

Ár 2014, miðvikudaginn 14. maí, er á dómþingi Héraðsdóms Reykjaness, sem háð er að Fjarðargötu 9, Hafnarfirði, kveðinn upp í máli nr. S-926/2013:

Ákærvaldið

(Kári Ólafsson fr.)

gegn

X

(Guðmundur St. Ragnarsson hdl.)

og

Frans Friðrikssyni

(Jón Egilsson hrl.)

svofelldur

d ó m u r :

Mál þetta, sem þingfest var 28. nóvember 2013 og dómtekið 15. apríl sl., var höfðað með ákæru lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu dagsettri 29. október 2013, á hendur X, kt. 000000-0000, [...], Reykjavík, og Frans Friðrikssyni, kt. 000000-0000, Erlúasi 29, Hafnarfirði:

I.

„Gegn ákærðu báðum fyrir tilraun til fjársvika með því að hafa í félagi útbúið og skilað til Vátryggingafélags Íslands hf., kt. 000000-0000, þann 20. nóvember 2008, rangri tjónstilkynningu vegna tjóns á bifreið ákærða X, RT-316, í því skyni að svíkja út vátryggingabætur úr ábyrgðartryggingu bifreiðar ákærða Frans, XX-794, sem var tryggð hjá VÍS, án þess að tjón það hefði hlotist með þeim hætti sem lýst var í tjónstilkynningunni en í henni kom fram að tjón bifreiðarinnar RT-316, sem var verulega skemmd og óökuhæf, hefði orðið er bifreiðinni XX-794 var ekið aftur á bak á vinstri hlið bifreiðarinnar RT-316. Reyndu ákærðu þannig með blekkingum að fá VÍS til að bæta tjónið en áætlaður kostnaður af viðgerð eða yfirtöku bifreiðarinnar var á bilinu kr. 1.000.000 – 2.000.000.

Telst brot þetta varða við 248. gr., sbr. 20. gr., almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

II.

Gegn ákærða X með því að hafa þann 18. febrúar 2008 blekkst starfsfólk Varðar trygginga hf., kt. 000000-0000, til að greiða fyrir viðgerð á bifreiðinni ND-432, sem ákærði hafði umráð yfir, að fjárhæð kr. 722.038, á grundvelli rangrar

tjónstilkynningar þar sem því var lýst að ákærði hefði ekið bifreiðinni norður Selásbraut í Reykjavík en misst stjórn á henni með þeim afleiðingum að bifreiðin hafnaði á tré á gatnamótunum við Rofabæ þar sem hún skemmdist á vinstri hlið. Áður hafði ákærði skilað tjónstilkynningu til Vátryggingafélags Íslands hf., kt. 000000-0000, með lýsingu um að þann 27. janúar 2008 hefði hann ekið bifreiðinni ND-432 norður Selásbraut en bifreiðinni RA-670 hefði skyndilega verið ekið í veg fyrir ákærða sem náði að forða árekstri með þeim afleiðingum að bifreiðin ND-432 hafnaði á tré á gatnamótunum við Rofabæ þannig að hún skemmdist á vinstri hlið. VÍS gekk frá fullnaðaruppgjöri vegna tjónsins í tveimur greiðslum, samtals að fjárhæð kr. 250.000, sem greitt var þann 29. febrúar og 18. apríl 2008 á bankareikning unnustu ákærða, C C.

Telst brot þetta varða við 248. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Þess er krafist að ákærðu verði dæmdir til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar.“

Ákærðu komu fyrir dóminn við þingfestingu málsins og neituðu báðir sök. Ákærði Frans óskaði eftir fresti til að fá sér verjanda og mætti hann í þinghald þann 12. desember. Var málinu frestað til aðalmeðferðar til 3. febrúar sl. Við upphaf aðalmeðferðar reis ágreiningur um það hvort vitnið H skyldi leiddur fyrir dóminn og var úrskurður kveðinn upp þannig að heimilað var að leiða vitnið. Var þeirri niðurstöðu undirréttar skotið til Hæstaréttar Íslands sem staðfesti niðurstöðu undirréttar í dómi uppkveðnum 12. febrúar sl., í máli nr. 81/2014. Hófst framhald aðalmeðferðar þann 17. mars sl. og var henni frestað til 15. apríl sl. þar sem vitnum var ófært að mæta fyrir dóminn þann dag. Fór framhald aðalmeðferðar fram þann dag og var málið dómtekið að málflutningi loknum.

Málsatvik.

Ákæruliður I.

Með bréfi dagsettu 20. janúar 2011 lagði vátryggingafélagið VÍS fram kæru hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu á hendur ákærðu X og Frans Friðrikssyni vegna meintra brota gegn 148. gr., sbr. 20. gr., almennra hegningarlaga. Var óskað rannsóknar á því hvort ákærðu hafi valdið bifreiðinni RT 316 tjóni og skilað inn tjónstilkynningu þar sem fullyrt var að bifreiðin XX-794 hafi valdið tjóninu þann 19. nóvember 2008 í þeim tilgangi að fá greiddar út bætur úr lögboðinni ábyrgðartryggingu ökutækisins XX-794. Kemur fram í kærunni að VÍS hafi borist tjónstilkynning, undirrituð af báðum ákærðu þar sem kemur fram að árekstur hafi orðið milli bifreiðanna XX-794 og RT-316 á bifreiðastæði fyrir aftan Góu í Hafnarfirði kl. 20:20 þann 19. nóvember 2008. Segir í tjónstilkynningunni að atvik málsins hafi verið með þeim hætti að ökumaður bifreiðarinnar XX-749 hafi ekið aftur á bak á breyttri jeppabifreið í myrkri á bifreiðina RT-316 og hafi ökumaður XX-

749 ekki séð bifreiðina RT-316 og því ekið inn í hlið hennar. Í kjölfar hafi bifreiðin RT-316 verið flutt í tjónaskoðunarstöð VÍS til athugunar á skemmdum og við skoðun hafi strax vaknað upp grunsemdir um að tjóni á bifreiðinni RT-316 hafi að hluta eða í heild verið valdið með öðrum hætti en við árekstur bifreiðanna. Var Aðstoð og Öryggi ehf. fengið til að rannsaka atvik máls og skilaði VÍS skýrslu ásamt ljósmyndum. Í framhaldi lét VÍS fara fram ástandsskoðun á vél bifreiðarinnar. Var ákærðu gefinn kostur á að stilla bifreiðunum báðum upp í tjónaskoðunarstöð VÍS. Í framhaldi hafnaði VÍS bótaskyldu sinni.

Þann 14. desember 2009 kærði ákærði X niðurstöðu VÍS til Úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum og krafðist þess að VÍS yrði úrskurðað bótaskyld úr ábyrgðartryggingu ökutækisins XX-794 vegna tjónsins. Niðurstaða úrskurðarnefndarinnar lá fyrir 2. febrúar 2010 þar sem kröfum ákærða X var hafnað.

Að beiðni lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu vann Gnostika bíltæknirannsókn vegna ofangreindra bifreiða. Rannsóknin var unnin af F í febrúar 2012 og liggur hún fyrir í málinu.

Ákærði X lagði fram hjá lögreglu ljósmyndir sem hann tók af báðum bifreiðum og afhenti lögreglu 22. ágúst 2011. Liggja þær frammi málinu.

Samkvæmt gögnum málsins er RT-316 Mercedes Benz 280SLC, svartur að lit og skráður 14. apríl 1975 og XX-794 er af gerðinni Jeep Grand Cherokee, framleiddur 1993/1992.

Ákæruliður II.

Þann 18. febrúar 2008 tilkynnti ákærði X tryggingafélaginu VÍS að bifreiðin ND-432 hafi runnið í hálfu og út af vegi og stökist við tré þannig að talsverð skemmd hafi orðið á hægri hlið bifreiðarinnar. Ákærði hafi svikið bifreiðina út hjá viðgerðarverkstæðinu Réttafli án þess að greiða sjálfsábyrgð að fjárhæð 53.500 krónur. Var viðgerð á bifreiðinni greidd úr kaskótryggingu ökutækisins hjá tryggingafélaginu Verði. Tryggingafélagið fékk ábendingu um að ákærði hafi þá þegar fengið greiddar út samkomulagsbætur vegna sama tjóns hjá VÍS. Kom í ljós að ákærði hafði sent inn tjónstilkynningu til VÍS þann 27. janúar 2008 þar sem ákærði tilgreindi bifreiðina RA-670 sem orsakavald að óhappinu en óhappastaður var sá sami í báðum tilkynningunum. Í framhaldi kærði tryggingafélagið Vörður ákærða til lögreglunnar og fór fram á opinbera rannsókn málsins.

Rannsóknargögn.

Ákæruliður I.

Nokkur tölvupóstsamskipti voru á milli ákærða X og A í lok árs 2009 vegna þessa ákæruliðar. Lýsir ákærði þar atvikinu m.a. með þessum hætti: „... Þá þykir mjög greinilegt að ef umdeildur „sleggjuförin“ eru skoðuð þá sést mjög greinilega að þetta er eftir prófíljárnið á cherokee. og nákvæmlega eins og sagt var frá þá var þetta mikið

högg og lyftust bílarnir báðir nánast á loft þar sem jeppabifreiðin var enn á inngjöf þegar hann lendir á bílnum því frans fékk mikið höfuðhögg og m.a. líklega nefbrot þegar hann skallaði hurðarstafinn við að vera reyna líta út meðan bakkað er, og ýti benzanum á mölini og meðal annars klemmdi stuðarinn eða prófiljárnið sig í bílinn svo þurfti að hjakka bílnum nánast í losun. ef förin á benz eru skoðuð sést hvar prófiljárnið fer inni hurðina neðarlega, og við höggið greinilega lyftist bíllinn eða gengur vel til þar sem 2 önnur högg eru skáhalt uppá við og greinilega mjög laus.“

Í tölvupósti frá ákærða X til A segir m.a.: „... varðandi verð á bílnum. þér er þetta með öllu óbætanlegt, en allt verður að vera metið til fjár einhverntíman ef sú staða hefði komið upp að ég þyrfti að selja bílinn eða hann eyðilagst þá er fast verð 1700þ. þetta er mjög raunsætt verð fyrir bíl í þessu ástandi sem ég hef komið honum í í raun alltof lítið finnst mér.“

Málinu til skýringar telur dómurinn ekki annað fært en að lýsa ljósmyndum sem bæði Aðstoð & Öryggi tók fyrir VÍS, af bifreiðunum og meintum vettvangi, svo og ljósmyndum sem ákærði X sendi inn til lögreglu.

Tólf ljósmyndir liggja fyrir í málinu, teknar af starfsmanni Aðstoðar & Öryggis af bifreiðinni RT-316 á tjónaskoðunarstöð VÍS. Má á þeim ljósmyndum sjá greinilega að bílstjórahurðin er mikið dælduð inn og má sjá ferkantaðar ákomur sem í upphafi var talið að gætu verið eftir sleggju. Má sjá á hurðinni að stálkantur á milli hurðarhlera og rúðu hefur lyfst upp á móts við handfang og neðri hluti hurðarinnar er verulega beyglaður inn. Þá sést að lakk bifreiðarinnar, sem er svört, á efstu brún hurðarinnar hefur brotnað af, á um það bil helmingi breiddar hurðarinnar. Hefur hurðin orðið fyrir ákomu þannig að hún er beyglað inn að mestu utan að brúnir hurðarinnar til beggja enda vísa út. Við framhluta brúnar hurðarinnar eru samskeyti frambrettis og hurðar. Þar hefur hurðin gengið út ásamt endabrún frambrettisins sem þar mætir hurðinni. Þá eru örvar á ljósmyndum sem benda á skóför á bílstjórahurðinni, rétt við handfang hurðarinnar og tvö þar vinstra megin. Segir að skóförin liggja nokkuð beint sem svipi til þess að sá er hafi sparkað í bifreiðina hafi staðið andspænis hurðinni. Þá er rúða í hurðinni brotin. Nærmyndir eru af broti í stáli hurðarinnar sem er eftir ferhyrndan hlut með ávölum hornum og er lakk brotið innan og utan þess svæðis, 7x7 sm að stærð.

