

Ár 2015, fimmtudaginn 26. nóvember, 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 upphaflega var þingfest 28. nóvember 2013 og dómtekið 10. nóvember 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 tryggt 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 blekkt starfsfólk Varðar trygginga hf., kt. 441099-339, 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, L.

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 þá eftir fresti til að fá sér verjanda og mætti hann í þinghald þann 12. desember 2013. Var málinu frestað til aðalmeðferðar til 3. febrúar 2014. Við upphaf aðalmeðferðar reis ágreiningur um það hvort vitnið A 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 2014 í máli nr. 81/2014. Fór fyrri aðalmeðferð málsins fram 15. apríl 2014 og gekk dómur héraðsdóms í málinu 14. maí 2014. Var niðurstöðu héraðsdóms áfrýjað til Hæstaréttar Íslands sem ómerkti héraðsdóm og vísaði málinu heim í hérað til löglegrar meðferðar og dómsálagningar að nýju með dómi uppkveðnum 13. maí 2015. Var fyrirtaka í málinu 25. júní sl. og hófst aðalmeðferð 16. október sl. og var fram haldið 10. nóvember sl. Var málið dómtekið að málflutningi loknum.

Málavextir og önnur atvik.

Ákæruliður I.

Þann 20. nóvember 2008 lagði ákærði X fram hjá VÍS tryggingafélagi tilkynningu um tjón sem hafði orðið deginum áður á bifreið hans RT-316 sem er af gerðinni Mercedes Benz 280SLC árgerð 1975. Var tilkynningin og lýsing á árekstrinum undirrituð af báðum ákærðu. Í þar til gerðum reit á tilkynningunni teiknuðu ákærðu upp afstöðumynd af bifreiðunum þannig að framendi jeppans XX-794, sem er af gerðinni Jeep Grand Cherokee árgerð 1993/1992, var nokkuð fyrir framan Benzinn en sneri afturenda bifreiðarinnar skáhalt í átt að vinstri hlið RT-316 þannig að stysta línan milli bifreiðanna var frá hægra horni afturstuðara jeppans að vinstra frambretti Benzans. Til frekari upplýsinga skráðu þeir að ökumaður jeppans hafi verið að bakka breyttum jeppa í myrkri og hafi þar af leiðandi ekki séð Benzann sem hafi verið svartur sport Benz. Afleiðingarnar hafi verið að bifreið ákærða Frans hafi verið ekið inn í hlið bifreiðar ákærða X.

Með tölvupósti þann 3. desember 2008 til Þ hjá VÍS lýsti ákærði X því svo varðandi tilurð gatsins á framhurð Benzans að ákærði Frans hafi ýtt Benzinum á mölinni og meðal annars hafi stuðarinn eða prófiljárnið klemmt sig í bílinn svo „þurfti að hjakka bílnum nánast í losun“. Þá segir enn fremur í tölvupóstinum að ef förin á Benzinum séu skoðuð sjáist hvar prófiljárnið hafi farið inn í hurðina neðarlega og við höggið hafi bíllinn greinilega lyfst eða gengið vel til þar sem tvö önnur högg séu skáhalt upp á við og greinilega mjög laus. Þá tekur ákærði X fram að skóförin á brettinu og hurðinni séu eftir hann.

Í tölvupósti frá ákærða X til Þórarins þann 28. nóvember 2008 upplýsir ákærði Þ um að andvirði Benzins væri 1.700.000 krónur.

Með bréfi 15. desember 2008 tilkynnti VÍS ákærða X að tryggingafélagið hafnaði bótaskyldu sinni með þeim skýringum að ósannað væri að tjónsatvik hafi borið að með þeim hætti sem segi í tjónstilkynningunni.

Í tölvupósti 16. desember 2008 sem ákærði X sendi til VÍS lýsir hann atvikinu þannig að prófiljárnið á jeppanum hafi stungist inn í í hurðinni og sjáist að það sé í beinni línu. Síðar segir að frambrettið sé bogið þar sem Benzinn hafi runnið á mölinni og „hafnaði meira skemmda hornið á jeppanum inni því þannig að bílarnir voru nánast samsíða“.

