggur ekki fyrir. Þykir málskostnaður hæfilega ákveðinn 188.250 krónur, að meðtöldum virðisaukaskatti.

VIII.

Með vísan til 218. gr. laga nr. 88/2008 ber að dæma ákærða til að greiða sakarkostnað málsins. Um er að ræða sakarkostnað vegna flutnings í bílahús, bíltæknirannsókn og hraðaútreikninga, samtals 461.113 krónur. Auk þess liggur fyrir reikningur um vitnaþóknun, að fjárhæð 14.175 krónur, sem ákærða ber að greiða, sbr. b-lið 1. mgr. 216. gr. laga nr. 88/2008. Ekki liggur fyrir tímaskýrsla verjanda og þykir þóknun hans hæfilega ákveðin, með hliðsjón af tilkynningu dómstólaráðs nr. 1/2010 um viðmiðunarreglur fyrir héraðsdómstólana í sakamálum, 225.900 krónur, að meðtöldum virðisaukaskatti.

Dóm þennan kveður upp Sandra Baldvinsdóttir héraðsdómari.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Jón Ólafsson, sæti fangelsi í fjóra mánuði, en fresta skal fullnustu refsingarinnar og hún niður falla að liðnum tveimur árum frá birtingu dómsins haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærði greiði A 800.000 krónur ásamt vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 28. september 2010 til 3. ágúst 2012, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr., sömu laga frá þeim degi til

greiðsludags.

Ákærði greiði A 188.250 krónur í málskostnað.

Upptæk skulu til ríkissjóðs 4600 vindlingar, 90 dósir af munntóbaki, 50 dósir af fínkorna neftóbaki og 41 lítri af sterku áfengi.

Ákærði greiði 701.188 krónur í sakarkostnað, þar með talda 225.900 króna þóknun skipaðs verjanda síns, Kristjáns Stefánssonar hæstaréttarlögmanns.

Sandra Baldvinsdóttir