Frambretti bifreiðarinnar er mikið skemmt og hefur gengið inn en ofan á brettinu, þar sem það leggst samsíða húddinu, er lakkið á stóru svæði brotið af og skín í bert stálið á þó nokkru samfelldu svæði. Er að sjá eins og lakkið hafi brotnað af en ekki rispast. Þá er einnig lakk brotið af á hlið brettisins. Hliðarspegill bílstjórarnes er heill að sjá. Á ljósmyndum er bent á skóför á frambretti, rétt framan við framhjólbarða, á stefnuljósi og framhöggvara.

Samskeyti á milli frambrettis og bílstjórahurðar hefur ekki fengið á sig högg enda vísa endar beggja hluta út á við.

Fjórar ljósmyndir liggja fyrir, teknar af Aðstoð & Öryggi af bifreiðinni XX-794, blárrí Jeep Cherokee, teknar af afturhluta bifreiðarinnar. eru birtuskilyrði góð og má þar sjá afturstuðara, prófiljárn, hlera og vinstri og hægri hlið. Er að sjá skemmd aðallega á vinstra afturhorni. Lista ofan á afturstuðarann vantar en ákærði Frans sagði listann hafa losnað af við áreksturinn. Á nærmynd má sjá að lítið ljós á stuðaranum, sem er upphækkaður til endanna, er sprungið eða brotið báðum megin. Þá eru sýndar mælingar frá jörðu og upp í neðri hluta festingar fyrir dráttarkrök eða upp í prófiljárnið sem krökurinn festist í. Er sú hæð 41 cm. Einnig er hæð frá jörðu upp í neðri hluta púðans á stuðaranum sýnd 54 cm.

Kort og ljósmyndir af vettvangi, teknar af Aðstoð & Öryggi, liggja fyrir. Lýsti ákærði Frans staðsetningu óhappsins sem varð á bifreiðaplani sælgætisgerðarinnar Góu. Þá er einnig ör á kortinu sem sýnir hvar Krökur sótti bifreiðina. Er sá staður í nokkurri fjarlægð eða nokkrum húsalengjum frá vettvangi. Ljósmyndir eru af bílplaninu við Góu og bifreið staðsett á því svæði sem ákærði Frans sagði óhappið hafa orðið á. Má sjá að um malarplan er að ræða og fint snjóföln í mölinni að hluta. Engir snjóruðningar eða nokkuð annað er að sjá sem bendir til að snjóað hafi á planið eða að planið hafi verið rutt skömmu áður.

Ljósmyndir eru af bifreiðaplani að Kaplahrauni þar sem bifreiðin RT-316 var sótt af Króki.

Ljósmyndir liggja fyrir teknar af Aðstoð & Öryggi þann 15. desember 2008 á tjónaskoðunarstöð VÍS þar sem báðir ákærðu stilltu bifreiðunum upp og sýndu afstöðu þeirra við áreksturinn. Var ákærði Frans beðinn um að stilla bifreið sinni upp til þess að sýna hvernig bifreið hans lenti á RT-316. Frans stillti bifreið sinni fyrst upp og síðan hafi ákærði X sagt ákærða Frans hvernig bílunum ætti að vera stillt upp saman. Lögð var áhersla á að tjónvaldur sýndi hvernig ökutækin lentu saman og töldu þeir sig hafa sýnt það með þeirri uppstillingu sem ljósmyndir voru síðan teknar af og liggja fyrir í málinu. Er jeppabifreiðinni bakkað að bílstjórahurð Benz-bifreiðarinnar þannig að vinstra horn, bílstjórarnegin á afturstuðara jeppans nemur við hurðina þar sem hún beyglast inn. Nemur þá hægri horn afturstuðarans við hjólskál framhjól Benz-bifreiðarinnar. Mynd var tekin í „flúttlínu“ við festingu fyrir dráttarkrökinn og gatið í bílstjórahurð RT-316 og sýnir myndin að festingin og gatið standast ekki á. Þá sýnir nærmynd af jeppanum að lítið ljós á horni stuðarans, vinstra megin, er brotið en öll önnur afturljós eru óbrotin.

Ljósmyndir teknar af ákærða X liggja fyrir í málinu og sendar lögreglu 22. ágúst 2011.

Skýrsla Gnostika um bíltæknirannsókn liggur fyrir í málinu, unnin í febrúar 2012. Í inngangi skýrslunnar segir að rannsókn vegna ökutækjanna XX-794 og TR-316 hafi farið fram með athugun á gögnum í fórum lögreglu og þá einkum á ljósmyndum sem annars vegar Aðstoð & Öryggi og hins vegar X höfðu tekið og lagt fram til lögreglu. Segir að ljósmyndirnar gefi glögg yfirlit um ástand beggja ökutækjanna og að mati rannsóknarmanns séu þær fullnægjandi gögn til að byggja þessa rannsókn á og gera um málið haldbæra skýrslu.

Lýsing er á skemmdum á RT-316. Varðandi frambretti vinstra megin segir: „Þrjár megin dældir eru á frambrettinu. Sú fremsta nær frá miðju framhjól fram að stefnuljóskeri. Ofan við mitt framhjól er dæld og brot í kantinum. Aftasta dældin er á svæðinu aftan við framhjól en nær ekki alveg að öftustu brún brettisins. Um hurð vinstra megin segir: Ein stór dæld er á hurðinni en hún myndaðist við að minnsta kosti tvö högg. Í öðru tilvikinu myndaðist dældin þegar ytra byrði hurðarinnar gekk inn rétt aftan við frambrún hennar og allt aftur að um miðjan hurðarhún. Hin dældin er umhverfis ferkantað gat á hurðinni en þegar gatið myndaðist dældaðist svæðið umhverfis það einnig.“

Lýsing er á skemmdum á XX-794. Um afturstuðara segir: „Tvær skemmdir eru á stuðaranum auk aflögunar í festingum. Annars vegar eru gлитаugu fallin af á horninu vinstra megin og hins vegar hefur listi ofan á afturstuðaranum aftan við gaflhurðina fallið af. Lega stuðarans í festingum á vinstra afturhorni hefur raskast. Stuðarahornið hallar út til vinstri, fremsti hluti stuðarahornsins við afturbrettið hefur gengið niður og stuðarinn neðan við gaflhurðina vinstra megin hefur gengið upp.“

Um tilurð skemmda á hurð og frambretti vinstra megin á RT-316 og á afturhluta XX-794 segir: „Gat á hurð. Í gögnum málsins, ljósmyndum, er afturhluta ökutækisins XX-794 stillt upp við frambrettið og hurðina vinstra megin. Á mynd 20 var sett fram kenning um hvernig áreksturinn varð þegar XX-794 á að hafa verið bakkað á RT-316. Strengd eru bönd frá oka hægra megin á stuðaranum að tilteknum stað á frambrettinu, frá festingu fyrir dráttarkúlu að ferköntuðu gati á hurðinni í línu neðan við hliðarspegilinn og loks frá stuðarahorninu vinstra megin að hurðinni rétt framan við hurðarhúninn. Á myndum 5 og 19 kemur fram að afturbrún frambrettisins hefur dregist fram á við og frambrún hurðarinnar hefur dregist aftur á við. Á myndunum sést einnig að engin ákoma er á frambrún hurðarinnar neðan við brotalínuna í hurðinni. Á mynd 10 sést að brotalínan í hurðinni er ofar en efri brún stuðarans. Á myndum 7 og 8 sést hversu breitt hugsanlegt snertisvæði afturhluta XX-794 við frambretti og hurð RT-316 er. Á Mynd 17 sést festingin fyrir dráttarkúluna og dráttarbeislið. Á myndum 15, 16 og 18 sést að ferköntuð festing fyrir dráttarkúlu nær ekki aftur fyrir stuðarann heldur er aftasti hluti festingarinnar um 60 mm innan við aftasta hluta stuðarans ofan við festinguna. Á mynd 18 sést einnig að ferkantaða

festingin fyrir dráttarkúluna er styrkt sérstaklega vegna hugsanlegs álags á festinguna frá eftirvagni. Vegna styrkingarinnar eru veggir festingarinnar sem dráttarkúlan gengur inn í verulega þykkir. Á mynd 18 sést að dældin í hurðinni umhverfis ferkantaða gatið er djúp. Það þýðir að dældin myndaðist bæði áður og samtímis því að gatið myndaðist. Á myndum 9 og 11 sést að hliðarspegillinn vinstra megin er heill. Á mynd 11 sést að botn dýpstu dældarinnar efst á hurðinni er talsvert innar en ysti hluti hliðarspegilsins. Á myndum 2, 3 og 4 sést að skemmdir á afturstuðara XX-794 eru óverulegar. Aðrar skemmdir á afturhluta XX-794 eru ekki til staðar með þeim fyrirvara að neðra hornið vinstra megin á gaflhurðinni gæti verið sveigt óverulega aftur á við vegna snertingar við afturstuðarann sem hefur gengið óverulega upp við horn hurðarinnar.“

Í kaflanum „Niðurstaða vegna skemmda á frambretti og hurð vinstra megin á RT-316 og á afturhluta XX-794“ segir: „Niðurstaða vegna XX-794. Engar skemmdir eru á afturhluta yfirbyggingar XX-794 ef frá er talið neðra hornið vinstra megin á gaflhurðinni sem virðist vísa út á við. Afturljósín eru heil. Engar rispur í málningu eða nuddför eru sjáanleg á afturstuðaranum. Óveruleg aflögun er á legu afturstuðarans í festingum á vinstra horni. Í ljósi ástands afturhluta yfirbyggingar á XX-794, afturljósá og afturstuðara hefur ökutækið ekki valdið skemmdum á RT-316“.

Í kaflanum „Niðurstaða vegna RT-316“ segir: „Engin ákoma er á afturbrún frambrettis neðan við brotalínuna í brettinu þar sem brettið mætir hurðinni. Engin ákoma er á frambrún hurðarinnar neðan við brotalínuna í hurðinni þar sem hurðin mætir brettinu. Í ljósi þess: a) að aftasti hluti festingarinnar fyrir dráttarkúluna á XX-794 er um 60 mm innar en aftasti hluti stuðarans, b) að aftasti hluti festingarinnar er styrktur með málm og þar af leiðandi er efnisþykkt hennar veruleg, c) að engin ákoma er á svæðið þar sem frambrettið og hurðin mætast neðan brotalínu sem er í brettinu og hurðinni, d) að ferkantaða gatið á hurð RT-316 liggur það nærri mótum frambrettis og hurðarinnar að afturhluti XX-794, beidd 1800 mm, hefði orðið að rekast bæði á hurðina og brettið þar sem þessir hlutar yfirbyggingar mætast til að geta myndað gatið og e) að hliðarspegillinn vinstra megin er óbrotinn þrátt fyrir að botn dýpstu aflögunarinnar efst á hurðinni liggi innar en ysti hluti spegilsins, er með öllu útilokað að ferkantaða gatið á hurðinni vinstra megin á RT-316 hafi getað myndast í árekstri við afturhluta XX-794. Þá er með öllu útilokað að, sökum efnisþykktar í veggjum á aftasta hluta festingarinnar á XX-794 fyrir dráttarkúluna, að festingin hafi getað myndað gatið á hurðina á RT-316 nema að XX-794 hafi verið ekið á mikilli ferð á hurðina. Við slíkan hraða hefði stuðarinn á XX-794, gaflhurðin, afturljósín og aftasti hluti afturhliðanna skemmst verulega auk þess að skemmdir á RT-316 hefðu orðið mun dýpri og meiri en raun ber vitni. Skemmdir á frambrettinu vinstra megin

og hurðinni eru umfangsmiklar og djúpar. Þá er öruggt að ökutæki, fólksbifreið og/eða jeppabifreið, sem veldur slíkum skemmdum í árekstri myndi einnig skemmast verulega. Í ljósi þess að skemmdir á frambrettinu annars vegar og hurðinni vinstra megin hins vegar eru aðskildar með ákomulausu svæði, þar sem frambrettið og hurðin mætast, hefur ökutækið RT-316 lent í að minnsta kosti tveimur árekstrum. Verulegar líkur eru á að þriðja ákoman sé bundin við ferkantað gat á hurðinni.“

Í skýrslunni eru ljósmyndir frá ákærða X þar sem hann var búinn að stilla bifreiðunum upp á nýtt upp með skýringum. Í skýrslu Gnostika eru ljósmyndir sem ákærði X sendi lögreglu sem sýna bifreiðarnar uppstilltar á ný en þar sést að XX-794 er stillt á ská upp við hurð og frambretti RT-316. Segir um ljósmynd þar sem afturhluta XX-794 er stillt upp við frambretti RT-316 m.a.: „Snerting stuðarans við kant brettisins skýrir ekki tilurð skemmdarinnar á kantinum þar sem brot af þessum toga getur ekki myndast við snertingu við mjúkt plast.“ Á ljósmynd frá Aðstoð & Öryggi kemur fram rammi þar sem ör vísar á ferkantað gat á hurðinni. Segir um myndina: „Innan ramma eru mót hurðar og frambrettis en þetta svæði lagðist ekki inn enda engin ákoma á svæðinu.“ Þá er loks að benda á ljósmynd frá ákærða X þar sem hann stillti vinstra horni afturstuðara XX-794 upp við frambretti RT-316. Af ljósmyndinni má vel sjá að útilokað er að stuðari XX-794 hafi getað valdið þeirri beyglu á frambrettinu, eins og afstaða stuðarans er auk þess sem brotið er hærra en efsta brún stuðarans. Þá er ljóst að ef brotið í frambrettinu hefur verið af völdum afturstuðara XX-794, þá er óhjákvæmilegt að plasthlíf stuðarans hafi brotnað ásamt afturljósum XX-794.