Með tölvupósti þann 8. janúar 2009 frá VÍS til ákærða X staðfesti VÍS að bótaskyldu úr váttryggingu XX-794 væri hafnað þar sem sérfræðingar teldu að tjónið gæti ekki verið af völdum XX-794. Ástæðan sé m.a. fjórar ákomur á hlið RT-316 úr sitt hvorri áttinni.

Fyrir liggur kæra ákærða X til Úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum 14. desember 2009 þar sem hann krefst breytingar á höfnun VÍS um greiðsluskyldu. Kemur þar fram að ákærði segir skóför á frambretti og hurð vera eftir hann.

Með bréfi til ákærða dagsettu 2. febrúar 2010 hafnaði Úrskurðarnefnd váttryggingarmála bótakröfu ákærða úr ábyrgðartryggingu XX-794 vegna tjónsins á RT-316.

Með bréfi dagsettu 20. janúar 2011 lagði váttryggingafélagið 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 kærrunni 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 kjölfarið hafi bifreiðin RT-316 verið flutt í tjónaskoðunarstöð VÍS til athugunar á skemmdum og við skoðun hafi strax vaknað 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.

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

Í skýrslu hjá lögreglu þann 2. september 2011 kvað ákærði X Frans hafa fest tána undir bremsu á bifreið sinni „og keyrt þvert á þetta“. Þá kvað hann skóförin á hurð vera eftir sig. Einnig að jeppinn hafi kastað bílnum til og síðan ýtt honum.

Í skýrslu hjá lögreglu 16. september 2011 kvaðst ákærði Frans hafa bakkað bílnum til að kaplarnir næðu á milli geyma. X hafi komið með sér í bíl á staðinn en seinna í skýrslunni segir hann að X hafi sjálfur verið á bíl. Þá hafi hann fest fótinn á sér undir bremsunni.

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

Ákæruliður II.

Samkvæmt gögnum málsins tilkynnti ákærði X tjón á bifreið sinni til VÍS og var tjónsdagur sagður 17. janúar 2008 en tilkynningin er ódagsett. Tjóninu er lýst svo að ákærði hafi verið að aka eftir Rofabæ í Árbæ í hálku og mætt bifreiðinni RA-670 sem ekki hafi náð beygju og runnið yfir á vegarhelming ákærða. Hafi ákærði beygt frá til að forðast árekstur og runnið til og endað á trjám. Við það hafi hægri hlið bifreiðar hans skemmst. Hafi bifreiðin RA-670 verið ábyrgðartryggð hjá VÍS. Í kjölfarið fékk ákærði bílaleigubíl hjá VÍS á meðan á viðgerð bifreiðar hans stóð. Í annál VÍS, þar sem samskipti VÍS og ákærða eru skráð, kemur fram að bótaskylda VÍS hafi verið samþykkt að hluta 29. janúar en að fullu 31. janúar 2008. Sama dag kemur fram að ákærði sé að bíða eftir hjólastillingu fyrir bifreið sína. Þann 7. febrúar hafi ákærði komið og sagst ekki geta beðið eftir viðgerð á bifreiðinni og sé hann búinn að kaupa sér annan bíl. Þá er tekið fram 12. febrúar 2008 að ákærði hafi tekið bifreiðina frá bifreiðaverkstæðinu á meðan beðið væri eftir varahlutum í hann. Þann 14. febrúar 2008 hafi ákærði komið og viljað fá tjónið útborgað en honum sagt að það yrði skoðað. Þann 21. febrúar kemur fram að búíð sé að panta varahluti frá B&T en