Við rannsókn lögreglu var haft samband við I, kennara við bílasmíðabraut Borgarholtsskóla, og honum sýndar ljósmyndir af gati á framhurð RT-316. Var álit hans leitað á því hvort gatið á framhurðinni gæti verið eftir sleggju. Kvað hann það útilokað þar sem stál í bílum væri frekar teygjanlegt efni og það væri ekki mögulegt með svo flötum hlut. Það þyrfti til þess mikinn kraft og þá helst oddhvassan hlut.

Skýrsla var tekin af ákærða X hjá lögreglu þann 2. september 2011. Lýsti ákærði atvikinu þannig að hann hafi beðið meðákærða Frans að bakka XX-794 að RT-316 en hann myndi þetta ekki almennilega. Það hafi farið þannig að vinstra horn jeppans hafi lent á RT-316. Meðákærði Frans hafi fest tána undir bremsu og keyrt inn í bílinn og keyrt þvert á „þetta“. Aðspurður hjá lögreglu um skóför á bifreiðinni RT-316 kvaðst ákærði hafa spyrnt í bílinn þar til að geta togað brettið frá dekkinu en brettið hafi legið utan í því. Þá var ákærði spurður um skóför á framhurð og skýrði hann það svo að hann hafi þurft að komast inn í bílinn. Hægri hurðin hafi aldrei virkað. Hann hafi örugglega verið að sparka hurðina inn til þess að fá hana úr lásnum, sprengja hana úr lásnum. Það hafi ekki þjónað tilgangi að toga hana upp. Afstöðuteikning frá meðákærða Frans var borin undir ákærða og kvað hann hana

vera nokkuð nákvæma.

Skýrsla var aftur tekin af ákærða X hjá lögreglu 2. apríl 2012. Kvaðst hann þá vilja koma því að hann hafi séð er bíllinn hafi verið færður til með lyftara hjá Króki. Vildi hann láta þess getið þar sem ekki hafi verið hægt að útskýra eina ákomu á RT-316 en það væru bara vangaveltur.

Ákærði Frans gaf skýrslu hjá lögreglu 16. september 2011. Kvaðst ákærði hafa bakkað á bíl sem hafi verið bilaður og hafi ætlað að gefa start. Þeir hafi hringt í Krók og verið sagt að það væri gott ef þeir gætu dregið bíllinn til þeirra. Minnti ákærða að þeir hafi gert það daginn eftir. Lýsti ákærði því að hann hafi ætlað að gefa RT-316 start og þurft að snúa bifreið sinni við til að startkapallinn næði á milli rafgeyma og í þeim snúningi hafi hann bakkað á hinn bíllinn. Talsverður hraði hafi verið á bílnum og mikill kraftur í ákeyrslunni. Þarna hafi verið lausamöl og hann hafi verið á jeppa og það hafi orðið uppi fótur og fit og æsingur. Þarna hafi bara verið tveir bílar en meðákærði X hafi komið með sér á staðinn. Þá kvaðst ákærði ekki muna hvort hann hafi náð að bremsa áður en hann keyrði á RT-316 en hann hafi meitt sig, hugsanlega skallað stýrið. Ákærði hafi bara ekið einu sinni á Benzann. Kvað hann fót sinn hafa lent á bensíngjöfinni, hann hafi ekki sett hann þar. Þá mundi ákærði ekki hvort þeir hafi fært RT-316 til eftir áreksturinn. Þá skýrði ákærði fótspor á hurð og bretti Benzins þannig að meðákærði hafi reynt að toga hurðina upp og reynt að ná brettinu út svo að það færi ekki utan í dekkinn. Þá skýrði ákærði gat á framhurðinni svo að það væri eftir „eitthvað drasl aftan á jeppanum“ og benti á prófiljárn og skýring á farinu vinstra megin við gatið væri að það væri eftir púðann aftan á jeppanum. Þegar ákærða var bent á að bilið á milli gatsins og púðans væri of stutt, kvað hann það hafa hugsanlega komið eftir seinna höggið þegar hællinn hafi lent á bensíngjöfinni. Aðspurður um uppdrátt af vettvangi kvað ákærði þá að meðákærði X hafi komið sjálfur á bíl á staðinn.

Lögregluskýrsla var aftur tekin af ákærða Frans 20. apríl 2012. Kvaðst ákærði halda sig við fyrri framburð sinn hjá lögreglu.

Framburðarskýrslur voru teknar af ákærðu af starfsmanni Aðstoðar og Öryggis sem liggja fyrir í málinu. Hafa þær ekkert sönnunargildi og verður ekki horft til þeirra við úrlausn þessa máls.

Ákæruliður II.

Í tjónstilkynningu til VÍS sem liggur fyrir í málinu og er undirrituð af ákærða X og M, er lýsing á tjóninu þannig að ökutæki B hafi farið yfir á vegarhelming A. Í frekari upplýsingum segir að ökutæki B hafi runnið í beygju yfir á vegarhelming ökutækis A og forðað árekstri og sveigt frá og fram af götunni og á tré.

Í tjónstilkynningu til Varðar, sem undirrituð er af ákærða, kemur fram að bifreið ákærða hafi runnið til í hálfu og ekki náð beygju. Farið út af og stökist við

tré og hægri hlið skemmst töluvert. Tjónsdagur er ekki tilgreindur á tilkynningunni.

Í tölvupósti frá starfsmanni Réttarfs þann 1. apríl 2008 til starfsmanns Varðar kemur fram að ákærði hafi komið á verkstæðið á laugardegi og fengið bifreiðina lánaða til að þrifa hana og sagst ætla að skila henni seinna þann dag en hafi ekki sést síðan. Ákærði hafi ekki gert upp við verkstæðið sjálfsábyrgð sína. Kostaði viðgerð á bifreiðinni samtals 722.038 krónur og var greidd til Réttarfs ehf. af Verði tryggingarfélagi.

Þann 29. janúar 2008 er í annál VÍS skráð af B að bótaskylda sé óákveðin en 31. janúar s.á. segir að sök hafi verið breytt úr óákveðnu í 100%. Þann sama dag hringdi ákærði í VÍS og kvaðst ætla að koma í skoðun og hann farið síðan í Réttarf. Sama dag er skráð að ákærði sé að bíða eftir því að bifreiðin sé kölluð inn í hjólastillingu í B&T í Auðbrekku og hafi VÍS neitað ákærða um útborgun og bílaleigubíl ef bið væri eftir varahlutum.

Þann 7. febrúar s.á. kom ákærði til VÍS og kvaðst ekki geta beðið eftir viðgerð og kvaðst vera búinn að kaupa annan bíl. Sama dag hringdi B í verkstæðið og kvaðst starfsmaður þar ekki vera búinn að panta (varahluti) en geri það þegar bíllinn komi til hans. Sama dag var ákærða neitað um að fá greitt út tjónið. Þá hafi B samþykkt að ákærði fengi bílaleigubíl til að fara á milli Reykjavíkur og Seyðisfjarðar.

Þann 12. febrúar hringdi B&T til VÍS og upplýsti að búíð væri að hjólastilla bifreiðina og ekkert væri að hjólabúnaðinum. Þá segir að ákærði hafi tekið bílaleigubíl deginum áður og muni skila honum daginn eftir en þá taki hann sinn bíl aftur á meðan beðið er eftir varahlutum.

Þann 14. febrúar s.á. kom ákærði til VÍS og vildi fá tjónið útgreitt og var honum tjáð að það yrði að skoða það af hálfu VÍS.

Þann 21. febrúar s.á. er skráð að búíð sé að panta varahluti frá B&T og Bílabúð. Bíllinn sé kominn í viðgerð annars staðar og eigandi segi að hann sé sjálfur búinn að panta varahluti frá Brimborg.

Þann 29. febrúar s.á. er skráð að ákærði hafi komið og VÍS bakki ekki með það að hann þurfi að taka varahluti og VÍS greiði bætur vegna vinnu og málunar að fjárhæð 100.000 krónur. Þann sama dag er skráð að C sé orðin eigandi að bílnum og ákærði vilji að bæturnar gangi til hennar. Ákærði vilji ekki taka varahlutina og vilji bara loka málinu með þessari greiðslu og skoða framhaldið. Kvittaði ákærði á frumrit kvittunar að hann hafi samþykkt að greiðslan gangi til C en hann ætli að halda áfram með málið. Var samþykkt að greiða tólf daga í bílaleigubíl. Þann 5. mars s.á. var skrifuð út bílaleigubeiðni í tólf daga.

Þann 15. apríl s.á. kom ákærði til VÍS en var ekki með reikning fyrir varahlutum sem hann kvaðst hafa keypt og kvað tölvukerfi hjá Brimborg vera nýtt og þeir fyndu ekki nótuna. Sýndi ákærði starfsmanni VÍS bifreiðina sem var búíð að

gera við. Hinn 16. apríl s.á. kom ákærði til VÍS og kvað aftur Brimborg ekki finna kvittanir og bauð VÍS ákærða að greiða honum 150.000 krónur vegna varahluta og á móti ætti VÍS varahlutina. Ákærði hafi ekki verið sáttur og viljað frá greiddar 266.000 krónur.

Þá kemur fram í öðrum annál VÍS að ákærði hafi komið aftur til VÍS þann 17. apríl 2008 og þá hafi starfsmaður VÍS verið búinn að hafa samband við starfsmenn Brimborgar sem fullyrtu að varahlutir í bifreið ákærða hafi aldrei verið keyptir hjá þeim og þeir aldrei selt hurð í þá bifreiðartegund. Þá hafi starfsmenn Brimborgar kannast við að ákærði hafi komið til þeirra. Ákærða hafi verið tjáð hjá VÍS að félagið myndi ekki greiða honum hærri bætur. Þá hafi borist tölvupóstur 18. apríl s.á. frá D, föður C, um að hann samþykkti að taka 150.000 krónurnar sem viðbótargreiðslu og verði í sambandi við E hjá VÍS með annað.

Samkvæmt yfirliti greiddi VÍS inn á bankareikning í eigu C, þann 29. febrúar 2008, 96.666 krónur eða 100.000 krónur að frádreginni iðgjaldaskuld á bifreiðinni. Þann 4. mars s.á. millifærði ákærði 97.000 krónur út af sama reikningi. Þann 18. apríl 2008 lagði VÍS 150.000 krónur inn á sama bankareikning og sama dag millifærði ákærði þá fjárhæð út af reikningnum.

Þann 19. febrúar 2008 tilkynnti ákærði tjón bifreiðarinnar til tryggingafélagsins Varðar. Var bifreiðin þá á bifreiðaverkstæðinu Rétttafl ehf. en félagið hafi ekki samþykkt að viðgerð hæfist þar sem iðgjald kaskótryggingarinnar var ógreitt. Þann sama dag greiddi ákærði iðgjaldið til Varðar. Þann 20. febrúar s.á. samþykkti félagið að viðgerð hæfist á bifreiðinni. Þann 26. febrúar s.á. hófst viðgerðin og þann 7. mars s.á. var viðgerðinni lokið. Var kostnaður Varðar vegna viðgerðarinnar 774.537 krónur.

Skýrsla var tekin af ákærða X hjá lögreglu 23. nóvember 2012. Skýrði ákærði þá svo frá að VÍS hafi fellt niður bótaskyldu sína og hafi viljað borga honum 100.000 krónur fyrir tjón sem hafi verið metið á meira en 1.000.000 króna. Kvað ákærði fyrirverandi kærustu sína, C, hafa verið skráða fyrir bifreiðinni á þessum tíma en þau hafi ekki verið í sambandi þá. Aðspurður um tölvupóst frá D neitaði ákærði því að hafa sjálfur sent þann tölvupóst. Síðar í skýrslunni sagðist ákærði ekkert vita hvort C hafi verið að senda þennan póst. Þá kvaðst ákærði ekkert muna eftir þessum tölvupósti. Þá kvaðst ákærði hafa farið til VÍS og boðist til að endurgreiða þeim en muni ekki við hvern hann hafi talað.

Í lögregluskýrslu, sem tekin var af ákærða 11. mars 2013, kvað ákærði bifreiðina aldrei hafa verið hjólastillta á vegum VÍS. Þá var ákærði inntur eftir því að hann hafi komið til VÍS eftir að viðgerð var lokið á bifreiðinni hjá Verði og rætt um varahluti frá Brimborg. Kannaðist ákærði ekki við það og taldi að varahlutir hafi verið keyptir á Selfossi. Þá kvað ákærði það kjaftæði að hann hafi beðið um að fá greidda

varahluti frá VÍS sem ákærði hafi keypt hjá Brimborg. Þá kvaðst ákærði, aðspurður af hverju hann hafi farið með bifreiðina til VÍS, ekki hafa farið með bifreiðina þangað. Eftir að hafa skoðað gögn um það, kvað ákærði það hafa verið vegna þess að VÍS hafi verið að reyna að troða upp á hann varahlutum. Ákærði hafi ekkert viljað með þessa varahluti hafa og viljað skila þeim. Þá hafi VÍS beðið hann um að koma til að sýna bifreiðina viðgerða og þá hafi hann viljað skila varahlutum sem hafi verið troðið upp á hann. Ákærða var bent á að hann hafi verið búinn að fá bílinn viðgerðan hjá Verði þegar hann krafði VÍS um bætur. Svaraði ákærði því þá til hvort spyrjandi héldi virkilega að hann hafi eytt þessum peningum í bílinn eftir að hann var viðgerður. Þá var ákærða bent á að viðgerðarkostnaður hafi verið 700.000 krónur. Kvaðst ákærði þá hafa fengið nýjan rúðuupphalara í bílinn sem hafi skemmst við áreksturinn. Hann hafi farið til VÍS út af því en það hafi vantað í tjónamatið. Þá var ákærði inntur eftir því í hvað 150.000 krónurnar, sem lagðar voru inn á reikning C en ákærði tók út, hafi farið. Kvaðst ákærði ekki vita í hvað það hafi farið.

Nokkur tölvuskeyti liggja fyrir í málinu send af netfanginu aris.ehf@visir.is, það fyrsta 16. apríl 2008. Er pósturinn undirritaður af D og sendur á E, starfsmann VÍS, vegna ND-432. Segir í póstinum að nú gangi þetta ekki lengur, þetta sé farið að nálgast skrípalæti hjá VÍS. Tjónið hjá þeim sé metið á 450.000 krónur en viðgerðarkostnaður hafi verið 722.700 krónur. Þá segir að C, skráður eigandi að bifreiðinni, hafi reitt fram 350.000 krónur til að kaupa varahluti í bifreiðina en það hafi verið gert í samráði við B um að tjónið yrði greitt út. Þá er rakin saga um samskipti eiginmanns C. Þá segir að nú sé VÍS að bjóða 150.000 krónur til viðbótar eða samtals 250.000 fyrir 722.000 króna tjón. Þá segir að viðkomandi fari samt fram á að dóttur sinni verði greitt það sem tjónið hafi verið metið á eða 450.000 krónur, eða 350.000 krónur sem séu eftirstöðvar sem þyki bara vel sloppið fyrir VÍS. Enn segir að undirritaður ætli ekki að sitja og horfa á dóttur sína borga af yfirdrætti fyrir það að bíllinn hennar hafi skemmst í rétti. Svoleiðis líði enginn. Undir ritar „D“.

E svaraði tölvupóstinum samdægurs þar sem fram kemur að félagið hafi boðið viðbótargreiðslu í þessu máli daginn áður en því hafi verið hafnað. Í framhaldi hafi félagið óskað eftir því enn og aftur að fá afrit af reikningum fyrir varahlutum og/eða vinnu sem greitt hafi verið fyrir og verði ekkert aðhafst af hálfu félagsins fyrir en þau gögn berist félaginu.

Sama dag sendi „D“ tölvupóst á E þar sem hann segir að fram hafi komið áður að vegna skipta á tölvukerfi hjá Brimborg sé ekki hægt að finna gamlar staðgreiðslukvittanir. Þá segir að í sambandi við verkstæðisreikninginn þá hafi þetta verið gert af óskráðum einkaaðila en verðsett í cabas-einingum. Ekkert mál sé að framvísa þessum reikningi en þá sé farið fram á að tjónið verði borgað að fullu samkvæmt cabas-einingum og reikningi eða 722.700 krónur. Þá spyr sendandi

póstins hvers vegna hann þurfi að sýna þetta þegar bifreiðin sé fullviðgerð og tjónið hafi verið metið á 450.000 krónur. Hann hafi ekki heyrt, þegar tjón séu greidd út, að það þurfi að sýna fram á reikninga. Yfirleitt biðji fólk um þennan valkost til að reyna að sjá um viðgerðina sjálft fyrir minni fjárhæð, sem eigi því miður ekki við í þessu tilviki. Í lokin segir að reikningur fyrir viðgerðinni ásamt cabas-einingum komi á morgun, samtals 722.700 krónur fyrir tjóninu, sem VÍS beri að bæta. Undir skeytið ritar „D“.

Hinn 17. apríl 2008 sendi „D“ enn tölvupóst til E hjá VÍS þar sem hann krafði VÍS um greiðslu þannig: Varahlutir 200.000 krónur, sprautun 139.000 krónur, réttingar 69.000 krónur og tímavinna 115.703 krónur eða samtals 523.703 krónur. Segir sendandinn að eftirstöðvar af tjóninu séu því 423.703 krónur og einhver virðisaukaskattur dragist þar frá.

Þann 18. apríl s.á. sendi „D“ tölvupóst til E, starfsmanns VÍS, og kvaðst heita D, faðir C, eiganda bifreiðarinnar ND-432. Kvaðst D hafa verið í sambandi við E vegna þessa máls og sér hafi verið boðin viðbótargreiðsla í þessu máli að fjárhæð 150.000 krónur. Því verði að sjálfsögðu tekið, allt sem lækki skuld stelpunnar sé vel þegið, kærasti stúlkunnar hafi engan rétt haft til að hafna greiðslunni. Komu fram bankaupplýsingar í tölvupóstinum tengdum C.

Þann 22. apríl s.á. sendi „D“ tölvupóst á E og segir að þessari viðbótargreiðslu hafi verið tekið vegna slæmrar stöðu stúlkunnar vegna yfirdráttar sem hún hafi tekið fyrir viðgerðinni. Þrátt fyrir það standi enn eftir stór kostnaður sem tryggingafélaginu beri að bæta. Samtals séu eftir 223.703 krónur. Fór „D“ fram á að gerð yrði einhver sátt í málinu um lokakostnað og bað um að sér yrði sent tilboð.

Skýrslur fyrir dómi.

Ákæruliður I.

Ákærði Frans kom fyrir dóminn og lýsti atvikum samkvæmt ákærulið I á þann veg að meðákærði X hafi hringt í sig og beðið sig um að koma og gefa bílnum sínum start niðri á Góuplani sem hann hafi gert. Hann hafi ekið að bifreið meðákærða, opnað húddið og séð þá að rafgeymirinn var hinum megin í húddinu og startkaplarnir hafi ekki náð alla leið svo að hann hafi ætlað að snúa bílnum með þeim afleiðingum að hann bakkar á bifreið meðákærða. Þeir hafi hringt í Krók sem hafi lagt til að þeir drægju bifreið meðákærða á planið hjá Króki. Ákærði hafi sett krókinn aftan á bifreið sína og þeir reynt að draga bílinn en það gengið illa þar sem bifreiðin hafi verið tjónuð. Þeir hafi því ekki getað dregið bifreiðina lengra og skilið bílinn eftir á planinu. Leiðir þeirra hafi þá skilið. Í framhaldi hafi þeir útbúið tjónaskýrsluna og afhent tryggingarfélaginu. Ákærði kvaðst hafa vitað nákvæmlega hvar bifreiðin var stödd á planinu áður en tjónið varð. Ákærði sagði atvikið hafa gerst mjög hratt, hann hafi ætlað að snúa bílnum sínum við en við áreksturinn hafi komið skakkt átak og eitt

högg en höggið hafi ýtt bifreið meðákærða eitthvað til. Ákærði kvað sér hafa brugðið mikið og minnti að hann hafi ekið bifreið sinni eitthvað áfram eftir áreksturinn. Vettvangsteikning, gerð af Aðstoð og Öryggi, var borin undir ákærða og kvað hann hana vera rétta. Ákærði kvaðst ekki vita hvort bifreið meðákærða hefði orðið fyrir einhverju tjóni áður en áreksturinn varð. Ljósmyndir af bifreið meðákærða voru bornar undir ákærða og kvað hann þær skemmdir sem sjást þar vera eftir áreksturinn. Ákærði kvað meðákærða hafa ritað tjónaskýrsluna og lýsingu á tjónsatburðinum og ákærði staðfest hana. Ákærði kvað starfsmenn hjá tjónaskoðun Vís hafa hringt í ákærðu og beðið þá um að stilla bifreiðunum upp á tjónastöðinni eins og bifreiðirnar hafi verið við áreksturinn. Það hafi þeir gert og ákærðu hafi báðir staðið að því og verið sammála um þá uppstillingu og staðfesti ákærði ljósmyndir sem voru teknar af bifreiðunum í umrætt sinn og liggja fyrir í málinu. Ákærði kvaðst hafa snúið sér aftur þegar hann bakkaði en hann hafi ekki notað baksýnispegilinn en mundi ekki hvort hann hafi litið til hægri eða vinstri þegar hann bakkaði. Ákærði kvaðst hafa fengið slink á bak og háls og tognun í hálsi og áverka í kringum nef og auga við áreksturinn.

Aðspurður kvað ákærði jeppann ekki hafa lent nákvæmlega með 90° horni á bifreið meðákærða en hann gæti ekki staðsett sérstaklega gráðurnar sem bifreiðin hafi komið á bifreið meðákærða en uppstilling þeirra hjá tjónastöðinni væri rétt eins og ljósmyndirnar sýndu. Ákærði var inntur eftir sparkförum sem fundust á bifreið meðákærða. Kvaðst ákærði ekki geta skýrt þau sérstaklega. Kvað ákærði eitthvert vesen hafa verið með frambrettið á bifreiðinni og hafi meðákærði sett fót á frambrettið í þeim tilgangi að losa brettið frá framdekkinu. Ákærði var inntur eftir fótsporum á framhurð bílstjóramegin og kvað ákærði líklega skýringu vera að meðákærði hafi reynt að losa hurðina með því að spyrna í hana. Ákærði kvaðst vera bifvélavirki. Kvað hann myrkur hafa verið og planið malarplan þar sem bifreið meðákærða stóð.