bifreiðin sé komin í viðgerð annars staðar. Þá sé ákærði sjálfur búinn að panta varahluti frá Brimborg. Þann 29. febrúar 2008 var ákærða boðið að fá greiddar 100.000 krónur í bætur og VÍS héldi varahlutunum. Þá sé L orðin eigandi að bifreiðinni. Ákærði vilji ekki taka varahlutina og vilji loka málinu með greiðslu. Þann 5. mars 2008 samþykkti VÍS að leggja ákærða til bílaleigubíl í tólf daga vegna afnotamissis af sinni bifreið. Þann 15. apríl 2008 kom ákærði til VÍS án þess að hafa umbeðna reikninga með sér fyrir varahlutum og hafi hann gefið þá skýringu að Brimborg sé með nýtt tölvukerfi og finni ekki nótna. Þá hafi ákærði sýnt starfsmanni VÍS bifreiðina ND-432 viðgerða. Þann 16. apríl 2008 hafi ákærði komið aftur til VÍS og sagt að Brimborg fyndi ekki nótu fyrir varahlutunum. Var ákærða boðnar 150.000 krónur þann 16. apríl 2008 vegna varahluta en hann hafi viljað fá 266.000 krónur. Þann 17. apríl s.á. hafi ákærði komið til VÍS og honum þá sagt að samkvæmt upplýsingum frá Brimborg hafi varahlutir í bifreið ákærða aldrei verið seldir né hurð af þeirri tegund sem fór í bifreið ákærða.

Þann 16. apríl 2008 sendi Aris ehf., með undirritunni „Alfreð“, tölvupóst á starfsmann VÍS og kvað þetta vera að fara að nálgast skrípalæti í VÍS og ekki ganga lengur. Tjónið hjá VÍS sé metið á 450.000 krónur en viðgerðarkostnaður hafi verið 722.700 krónur. Hafi L reitt fram 350.000 krónur svo að hún gæti keypt varahluti í bifreiðina en B, starfsmaður VÍS, hafi sagt henni að hann myndi gera tjónið upp við hana. Þá segir í tölvupóstinum: „ég fer bara framm á að dóttir minni verði borgað það sem tjónið var metið á s.s. 450.000 eða 350.000 sem eru eftirstöður sem þykir bara vel sloppið fyrir ykkur.“ Þá segir enn fremur: „ég ætla ekki að sitja og horfa á dóttir mína borga af yfirdrætti fyrir það að bíllinn hennar skemmist í rétti. svoleiðis líður enginn“. undir er ritað „kv. Alfreð“. Þann sama dag kvaðst starfsmaður VÍS þurfa að fá afrit af reikningum vegna kaupa ákærða á varahlutum og eða vinnu sem ákærði hafi greitt og verði ekkert frekar aðhafst í málinu fyrr en þau gögn berist félaginu. Síðar þann sama dag ítrekaði „Alfreð“ að það væri þegar komið fram að ekki væri hægt að fá gamlar staðgreiðslunótnur frá Brimborg þar sem þeir hafi verið að skipta um tölvukerfi. Þá sé það að segja um verkstæðisreikninga að það hafi verið gert við bíllinn hjá óskráðum einkaaðila en verðsett í cabas-einingum. Ekkert mál sé að framvísa þeim reikningum en þá sé farið fram á að tjónið verði borgað að fullu samkvæmt cabas-einingum og reikningi, samtals 722.200 krónur. Kvaðst „Alfreð“ fá daginn eftir reikning fyrir viðgerðinni, samtals 722.200 krónur, og beri VÍS að greiða 622.000 krónur. Þann 17. apríl sendi „Alfreð“ aftur tölvupóst til starfsmanns VÍS. Tölvupósturinn er ruglingslegur en „Alfreð“ kvaðst hafa átt mikla þrautagöngu og lýsti óánægju sinni yfir vinnubrögðum VÍS og að heimta kvittanir frá þeim sem hafi séð um viðgerðina. Þá segir að það sé ekki skrytið fyrir tvítuga manneskju að reyna að koma höndum yfir eitthvað sem þau varla viti hvað sé. Þá kveður „Alfreð“ liggja