Ákærði kvað bifreið sína hafa orðið fyrir nokkrum skemmdum við áreksturinn. Aftara vinstra bretti hafi skekkst og losnað, vinstra afturljós hafi brotnað, listi ofan á afturstuðara hafi losnað og einhverjar beyglur og rispur komið á bifreiðina. Ákærði kvaðst halda að hann hafi tekið þann lista með sér af vettvangi. Jeppinn væri amerískur með tvo stóra stuðarapúða sem standi aftur úr bifreiðinni sem hafi tekið af mesta höggið. Bifreiðin sé þung og sterkleg sem sé skýringin á því hversu lítið sjái á bifreið ákærða. Þetta sé amerískur bíll og mikið járn í honum. Aftan á stuðaranum séu tveir höggpúðar sem séu ætlaðir til að taka af högg og að auki sé dráttarbeisli undir bílnum og járnagrind. Ákærði kvað jeppabifreið eins og sína geta hækkað í allt að þrjátíu sentímetra við að rykkja henni afturábak eins og ákærði hafi gert. Ákærði kvað ljósmyndirnar sem liggja fyrir í málinu af bifreið sinni sýna vel það tjón sem bifreið hans varð fyrir.

Ákærði kvaðst ekki hafa sótt um tryggingabætur fyrir sína bifreið þar sem hann hafi verið í órétti þegar hann bakkaði á bifreið meðákærða. Aðspurður kvað ákærði ákomuna á bifreið meðákærða skýrast af því að bifreiðarnar hafi verið á malarplani og þegar jeppinn hafi lent á bílstjórahurð fólksbílsins þá hafi afturendinn á jeppanum runnið meðfram frambrettinu á fólksbílnum og valdið þeim skemmdum sem sjá megi á ljósmyndum. Aðspurður kvað ákærði meðákærða hafa verið fyrir á bifreiðaplaninu þegar ákærði kom þangað til að gefa start. Ákærði kvaðst ekki muna hvernig hann hafi fengið áverkana í andlitið, hvort hann hafi skolið í stýrið við höggið, hann væri ekki viss. Þá kvað ákærði kannski tvær bíllengdir hafa verið á milli bílanna þegar ákærði hóf að bakka og kvaðst hann ekki geta sagt til á hvaða ferð hann hafi verið. Skýrsla Gnostica, sem framkvæmdi bíltæknirannsókn á bifreiðunum, var borin undir ákærða. Mótmælti ákærði niðurstöðunni í skýrslunni og sagði skoðunarmenn ekki hafa skoðað bílana. Aðspurður um það hvers vegna ekki séu meiri ákomur á bifreið ákærða kvað hann bifreið sína hafa lent á bifreið meðákærða, bifreið meðákærða hafi lyfst upp og bifreið sín hafi svo runnið eftir framhlið bifreiðar meðákærða. Ákærði kvað bifreið sína hafa verið sjálfskipta og hann vanur að aka henni. Ákærði var inntur eftir framburði hans hjá lögreglu og kvaðst ákærði muna að þegar hann ætlað að stíga á bremsuna áður en hann lenti á bifreið meðákærða þá hafi tábergið farið undir bremsuna og hællinn einhvern veginn fest ofan á bensínjölfinni eða þannig minnti ákærða að þetta hafi verið.

Ákærði X kom fyrir dóminn og lýsti atvikum þannig að hann hafi vantað start í bifreið sína, hringt í meðákærða Frans, sem hafi komið til sín á bifreiðaplanid þar sem Benz-bifreiðin var, meðákærði hafi bakkað og lent á bifreið sinni. Ákærði kvaðst hafa útfyllt skýrsluna til tryggingafélagsins og meðákærði staðfest hana. Kvað ákærði að tryggingafélagið hafi óskað eftir því að fá bifreiðarnar til sín til að hægt væri að stilla bifreiðunum upp. Þeir hafi þurft að stilla bifreiðunum upp í mjög þröngu rými hjá Vís en þeir hafi aldrei fengið að klára uppstillinguna, ljósmyndir hafi verið teknar og þeim síðan sagt að fara. Ljósmyndir voru bornar undir ákærða og kvað hann uppstillinguna hjá Vís ekki hafa verið nákvæma en ljósmyndir, sem hann hafi sjálfur tekið og liggi fyrir í málinu, séu raunhæfari. Kvað ákærði að í uppstillingunni hafi verið slétt undirlag sem hafi ekki verið á vettvangi og því sjáist ekki hvernig bifreiðarnar hafi runnið til við áreksturinn. Ákærði kvað ljósmyndir frá sér sýna betur hvernig hornið á jeppabifreiðinni hafi lent á sinni bifreið og runnið í framhaldi fram eftir bifreiðinni, enda sjáist að tjónið á jeppabifreiðinni sé á vinstra afturhorni hennar þar sem jeppabifreiðin hafi fyrst lent á sinni bifreið. Ákærði kvaðst hafa stillt bifreiðunum upp aftur þar sem tjónaskoðunarmenn hafi ekki lagt trúnað á uppstillingu þeirra. Ákærði kvað stálið í Benz-bifreiðinni vera veikt og mjúkt og láta auðveldlega undan þar sem bifreiðin sé mjög gömul. Hins vegar væri jeppabifreiðin

miklu nýrri og með járnstuðara með mjúku „plastcoveri“ yfir. Ákærði var inntur eftir gati á bílstjórahurð Benz-bifreiðarinnar. Kvað ákærði það vera eftir prófiljárnið aftan á jeppanum þar sem krókurinn átti að vera og það farið inn í hurðina á Benzinum. Þrátt fyrir að prófiljárnið sé innar en stuðarinn á jeppanum, þá liggi í augum uppi að þegar bifreið bakki, þá lyftist hún upp að aftan og því hafi prófiljárnið lent á framhurð bílsins, það sé augljóst mál. Ákærði kvað samskipti við tjónaskoðunarmenn hafa verið mjög lítil og þeir jafnvel hunsað ákærðu. Ákærðu hafi t.d. ekki fengið að klára að stilla bifreiðunum upp í tjónaskoðunarstöðinni. Ákærði kvað bifreiðina hafa verið flutta á útisvæði hjá Króki og starfsmenn Króks hafi flutt bifreiðina með lyftara og sjáist skemmdir á bifreiðinni eftir lyftarann. Lögreglan hafi litið framhjá þessum staðreyndum við rannsókn málsins. Ákærði kvað myrkur hafa verið á tjónsstað og bíllinn staðið í nokkra daga fyrir utan Krók og því og útilokað að hann geti sagt til um það hvað sé hvað. Aðspurður um skóför á bifreiðinni, kvað ákærði brettið bílstjóramegin hafa gengið inn í dekkið þannig að ef þeir hefðu reynt að draga bifreiðina þannig myndi hjólbarðinn strax springa. Því hafi hann sett annan fótinn í frambrettið og hinn fótinn í dekkið og reynt að toga frambrettið út frá hjólbarðanum. Aðspurður kvað ákærði skýringu á skófari á bílstjórahurðinni líklega vera að hann hafi reynt að spyrna í hurðina við að reyna að opna hana en rúðan hafi brotnað og mikið verið af glerbrotum svo hann hafi ekki reynt að koma sér inn um rúðugatið. Ákærði kvaðst upphaflega viljað láta gera við bifreiðina sína en tryggingafélagið hafi sagt bifreiðina of skemmda til að reynt yrði að gera við hana. Þá kvað ákærði, aðspurður um spegilinn á Benz-bifreiðinni, hann hafa verið í þeirri hæð að hann hafi lent fyrir ofan stuðarann á jeppabifreiðinni og því hafi hann ekki brotnað. Þá kvaðst ákærði ekki geta skýrt það af hverju engin glerbrot hafi fundist á vettvangi en þetta hafi verið truckaplan og mikið ekið á því en langur tími hafi liðið frá því að tjónið varð og þar til skoðunarmenn fóru á vettvang.

Ákærði lýsti skemmdum á jeppabifreiðinni þannig að öll grindin hafi skekkst, afturbrettið hafi losnað frá og bifreiðin verið snúin. Ekki hafi verið litið á þetta við bíltæknirannsókn Gnostica. Ljósmyndirnar sýni ekki allt tjónið sem hafi orðið á jeppanum. Það hefði þurft að setja bifreiðina í réttigabekk til að komast að tjóninu. Ákærði kvað Benz-bifreiðina hafa verið óskemmda fyrir áreksturinn. Þá sé að auki óútskýrt tjón á bifreiðinni sem sé eftir lyftara frá Króki. Ákærði kvaðst ítrekað hafa sagt starfsmanni VÍS frá þessum möguleika en hann ekki hlustað á sig. Aðspurður um áverka á meðákærða, kvað ákærði meðákærða hafa litið aftur fyrir sig vinstra megin út um bílstjórarúðuna og einhvern veginn „smettað“ hurðarpóstinn en hann hafi verið með áverka á nefi. Ákærði hafi því mögulega farið með tána undir bremsupedalann sem sé mjög stór á amerískum bílum.

Vitnið F kom fyrir dóminn og kvaðst hafa unnið skýrslu Gnostika sem liggja fyrir í málinu. Vitnið kvaðst hafa starfað við bíltæknirannsóknir frá árinu 2004, bæði við slys á fólki og vegna eignatjóna. Þá hafi vitnið áratugareynslu af bifreiðaviðgerðum. Vitnið fór yfir skýrsluna fyrir dómnum og staðfesti hana. Lýsti vitnið því að milli bílstjórahurðar og aftari hluta frambrettis sé ekki ákoma á bifreiðina sem staðfesti það að tjónið á bifreiðinni hafi ekki verið af einu höggi. Um lýsingu ákærðu að afturhluti jeppabifreiðarinnar hafi fyrst lent á bílstjórahurðinni og runnið eftir frambrettinu kvað vitnið það ekki geta staðist þar sem óskemmt svæði sé á milli þessara tveggja hluta. Skemmdirnar hafi því verið eftir tvær aðskildar ákomur. Þá kvað vitnið að ferköntuð ákoma á bílstjórahurð Benz-bifreiðarinnar, gæti ekki verið eftir prófiljárn aftan á jeppanum. Stuðari jeppans hefði fyrst þurft að keyra inn í Benz-bifreiðina áður en prófiljárnið næði að snerta Benz-bifreiðina og þá hefðu einnig orðið skemmdir á milli frambrettis og bílstjórahurðar, sem ekki væri. Prófiljárnið væri sex sentímetrum fyrir innan stuðarann og að auki þá væri fyrir járnþverbiti bakvið plasthluta stuðarans. Þar til viðbótar væri prófiljárnið styrkt með ramma sem væri soðinn utan um það og því hefði þurft að vera mjög mikill hraði til að geta valdið slíku. Þetta þurfi varla að ræða því að þessi snerting hafi aldrei getað átt sér stað þar sem stuðari jeppans væri svo til óskemmdur. Hvað varðar framburð ákærðu um að jeppabifreiðin hafi lyfst upp að aftan þegar henni var bakkað og því hafi prófiljárnið getað snert Benz-bifreiðina kvað vitnið líklegra að bifreið leggist niður við að henni sé bakkað. Vitnið kvaðst hafa í upphafi farið yfir öll gögn sem lögregla var með undir höndum. Kvaðst vitnið hafa komist að þeirri niðurstöðu að gögnin og ljósmyndirnar sem það fékk í hendur hafi verið fullnægjandi gögn til að geta unnið þá rannsókn sem vitnið gerði. Borið var undir vitnið að hliðarspegill Benz-bifreiðarinnar væri óskemmdur, og kvað vitnið að miðað við lýsingu ákærðu þá hefði hliðarspegillinn átt að skemmast líka. Brot í frambretti á Benz-bifreiðinni var borið undir vitnið. Kvað vitnið útilokað að það brot væri eftir jeppann. Ef svo hefði verið þá hefði stuðarinn á jeppanum einnig brotnað og afturljós á jeppanum líka. Kvað vitnið járnþverbitann, sem væri á bakvið plasthlífina utan um stuðarann, vera þó nokkuð styttri en plaststuðarann þannig að hann hefði brotnað við ákomuna. Undir plastinu væri svokölluð stuðarafylling sem væri úr frauðplasti en ekki járn. Þá kvað vitnið stál í svo gömlum bílum sem Benz-bifreiðinni vera frekar þykkara en í nýjum bílum. Borið var undir vitnið hvort skemmdir á jeppabifreiðinni væru meiri en ljósmyndir sýndu, og kvað vitnið þá reglu vera í árekstrum að þeir fletir sem snertist fyrst, skemmist mest og síðan dragi úr skemmdum eftir því sem innar dragi. Á jeppanum séu engar skemmdir á stuðaranum, sem gefi til kynna að einhverjar duldar skemmdir geti verið fyrir innan hann en hann hefði átt að brotna við höggið þar sem hann sé úr plasti. Svo sé ekki. Ákoma á ljósmynd á hlið Benz-bifreiðarinnar var borin

undir vitnið sem að sögn ákærðu var skemmd eftir lyftara Króks. Kvaðst vitnið aldrei hafa séð slík vinnubrögð hjá Króki, þeir færu alltaf undir dekk bifreiða þegar þeir flytja bíla á milli eða færa þá til. Kvaðst vitnið ekki geta sagt til um eftir hvað gatið sé. Vitnið kvað skemmd sem væri sjáanleg á jeppabifreiðinni hafa getað orðið af lítilli ákomu. Stuðarafestingar væru festar með plasti og því þurfi litla snertingu til að stuðarinn gangi til. Vitnið kvað grind jeppans ekki hafa getað skekkst af þeirri ákomu sem olli skekkjunni á stuðaranum. Áður hefði stuðarinn brotnað og festingar, sem halda stuðaranum eða hlífinni, og verulegar skemmdir orðið á yfirbyggingu bílsins.

Vitnið G kom fyrir dóminn og kvaðst ekki hafa komið að sjálfri skýrslugerð Gnostika utan að hafa rætt við F um málið en aðkoma vitnisins hafi verið að beiðni lögreglu. Vitnið hafi hins vegar skoðað ljósmyndir af bifreiðunum. Vitnið kvaðst hafa áratugareynslu af viðgerð og réttingum bifreiða og kvaðst sammála niðurstöðu Gnostika. Aðspurt kvað vitnið stál eða ytra byrði bifreiða hafa verið sterkara í eldri bílum en yngri. Þá kvað vitnið járnþverbita í afturstuðara jeppans ekki ná alla leið út í enda plaststuðarans. Þá kvað vitnið ákomu myndu hafa orðið á afturhlera jeppabifreiðarinnar auk stuðarans, ef jeppinn hefði lent á Benz-bifreiðinni eins og ákærðu lýsa atvikinu. Þá kvað vitnið hliðarspegil Benzinn myndu hafa gengið inn í afturhlera jeppans ef jeppinn hefði bakkað á Benzinn. Annað væri útilokað. Vitnið kvað aðspurt ekkert benda til þess, á jeppanum, að hann hafi orðið fyrir slíkri ákomu að ástæða væri til að ætla að skemmdir væru á innviðum bílsins. Vitnið kvaðst aðspurt þekkja þessa tegund bifreiða og árgerð og hvernig þeir eru uppbyggðir og þurfi ekki að skoða slíkan bíl sérstaklega til að geta fullyrt um byggingu hans.

Vitnið H kom fyrir dóminn og kvaðst hafa rannsakað bifreiðarnar að beiðni VÍS vegna ákæruliðar I. Vitnið skýrði áralanga reynslu sína af vettvangsrannsóknum bæði í fyrra starfi sem lögreglumaður og í starfi sínu nú fyrir tryggingafélögin. Vitnið kvaðst hafa fengið þær upplýsingar að jeppi hafi bakkað á fólksbíl á stæði fyrir framan sælgætisgerðina Góu í Hafnarfirði. Stæðið sé malarstæði og hafi vitnið farið þangað og skoðað vettvang. Benz-bifreiðin hafi verið á tjónaskoðun VÍS þegar vitnið kom að bifreiðinni. Vitnið hafi séð göt á bílstjórahurðinni og spörk hafi verið á vinstra framhorni bifreiðarinnar og miklar skemmdir. Í framhaldi hafi vitnið skoðað jeppann og talið strax að útilokað væri að tjónið á Benzinum gæti verið af völdum jeppans. Þá hafi ekkert verið að finna á vettvangi, glerbrot eða málningu eða lakk af bifreiðinni. Undirlagið á bílplaninu sé það gróft að útilokað væri að glerbrot eða málning hafi getað fokið burt en ekkert hafði verið átt við planið frá því að tjónið átti að hafa átt sér stað og þar til vettvangsrannsókn fór fram. Vitnið kvaðst kappkosta í sinni vinnu að fá það sanna í ljós og kvaðst vinna algjörlega hlutlaust við skoðanir sínar. Kvaðst vitnið hafa bent ákærðu á, þegar þeir stilltu bifreiðunum upp, að ákomurnar pössuðu ekki við bifreiðarnar en þeir ekki verið sammála því.

Vitnið B, starfsmaður VÍS, kvaðst hafa verið viðstaddur þegar ákærðu komu í tjónaskoðunarstöð VÍS og báru saman bifreiðarnar. Ákærði X hafi í fyrstu verið í samskiptum við tryggingafélagið vegna tjónsins en ákærði Frans hafi komið til að bera bifreiðarnar saman. Vitnið kvaðst aldrei hafa heyrt að líkamstjón hafi orðið við áreksturinn. Vitnið hafi ekki komið að þessu máli að öðru leyti.

Vitnið A, lögfræðingur hjá VÍS, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa komið að þessu máli. Aðspurt um framburð ákærða X um að hluta af tjóni Benz-bifreiðarinnar hafi verið valdið af starfsmönnum Króks kvaðst vitnið ekki hafa heyrt þetta áður og að auki hafi ákærði X ekki borið þessu við þegar hann fór með málið fyrir Úrskurðarnefnd í váttryggingarmálum.

Vitnið I gaf símaskýrslu fyrir dóminum og kvaðst hafa starfað sem bifreiðasmiður frá 1971 og kenna við Borgarholtsskóla. Vitnið kvaðst kannast við framburð sinn hjá lögreglu vegna möguleika á að tjón á framhurð Benz-bifreiðarinnar hafi getað verið eftir sleggju. Þá kvað vitnið, aðspurt hvort hægt væri að meta tjón á jeppabifreiðinni eftir ljósmyndum, það ekki ganga upp. Yfirleitt þurfi að fara með bifreið á lyftu og skoða undirvagn til að kanna hvort frekara tjón hafi orðið.

Ákæruliður II.

Ákærði staðfesti að jeppabifreiðin í þessum ákærulið hafi verið í eigu fyrirtækis sem ákærði átti, Aris ehf. Ákærði kvað mikla hálfu hafa verið umrætt sinn, mjög snjópungt og þungt færi, bifreið hafi verið í brekkunni í akstursstefnu gegn ákærða, sem ákærði hafi stefnt beint á. Ákærði hafi náð að sveigja fram hjá þeirri bifreið og ekið út af. Stúlka frá Mosfellsbæ hafi verið á hinni bifreiðinni. Tjónaskýrsla frá 26. október 2008 var borin undir ákærða og kvaðst ákærði ekki muna hvort hann hafi fyllt hana út en kannaðist við undirritun sína. Kvað ákærði lýsingu á tjónaskýrslunni, að ökutæki B hafi farið yfir á vegarhelming A, vera það sem hafi gerst. Önnur tjónaskýrsla var borin undir ákærða, þar sem ofangreindri lýsingu á tjónsatviki var sleppt, og kannaðist ákærði við skýrsluna. Kvaðst ákærði hafa sleppt því að setja í seinni tjónaskýrsluna að önnur bifreið hafi verið í vegi sínum, því að þá hefði hann þurft að fara með tjónið í gegnum sama ferli hjá VÍS. Ákærði hafi farið til VÍS og starfsmaður VÍS, A, hafi sagt sér að ákærði fengi tjónið ekki bætt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar sem hefði verið í vegi hans og því þyrfti hann að fá tjónið bætt úr kaskótryggingu ákærða. VÍS hafi fellt niður bótaskyldu sína. Ákærði hafi fengið „klink“, 150.000 krónur, frá VÍS í byrjun, sem hafi átt að bæta eitthvert tjón og að auki hafi VÍS greitt sér fyrir einhverja varahluti sem ákærði hafi verið búinn að kaupa. Ákærði hafi látið VÍS hafa einhverja kvittun fyrir varahlutunum, en ákærði myndi lítið eftir því, þetta hafi verið ómerkilegt mál og sex ár liðin. Ákærði kvað VÍS hafa boðið sér að gera við bifreiðina á viðurkenndu verkstæði en það hafi

verið einhver tveggja vikna biðtími eftir verkstæðisplássi og að auki hafi VÍS ekki viljað láta sig hafa bílaleigubifreið á meðan. Ákærði kvaðst ekki muna hvort hann hafi síðar fengið bílaleigubifreið frá VÍS. Samskiptasaga VÍS var borin undir ákærða þar sem kvittanaleyssi er lýst og kvað ákærði að því væri rétt lýst en VÍS hafi þrátt fyrir það greitt sér einhverju síðar fyrir varahluti. Kannski hafi VÍS greitt sér án þess að hann hafi verið með nótu en VÍS hafi alla vega fengið varahlutina til sín. Þá kvaðst ákærði ekkert muna eftir því að rætt hafi verið um kvittanir frá Brimborg en hafi hann sagt það í lögregluskýrslu þá væri það rétt.

Ákærði kvaðst hafa verið eigandi félagsins Aris ehf. en mundi ekki hverjir hafi setið í stjórn þess. Aðspurður kvaðst ákærði ekki muna hvaða póstnetfang hann hafi notað tengt félaginu en hann hafi örugglega sent tölvupóst á þessum tíma. Tölvupóstur frá félaginu, sendur 16. apríl 2008, undirritaður af „D“, var borinn undir ákærða. Ákærði neitaði því að hafa sjálfur sent umræddan tölvupóst og að auki myndi hann ekki eftir þessu. Aðspurður um hver D væri, kvaðst ákærði gruna hver það væri, hann haldi að það sé faðir stúlku sem ákærði var með á þessum tíma, en það hafi ekki verið hann sem sendi þennan tölvupóst. Ákærði kvaðst hafa fengið greiðslur, 350.000 krónur, sem lagðar voru inn reikning fyrirverandi kærustu hans, C, frá VÍS til að gera við bifreiðina ND-432, skráða á Aris ehf. Þá kvaðst ákærði, aðspurður, hafa boðið VÍS að greiða þeim 150.000 krónur til baka af þeim fjármunum. Það hafi verið þegar hann kom með bifreiðina viðgerða til þeirra og sýndi þeim að búið væri að gera við hana.