fyrir að staðfesting sé komin á að varahlutir hafi verið verslaðir frá Jeppasmiðunni ehf. og vinna verið samkvæmt cabas-útreikningum þannig: Varahlutir reiknist 200.000 krónur, sprautun 139.000 krónur, réttingar 69.000 krónur og tímavinna 115.703 krónur eða samtals 523.703 krónur. Eftirstöðvar af tjóninu muni því vera 423.703 krónur en einhver virðisaukaskattur dragist frá því. Þann 18. apríl 2008 svaraði starfsmaður VÍS tölvupósti frá „Alfreð“ þar sem Alfreð kvaðst vera faðir Lilju, eiganda bifreiðarinnar. Kvaðst hann hafa verið í sambandi við Jóhann, starfsmann VÍS, og hann hafi boðið viðbótargreiðslu að fjárhæð 150.000 krónur. Kvaðst Alfreð í þeim tölvupósti að sjálfsögðu taka tilboði VÍS um þá fjárhæð fyrir hönd dóttur sinnar en kærasti hennar hafi ekki haft neina heimild til að hafna því tilboði. Svaraði starfsmaður VÍS þessum tölvupósti samdægurs og kvaðst ganga frá þeirri greiðslu til Lilju en með því uppgjöri haldi VÍS þeim varahlutum sem þegar höfðu verið pantaðir. Þann 22. apríl 2008 sendi „Alfreð“ starfsmanni VÍS tölvupóst og kvað viðbótargreiðsluna hafa verið samþykkt vegna bágrar fjárhagsstöðu stúlkunnar. Enn standi eftir stór kostnaður sem tryggingafélaginu beri að greiða. Kvað hann eftirstöðvar af tjóninu vera 223.703 krónur. Kvaðst hann fara fram á að einhver sátt verði gerð vegna þessa og óskaði eftir því að sér yrði gert tilboð. Ákærði viðurkenndi í fyrra réttarhaldi að hafa ritað þann tölvupóst sjálfur sem átti að stafa frá „Alfreð“.

10. febrúar 2008 sendi ákærði X tjonstilkynningu til tryggingafélagsins Varðar. Lýsti hann sama tjonstilviki og hann gerði í tilkynningu til VÍS 28. janúar s.á. en nefndi ekki tjonvaldinn í tilkynningunni. Fór bifreiðin þá á bifreiðaverkstæðið Réttafli ehf. en félagið hafði 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. Þann 3. mars 2008 gerði Rétt-afl ehf. reikning vegna viðgerða á ND-432 að fjárhæð 722.038 krónur og stílaði reikninginn á Vörð Íslandstryggingu hf. og segir viðgerð vera lokið. Í tölvupósti 1. apríl 2008 kemur fram hjá Rétt-afli til Varðar að ákærði hafi tekið bifreiðina af verkstæðinu án þess að greiða sjálfsábyrgðina sem honum hafi borið að gera. Þann 16. apríl 2008 þóttist ákærði vera „Alfreð“ í tölvupósti til starfsmanns VÍS og krafði hann um uppgjör. Þann sama dag fór VÍS fram á afhendingu reikninga fyrir varahlutum. Sama dag svaraði ákærði því að ekki væri hægt að fá kvittun fyrir varahlutum hjá Brimborg vegna breytinga á tölvukerfi þeirra og krefst þess að tjon sitt að fjárhæð 722.700 krónur verði greitt að fullu.

Rannsóknargögn.

Ákæruliður I.

Málinu til skýringar telur dómurinn ekki annað fært en að lýsa ljósmyndum sem bæði Aðstoð & Öryggi tók fyrir VÍS, af bifreiðunum og 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 greinilega sjá að bílstjóraturinn er mikið dældur inn og má sjá ferkantaðar ákomur og gat á miðri bílstjóratur, 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 bílstjóraturinn, rétt við handfang hurðarinnar og tvö þar vinstra megin. Segir að skóförin liggi 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 bílstjóramegin er heill að sjá. Á ljósmyndum er bent á skóför á frambretti, rétt framan við framhjólbarða, á stefnuljósi og framhöggsvara.