Eftirfarandi samskipti ákærða við VÍS og Vörð voru borin undir ákærða. Hinn 20. janúar 2008 var tjonstilkynning send til VÍS. Hinn 19. febrúar var önnur tjonstilkynning móttækin af Verði tryggingafélagi. Í millitíðinni fór ákærði til VÍS og óskaði eftir því að VÍS bætti tjonnið. Þann 20. febrúar 2008 samþykkti Vörður bótaskyldu og viðgerð hófst sex dögum síðar. Þremur dögum eftir það samþykkti ákærði 100.000 króna greiðslu frá VÍS vegna tjonnsins. Viðgerðinni hafi lokið 7. febrúar 2008 og ákærði mætti til VÍS með bílinn hinn 15. apríl 2008 til að sýna þeim að ákærði hafi látið gera við bílinn. Þremur dögum síðar hafi VÍS millifært 100.000 krónur inn á bankareikning fyrirverandi kærustu ákærða sem endaði síðan inni á reikningi ákærða. Ákærði kvað lokagreiðsluna hafa verið fyrir varahluti sem ákærði hafi verið búinn að kaupa en viðgerðarverkstæðið hafi ekki viljað nota og því hafi ákærði setið uppi með varahluti sem hann gat ekki notað. Ákærði var spurður hvers vegna VÍS hafi greitt ákærða 100.000 krónur þegar þeir voru áður búnir að greiða ákærða 150.000 krónur og ákærði hafi verið búinn að bjóðast til að endurgreiða VÍS 150.000 krónurnar. Ákærði kvað það hafa verið greiðsla fyrir varahluti sem ákærði hafi setið uppi með en hann hafi verið búinn að kaupa varahluti fyrir 250.000 krónur. Ákærði kvaðst ekki muna nákvæmlega hvenær hann hafi boðið VÍS endurgreiðsluna

en það hafi verið gert í einhverju háði þar sem VÍS hafi komið fram eins og einhverjir hálfvitar. Ákærði kvað vel vera að hann hafi keypt varahluti frá Ljónsstöðum en hann muni það ekki. Ákærði kvaðst aldrei hafa gefið upp bílnúmer þegar hann hafi pantað varahluti frá Ljónsstöðum, þetta sé bílapartasala og þurfi ekki bílnúmer. Ákærði kvað C, fyrrverandi kærustu sína, hafa haft aðgang að tölvupósti fyrirtækisins Aris en hún hafi setið í stjórn fyrirtækisins. Ákærði kvaðst staðfesta að fyrrverandi tengdafaðir hans, D, hafi aldrei farið að senda tölvupóstinn, sem liggur fyrir í málinu á hans nafni.

Vitnið D gaf símaskýrslu fyrir dóminum. Kvaðst vitnið kannast við ákærða X þar sem hann hafi verið með dóttur sinni þegar þau fluttu til Danmerkur á árinu 2006. Vitnið kvaðst ekki kannast við fyrirtækið Aris ehf., né netfang tengt því fyrirtæki. Vitnið kvaðst ekki hafa sent tölvupóst tengdan tjóni á bifreið til VÍS.

Vitnið J gaf símaskýrslu fyrir dóminum. Kvað hún GK-viðgerðir hafa pantað hurð og þéttikanta í bifreið ákærða en starfsmenn Ljónsstaða hafi aldrei verið í sambandi við eiganda bifreiðarinnar vegna þessa máls. Vitnið kvaðst hafa fengið verksmiðjunúmerið á bifreiðinni hjá GK-viðgerðum, til að panta varahlutina í bifreiðina. Vitnið kvað þetta hafa verið eina skiptið sem bílhurð hafi verið pöntuð af þeirra hálfu í svona bifreið.

Vitnið K hjá GK-viðgerðum ehf. gaf símaskýrslu fyrir dóminum og kvaðst hafa pantað bílstjórahurð á bifreiðina fyrir Rétttafl ehf. Hurðin hafi verið pöntuð hjá Jeppasmiðjunni að Ljónsstöðum. Ástæða þess að vitnið hafi pantað hurðina hafi verið betri tengsl hans við Jeppasmiðjuna en þeirra hjá Rétttafli. Að öðru leyti hafi vitnið ekki komið að málinu.

Vitnið L kom fyrir dóminn og kvað bifreiðina ND-432 hafa komið í viðgerð hjá Rétttafli. Bifreiðin hafi verið í kaskó hjá Verði og gert hafi verið við bifreiðina. Skipt hafi verið um bílstjórahurð, spegil og lista. Hurðin hafi verið pöntuð frá Ljónsstöðum af GK-viðgerðum fyrir þá. Vitnið kannaðist við lýsingu sína í lögregluskýrslu af afskiptum sínum við ákærða.

Vitnið C gaf símaskýrslu fyrir dóminum og kvað sig og ákærða X hafa stofnað félagið Aris ehf., sem hafi verið fatabúð. Vitnið hafi í fyrstu séð um reksturinn en ákærði síðan fært félagið yfir á vin sinn. Vitnið kvaðst kannast við netfangið aris.ehf@visir.is og aldrei hafa haft aðgang að því netfangi. Vitnið kvaðst aldrei hafa sent tölvupóst úr þessu netfangi. Vitnið kvaðst ekki kannast við bifreiðina ND-432 og aldrei hafa haft nein afskipti af bótauppgjöri við VÍS. Vitnið kvaðst ekki hafa haft aðgang að íslenska netbanka sínum frá því að hún flutti til Danmerkur og ekki hafa haft hugmynd um að greiðslur hafi farið inn á þann reikning frá VÍS. Vitnið kvaðst telja að ákærði hafi einhvern veginn komist inn á reikninginn. Vitnið kvaðst ekki hafa komið að því að millifæra greiðslur af reikningnum yfir á reikning ákærða

X.

Vitnið M gaf símaskýrslu fyrir dóminum og kvaðst muna óljóst eftir óhappinu í Rofabæ. Aðspurt kvað vitnið rétt að það hafi verið hálka og hafi vel skilið að ákærði hafi viljað tjónaskýrslu þar sem hann hafi verið á dýrari bifreið en vitnið.

Vitnið B, starfsmaður VÍS, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa verið í samskiptum við ákærða X vegna þessa óhapps. Ákærði hafi bæði hringt í vitnið og komið nokkrum sinnum til að ræða málin við tryggingafélagið. Ákærði hafi farið með bifreiðina upp í tjónaskoðunarstöð hjá VÍS og tjónið hafi verið skoðað. Í framhaldi hafi bifreiðin farið á verkstæði en ákærði hafi verið með áhyggjur af hjólabúnaði bílsins. Ákærða hafi verið bent á að fara með bifreiðina á verkstæði til að skoða hjólabúnaðinn og ákveða síðan framhaldið. VÍS hafi síðan fengið mat frá verkstæðinu þar sem fram hafi komið að ekkert hafi verið að hjólabúnaðinum. Þá hafi ákærði einnig viljað fá tjónið útborgað í upphafi, sem VÍS hafi hafnað. Síðan hafi viðgerð verið sett í gang 12. febrúar 2008 en ákærði komið til VÍS tveimur til þremur dögum seinna og viljað fá tjónið útborgað. Viðgerð hafi þá verið komin í gang og búið að panta varahluti svo að því hafi verið hafnað. Tjónamat hafi komið frá verkstæðinu sem VÍS hafi samþykkt. Ákærði hafi enn viljað fá tjónið útgreitt og upplýst VÍS um að hann hafi fengið óskráðan aðila til að gera við bifreiðina en ekki gefið þeim upp hver það væri. Eftir nokkurt þras við ákærða hafi verið samkomulag um að greiða ákærða fyrir málningu og vinnu í samkomulagsbætur auk þess sem hann gæti fengið varahlutina sem búið var að panta og komu til landsins 22. febrúar 2008. Ákærði hafi tekið við 100.000 krónum í bætur sem VÍS hafi greitt til C. Nokkru síðar hafi ákærði komið aftur og viljað fá varahluti greidda sem ákærði kvaðst hafa keypt. Vitnið og E deildarstjóri hafi þá sagt ákærða að hann yrði að sýna fram á hvar hann hafi keypt varahlutina. Það hafi ákærði ekki getað gert en niðurstaðan hafi verið sú að VÍS hafi greitt ákærða 150.000 krónur fyrir varahluti og VÍS hafi síðan setið uppi með varahlutina sem verkstæðið hafði pantað. VÍS hafi því samtals greitt ákærða 250.000 krónur fyrir tjónið. Vitnið kvað verkstæðið hafa pantað varahlutina en reikningurinn komið til VÍS sem hafi greitt reikninginn. Framburður ákærða um að hann hafi keypt varahluti sem VÍS hafi síðan keypt af honum var borinn undir vitnið. Kvað vitnið það rangt því að ákærði hafi aldrei getað framvísað neinum reikningum fyrir varahlutum sem hann sagðist hafa keypt. Ákærði hafi borið fyrir sig að hann hafi keypt varahluti hjá Brimborg, sagt tölvukerfi þeirra vera bilað svo hann gæti ekki fengið reikning fyrir keyptum varahlutum. Vitnið kvaðst hafa haft samband við Brimborg og fengið þær upplýsingar að ákærði hafi beðið þá um nótu. Þá hafi ákærði einnig sagt þeim að hann hafi keypt varahluti frá Jeppasmiðjunni en þeir aldrei fengið neinn reikning fyrir þeim kaupum.

Samskiptasaga milli ákærða og VÍS var borin undir vitnið. Kvað vitnið slíka samskiptasögu vera ritaða til að halda til haga því sem skiptir máli í samskiptum við viðskiptamenn. Vitnið kvaðst hafa ritað flest sem fram kemur í annálnum. Vitnið kvað bótaskyldu aldrei hafa verið hafnað og aldrei hafi verið neinn vafi um bótaskyldu félagsins vegna þessa tjóns. Vitnið kvað ákærða hafa tekið bílaleigubifreið frá 17. febrúar til 29. febrúar 2008 og hafi VÍS greitt þann reikning. Aldrei væri samþykkt að leggja mönnum til bílaleigubíla ef félagið er ekki bótaskyldt. Aðspurt um það hvenær félagið hafi áttað sig á því að ákærði hafi krafist tvö tryggingafélög um viðgerð vegna þessa tjóns, taldi vitnið það hafa verið um það leyti sem ákærði krafði VÍS um bætur vegna ákæruliðar I. Aðspurt kvað vitnið ekki vita til þess að ákærði hafi boðið félaginu endurgreiðslu og hafi svo verið kæmi það fram í samskiptasögu félagsins. Vitnið gæti þó ekki fullyrt það eftir að samskipti við ákærða hófust vegna ákæruliðar I en eftir það hafi lögfræðingur félagsins, A, verið með málið. Aðspurt um mismun á viðgerðarkostnaði hjá Verði og greiðslu VÍS til ákærða, 250.000 krónur, kvaðst vitnið ekki geta skýrt það en félagið hafi fengið mat á tjóninu frá B&T, sem ákærði hafi sjálfur leitað til, sem hafi verið 451.000 krónur með vsk. og vinnuliður hafi verið 110.000 krónur án vsk. Að greiða ákærða 100.000 í bætur vegna vinnu hafi félagið talið eðlilegt og ákærði aldrei mótmælt þeirri fjárhæð á sínum tíma. Eðlilegt sé að nokkur munur sé á milli sammingsgreiðslu og greiðslu til verkstæða þegar aðilar gera sjálfir við bifreiðar sínar. Þá sé virðisaukaskattur og launatengd gjöld dregin frá uppgjörinu. Ákærða hafi verið margoft boðið að kaupa þá varahluti sem búið var að panta en hann hafnað því. Kvað vitnið alveg skýrt að ákærða hafi aldrei verið tilkynnt að bótaskylda félagsins hafi verið felld niður. Vitnið kvað tjónþolum oft hafa verið bent á að ræða við sitt tryggingafélag þegar bifreiðar væru í kaskó en aldrei ráðlagt að sækja í þá tryggingu þegar tjón væri að fullu bótaskyld eins og hafi verið í þessu tilviki. Vitnið kvað kostnað félagsins vegna keyptrar varahluta hafa verið 33.799 krónur vegna spegils og vegna hurðarinnar 192.034 krónur með virðisaukaskatti. Vitnið kvað VÍS hafa væntanlega komist að því að Vörður tryggingafélag hafi einnig greitt fyrir tjónið í desember 2008.