Lóðréttur stálbiti, hurðarstafur, á milli frambrettis og bílstjóratur, hefur ekki fengið á sig högg enda vísa endar beggja hluta samsíða bitanum 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, parkljós, er sprungið eða brotið báðum megin. Þá eru sýndar mælingar frá jörðu og upp í neðri hluta festingar fyrir dráttarkrók eða upp í prófiljárnið sem krókurinn 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 Krókur sótti bifreiðina. Er sá staður í nokkurri fjarlægð eða nokkrum tugum metra 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 snjórúðningar 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 tjonaskoðunarstöð 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 tjonvaldur 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 bílstjórakurð Benz-bifreiðarinnar þannig að vinstra horn, bílstjórakurð á afturstuðara jeppans, nemur við bílstjórakurð Benzans þar sem hún beyglast inn. Nemur þá hægra horn afturstuðarans við hjólakál framhjól Benz-bifreiðarinnar. Mynd var tekin í „flúttlínu“ við festingu fyrir dráttarkrókinn og gatið í bílstjórakurð 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 voru 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 RT-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 glöggt yfirlit um ástand beggja ökutækjanna og að mati rannsóknarmanns séu þær fullnægjandi gögn til að byggja þessa rannsókn á og gera um málið 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 glitaugu 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 á RT-316 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, afturljósa 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 brotálínuna í brettinu þar sem brettið mætir hurðinni. Engin ákoma er á frambrún hurðarinnar neðan við brotálínuna 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 brotálínu 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 efnisþykkunar 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 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 með vinstra afturhorn 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 H Smára Þorsteinsson, kennara við bílasmíðabraut Borgarhóltsskóla, 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 bílinn 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 bílinn. 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 bensíngjöfni, 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 „eithvað drasl aftan á jeppanum“ og benti á prófiljárn og skýring á dæld vinstra megin við gatið væri eftir púðann aftan á jeppanum. Þegar ákærða var bent á að bilið á milli gatsins og dældarinnar væri of stutt, kvað hann það hafa hugsanlega komið eftir seinna höggið þegar hællinn hafi lent á bensíngjöfni. 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, enda eru slíkar skýrslur gerðar í þeim tilgangi að auðvelda tryggingarfélögum að ákvarða meðferð mála hjá þeim.

Tjónstilkynning móttækin af VÍS þann 20. nóvember 2008 liggur fyrir í málinu. Er hún útfyllt af ákærðu báðum. Teiknuðu þeir upp afstöðumynd af báðum bifreiðunum í þar til gerðan reit á tilkynningunni. Sýnir sú afstöðuteikning að jeppinn XX-794 bakkar með hægra horn að vinstri hlið RT-316 eða Benz-bifreiðinni. Er það í mótsögn við framburð ákærðu hjá lögreglu og fyrir dómnum.

Ákæruliður II.

Í tjónstilkynningu til VÍS, sem liggur fyrir í málinu og er undirrituð af ákærða X og R, 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 A forðað árekstri og sveigt frá og fram af götunni og runnið 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. Hún hafi farið út af og stökist við tré og hægri hlið skemmst töluvert. Tjónsdagur er ekki tilgreindur á tilkynningunni en um sama tjón er að ræða.

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 sjálfhábyrgð sína. Kostaði viðgerð á bifreiðinni samtals 722.038 krónur og var greidd til Réttarfs ehf. af Verði

tryggingafélagi.

Samkvæmt yfirliti greiddi VÍS inn á bankareikning í eigu L, 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 yfir á sinn reikning. Þann 18. apríl 2008 lagði VÍS 150.000 krónur inn á sama bankareikning og sama dag millifærði ákærði þá fjárhæð út af reikningnum yfir á sinn reikning.