Vitnið A kvaðst hafa skoðað þetta mál löngu eftir tjónsatvik þar sem vitnið hafði ekki starfað hjá VÍS á þeim tíma er þessi tjónsatburður átti sér stað. Framburður ákærða X um að vitnið hafi lagt til að ákærði færi með tjónið til Varðar væri alrangur, vitnið hafi ekki starfað hjá VÍS á þeim tíma. Ferill ákærða hafi verið skoðaður hjá félaginu þegar Benz-málið kom upp en ákærði hafi verið með fimmtán til tuttugu tjónsmál hjá tryggingafélaginu á þriggja ára tímabili. Vitnið kvað Aðstoð og Öryggi vera fengið til að skoða mál fyrir tryggingafélagið til að tryggja að óháður aðili meti aðstæður áður en ákvörðun sé tekin um bótaskyldu. Komi upp grunur um tryggingasvik séu mál send lögreglu til rannsóknar. Vitnið kvaðst ekki hafa skýringu

á því hvers vegna málið hafi ekki verið kært fyrr til lögreglu en hluti af skýringu á drættinum sé að félagið vissi að ákærði ætlaði að kæra ákvörðun tryggingafélagsins til Úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum, sem hann hafi gert í árslok 2009 og í framhaldi af úrskurðinum hafi félagið skoðað öll þessi mál sem ákærði hafði verið með hjá félaginu. Vitnið kvað Aðstoð og Öryggi starfa sem verktaka fyrir tryggingafélög og skoða vettvang og tjón og senda upplýsingar til tryggingafélaganna að þeirra beiðni og í framhaldi taki tryggingafélögin ákvörðun um bótaskyldu þeirra.

Vitnið I gaf símaskýrslu fyrir dóminum og kvaðst hafa rætt við lögreglu vegna tjóns á bifreiðinni RT-316. Kvað hann aðspurður ólíklegt að gat á framhurðinni hafi verið eftir sleggju. Þá kvað hann kjánaskap að meta tjón á jeppanum eftir ljósmyndum. Yfirleitt þyrfti að fara með bifreiðar á lyftu til að meta endanlegt tjón.

Forsendur og niðurstöður.

Ákæruliður I.

Í þessum ákærulið eru báðir ákærðu sakaðir um að hafa gert tilraun til fjársvika með því að hafa í félagi útbúið og skilað til Váttryggingafélags Íslands hf. þann 20. nóvember 2008, rangri tjónstilkynningu vegna tjóns á bifreið ákærða X, RT-316, í því skyni að svíkja út váttryggingabætur úr ábyrgðartryggingu bifreiðar ákærða Frans, XX-794, sem var tryggð hjá VÍS, án þess að tjón það hefði hlotist með þeim hætti sem lýst var í tjónstilkynningunni en í henni kom fram að tjón bifreiðarinnar RT-316, sem var verulega skemmd og óökuhæf, hefði orðið er bifreiðinni XX-794 var ekið aftur á bak á vinstri hlið bifreiðarinnar RT-316.

Ákærðu neita báðir sök og fullyrtu fyrir dóminum að óhappið hefði verið með þeim hætti að ákærði Frans hafi ætlað að snúa jeppabifreið sinni við til að vera nær rafgeymi bifreiðar meðákærða en þegar hann ætlaði að bakka hafi hann einhvern veginn fest fótinn undir bremsupétalanum þannig að hæll hans þrýstist niður á bensínjölfina. Við það hafi bifreiðin farið á mikilli ferð afturábak og skolið á bifreiðinni RT-316.

Í tölvupósti, sem ákærði X sendi VÍS, kvað hann jeppann hafa ýtt Benzinum á mölinni og meðal annars hafi stuðarinn eða prófiljárnið klemmt sig í bílinn svo að hjakka hafi þurft bílnum til að losa hann. Síðar í sama tölvupósti segir ákærði að ef förin á Benz-bifreiðinni séu skoðuð sjáist hvar prófiljárnið fari inn í hurðina neðarlega, og við höggið hafi bíllinn greinilega lyfst upp eða gengið vel til þar sem tvö önnur högg séu skáhallt upp á við og greinilega mjög laus. Stangast þessi lýsing algjörlega á við ljósmyndir sem ákærði tók sjálfur og stillti bifreiðunum upp þannig að vinstra afturhorn jeppabifreiðarinnar nam skáhallt á móts við frambretti Benz-bifreiðarinnar. Er útilokað mál að jeppabifreiðin hafi fyrst fest við bílstjórahurð Benz-bifreiðarinnar, verið hjakkað til til að losa bifreiðarnar sundur og síðan bakkað skáhallt á frambrettið og skemmt það eins og skýrlega kemur fram á ljósmyndum. Er

Þessi framburður ákærða allur með ólíkindum og að engu hafandi.

Í kaflanum „Rannsóknargögn“ eru niðurstöður bíltæknirannsóknar Gnostika raktar. Af ljósmyndum, sem liggja fyrir í málinu, og af niðurstöðum skýrslu Gnostika telur dómurinn útilokað að skýringar og framburður ákærðu geti átt við nokkur rök að styðjast. Er framburður þeirra hjá lögreglu og fyrir dóminum tilviljunarkenndur, ómarkviss og ber ekki saman, bæði hvað varðar fjölda högga sem átti að koma á bifreiðina RT-316, hvort bifreiðin var dregin áleiðis að Króki sem og skýringar á atvikum. Telur dómurinn að ákærvaldinu hafi tekist að færa fram lögfulla sönnun þess að skemmdir á bifreiðinni RT-316 séu ekki af völdum bifreiðarinnar XX-794. Verða ákærðu, sem báðir stóðu að því að útfylla tjónstilkynningu til tryggingafélagsins VÍS, sakfelldir fyrir þá háttsemi sem þeim er gefin að sök í ákærulið I. Er háttsemin réttilega heimfærð til refsíákvæða.

Ákæruliður II.

Ákærði X neitar sök í þessum ákærulið og kveðst ekki hafa átt annarra kosta vöð en að fá tjón sitt bætt úr kaskótryggingu sinni hjá Verði þar sem tryggingafélag bifreiðarinnar RA-678, sem tryggt var hjá VÍS og var bótaskyldt samkvæmt ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar, hafi „fellt niður bótaskyldu“. Kvaðst ákærði hafa að ráðleggingu A, starfsmanns VÍS, fyllt út nýja tjónstilkynningu og farið með til Varðar til að fá tjónið bætt. Vitnið A neitaði þessu og kvaðst ekki hafa starfað hjá VÍS á þeim tíma sem tjónið varð. Þá verður ekki annað lesið úr gögnum málsins, m.a. annálum VÍS og tölvupósti, sem dómurinn telur fullsannað að stafi frá ákærða en ekki vitninu D, en að ákærði hafi ítrekað reynt að hafa fé út úr tryggingafélaginu VÍS, á meðan verið var að gera við bifreiðina ND-432 á vegum tryggingafélagsins Varðar og eftir að búíð var að gera við bifreiðina. Fékk ákærði greiddar 250.000 krónur frá tryggingafélaginu VÍS fyrir tjón sem sannanlega var að fullu greitt af tryggingafélaginu Verði og eftir að búíð var að gera við bifreiðina hjá Verði, ákærða að kostnaðarlausu. Þá hélt hann áfram að krefja VÍS um viðbótarbætur vegna málnar og vinnu vegna viðgerðar á bifreiðinni eftir að hún var viðgerð hjá Verði. Er framburður ákærða um kaup hans á varahlutum og að hann hafi látið gera við bifreiðina á eigin vegum með öllu haldlaus og virtur að vettugi. Þá telur dómurinn ósannað að ákærði hafi boðið VÍS að endurgreiða félaginu oftekið fé. Þykir dóminum framkomin lögfull sönnun þess að ákærði hafi gerst sekur um þá háttsemi sem honum er gefin að sök í þessum ákærulið og verður hann sakfelldur fyrir.

Ákvörðun refsingar og sakarkostnaður.

Ákærði X er fæddur 1984 og var því tuttugu og þriggja ára þegar hann framkvæmdi bæði brotin. Samkvæmt sakavottorði ákærða hefur honum níttján sinnum verið gerð refsing frá árinu 2002 fyrir ýmis umferðarlagabrot, m.a. ölvunar- og

fíkniefnaakstur, þjófnað, fjársvik, vopnalagabrot, rangar sakargiftir og blekkingu, brot gegn lögum um ávana- og fíkniefni og áfengislögum. Þau brot sem ákærði hefur verið sakfelldur fyrir nú voru framin á árinu 2008. Brot samkvæmt ákærulið I var framið í nóvember 2008 og verður ákærða því gerð refsing samkvæmt reglum 78. gr., sbr. 77. gr., almennra hegningarlaga, og hegningarauki við dóm frá 22. september 2009 en þá var ákærði dæmdur í þrjátíu daga fangelsi, skilorðsbundið til þriggja ára, fyrir brot gegn 146. og 157. gr. almennra hegningarlaga auk brota gegn umferðarlögum.

Brot samkvæmt ákærulið II var framið 18. febrúar 2008. Þann 3. september 2008 var ákærði dæmdur til greiðslu 800.000 króna sektar fyrir ýmis umferðarlagabrot og vopnalagabrot. Verður ákærða gerður hegningarauki við þann dóm við ákvörðun refsingar nú samkvæmt reglum 78. gr., sbr. 77. gr. almennra hegningarlaga. Frá 22. september 2009 hefur ákærða þrisvar verið gerð refsing fyrir brot gegn lögum um ávana- og fíkniefni, brot gegn áfengislögum og umferðarlögum.

Brot ákærða voru framin á árinu 2008 en ákæra gefin út 29. október 2013. Með hliðsjón af umfangi málanna, tilurð þess að rannsókn þeirra fór í gang og því að ákærði sjálfur tafði málin með því að beina kröfu sinni um greiðsluskyldu VÍS til Úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum, sem lá fyrir 2. október 2010, telur dómurinn þann drátt á málsmeðferð vera á ábyrgð ákærða. Mál ákærða var kært til lögreglu 20. janúar 2011 og var ákæra ekki gefin út fyrir en 29. október 2013 eins og fyrir segir. Hefur engin viðunandi skýring verið færð fyrir þeim drætti og verður ákærða ekki kennt um.

Með hliðsjón af þessu og einbeittum brotavilja ákærða þykir refsing hans nú hæfilega ákveðin fangelsi í tíu mánuði en með hliðsjón af drætti málsins þykir rétt að skilorðsbinda átta mánuði refsingarinnar og skal hún niður falla að liðnum þremur árum, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga.

Ákærði Frans er fæddur 6. apríl 1988 og var því tvítugur þegar hann framdi brotið. Ákærða hefur sjö sinnum verið gerð refsing frá árinu 2005, m.a. vegna umferðarlagabrota, líkamsárásar og eignaspjalla. Ákærði var dæmdur í tólf mánaða fangelsi, þar af níu mánuði skilorðsbundna í tvö ár, fyrir alvarlega líkamsárás þann 22. júní 2009. Þá hefur ákærða þrívegis eftir það verið gerð refsing fyrir umferðarlagabrot og eignaspjöll. Verður ákærða því gerð refsing nú samkvæmt reglum 78. gr., sbr. 77. gr., almennra hegningarlaga. Með hliðsjón af þessu þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin fangelsi í fjóra mánuði en vegna dráttar á málinu, sem ákærða verður ekki kennt um, verður refsingin skilorðsbundin að öllu leyti og skal hún niður falla að liðnum tveimur árum, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Með vísan til 218. gr. almennra hegningarlaga ber að dæma ákærðu til greiðslu alls sakarkostnaðar þannig: Ákærði X greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Guðmundar St. Ragnarssonar hdl., 627.750 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti. Ákærði Frans Friðriksson greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Jóns Egilssonar hdl., 502.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Gætt var ákvæða 1. mgr. 184. gr. laga nr. 88/2008 fyrir uppkvaðningu dóms þessa.

Ástríður Grímsdóttir kveður upp dóm þennan.

Dómsorð.

Ákærði X sæti fangelsi í tíu mánuði en fresta skal fullnustu átta mánaða refsingarinnar og skal hún niður falla að liðnum þremur árum haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga.

Ákærði Frans Friðriksson sæti fangelsi í fjóra mánuði en fresta skal fullnustu refsingarinnar og skal hún niður falla að liðnum tveimur árum, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði X greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Guðmundar St. Ragnarssonar hdl., 627.750 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Ákærði Frans Friðriksson greiði allan sakarkostnað þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Jóns Egilssonar hdl., 502.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Ástríður Grímsdóttir.