Þann 10. febrúar 2008 tilkynnti ákærði tjón bifreiðarinnar til tryggingafélagsins Varðar. Skýrsla var tekin af ákærða X hjá lögreglu 23. nóvember 2012. Skýrði ákærði þá svo frá að VÍS hafi felld 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 fyrrverandi kærustu sína, L, hafa verið skráða fyrir bifreiðinni á þessum tíma en þau hafi ekki verið í sambandi þá. Aðspurður um tölvupóst frá Alfreð neitaði ákærði því að hafa sjálfur sent þann tölvupóst. Síðar í skýrslunni sagðist ákærði ekkert vita hvort Lilja 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 ákæri 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 hafa með þessa varahluti að gera 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 Lilju en ákærði tók út, hafi farið. Kvaðst ákærði ekki vita í hvað það hafi farið.

Skýrslur fyrir dómi.

Ákæruliður I.

Ákærði X kom fyrir dóminn og neitaði sök. Lýsti hann atvikinu svo að jeppa hafi verið bakkað í myrkri á Benz á malarplani við Góu í Garðabæ. Minnti ákærða að meðákærði hafi ætlað að draga Benzinn eða gefa honum start, hann myndi það ekki alveg það væri svo langt síðan. Ákærði kannaðist við uppdrátt af afstöðu bifreiðanna á bílplaninu sem meðákærði hafi gert. Ákærði kvaðst hafa beðið meðákærða að koma til að gefa Benzinum start. Frans hafi komið akandi og ætlað að færa bifreið sína þannig að rafgeymapólarnir væru réttum megin þannig að kaplarnir næðu á milli bifreiðanna. Það verða síðan mikil læti og högg, það verða mikil vélalæti, það sé það eina sem ákærði muni. Aðspurður hvort bifreiðarnar hafi verið samsíða, kvaðst ákærði vera búinn að svara þessu, það hafi bara orðið mikill hvellur og læti og ákærði hafi ekki gert sér neina grein fyrir því á hvaða ferð bifreiðin hafi verið. Aðspurður hvort bifreiðarnar hafi snúið í sömu akstursstefnu þegar Frans lagði af stað, kvaðst ákærði ekki skilja spurninguna. Ákærði kvað Frans hafa komið akandi inn á planið og þá hafi vélarhúdd bifreiðanna snúið á móti hvort öðru. Síðan hafi Frans snúið bifreið sinni frá Benzinum til hægri og bakkað í framhaldi á bifreið ákærða. Aðspurður hvers vegna Frans hafi ekki stöðvað bílinn beint fyrir framan Benzinn kvað ákærði rafgeyma bifreiðanna beggja hafa verið við hvalbak þannig að startkaplarnir hafi ekki náð á milli. Ákærði kvaðst ekki vita hvers vegna Frans hafi verið að bakka. Ákærði kvaðst ekki geta lýst því hvers vegna áreksturinn varð. Ákærði kvaðst áður hafa reynt að lýsa árekstrinum og vísi til ljósmynda sem hann hafi lagt fram í málinu. Ljósmynd sem sýnir ferkantað gat á bílstjórahurð Benz-bifreiðarinnar var borin undir ákærða. Kvað ákærði það gat vera eftir árekstur. Taldi ákærði skemmdir ofar á hurðinni vera eftir breytta jeppabifreið. Jeppinn hafi fjaðrað og lyfst upp og því skipti hæðarmismunur sem sjáist á myndinni ekki máli. Ljósmynd þar sem afturstuðari jeppans var stillt upp við hjólaskál Benzins var borin undir ákærða. Var ákærði inntur eftir afstöðu matsmanns um brotið fyrir ofan vinstra framhjól Benzans. Kvað ákærði Benzinn hafa staðið marga daga á plani hjá Króki og gæti ekki skýrt einstakar ákomur á honum. Ákærði kvaðst ekki hafa lagt tjónið á minnið og gæti ekki tjáð sig um einstakar skemmdir. Þetta hafi bara verið tjón og slys. Aðspurður kvað ákærði Benzinn hafa litið mjög vel út fyrir áreksturinn. Ljósmynd þar sem bifreiðunum er þannig uppstillt að vinstra afturhorn jeppabifreiðarinnar nemur við framhjól Benz-bifreiðarinnar var borin undir ákærða og hann inntur eftir því hvernig ferkantaða gatið gæti hafa myndast á bílstjórahurðinni í ljósi þessarar afstöðu bifreiðanna. Kvað ákærði gatið passa fullkomlega við prófiljárnið á jeppanum. Borið var undir ákærða að prófiljárnið væri 60 mm innar en stuðari jeppans og hvort hann gæti skýrt hvernig það hafi valdið gatinu á framhurðinni. Ákærði kvað jeppabifreiðina hafa lyfst upp þegar hún bakkaði þar sem jeppinn hafi verið upphækkaður og fjaðrað mikið og skýrði það ákomuna á

hurðina. Ákærði kvaðst mótmæla niðurstöðum í skýrslu Gnostika. Kvað hann jeppann vera mjög sterkbyggða bifreið og vissulega hafi hann skemmst við áreksturinn. Jeppinn hafi aldrei verið skoðaður né settur á réttingabekk og því ekki sýnt fram á að hann hafi ekki verið tjónaður. Stuðarinn á jeppanum hafi sannanlega verið brotinn og skemmdur. Aðspurður um skóför sem fundust á Benz-bifreiðinni kvað ákærði brettið á bílnum hafa verið kylt inn svo ákærði hafi reynt að toga brettið út frá dekkinu. Ákærði kvaðst hins vegar aldrei hafa fengið að sjá nein skóför svo hann væri ekkert viss hvort skóförin væru eftir hann eða ekki. Hann myndi ekki eftir þessu. Aðspurður um fimm skóför á bifreiðinni kvaðst ákærði hafa spyrnt í bifreiðina til að ná brettinu út. Ákærði kvaðst ekki muna eftir því að hafa spyrnt frekar í bílinn. Ákærði kvað planið sem bifreiðin stóð á vera malarplan og eins laust í sér og það gæti verið. Ekkert hafi verið hugsað um planið og stórar vinnuvélar og trukkar hafi notað þetta plan. Benzinn hafi verið færður á geymslusvæði Króks eftir áreksturinn og geymdur þar utandyra. Hver sem er hafi getað farið inn í bílinn og skoðað hann. Aðspurður kvaðst ákærði hafa gert þá kröfu á VÍS að bifreiðin yrði viðgerð en bifreiðin hafi verið áhugamál ákærða.

Eftir skýrslutöku af ákærða Frans óskaði ákærði X að gefa aftur skýrslu. Kvaðst hann hafa lýst því að hann hafi reynt að toga brettið út. Þá ítrekaði ákærði að hann hafi aldrei séð nein skóför á bifreiðinni né verið sýndar myndir með skóförum. Ákærði kvaðst ekki muna eftir framburði sínum fyrir lögreglu en kvaðst hafa þurft að fara inn um gluggann til að komast inn í bifreiðina.

Ákærði Frans kom fyrir dóminn og kvaðst hafa fengið símhringingu frá X þetta kvöld þar sem hann bað ákærða að gefa sér start. Ákærði hafi farið á bílplanið þar sem Benzinn stóð og ekið þá fyrst beint að bifreið X. Þeir hafi opnað húddin og séð þá að rafgeymirinn í öðrum bílnum hafi verið öfugt við geyminn í hinum bílnum. Ákærði hafi því snúið bifreið sinni við þannig að geymir í bílnum sínum væri réttum megin þannig að kaplarnir næðu á milli. Ákærði hafi því ekið áfram, sett síðan í bakkgír og bakkað í átt að Benzinum, misst bílinn í algjöru óhappi og bakkað í hliðina á Benz-bílnum. Meiningin hafi verið að snúa bifreið sinni við þannig að rafgeymarnir í bílnum hafi verið samsíða. Eftir áreksturinn hafi ákærði farið út úr bílnum, þeir skoðað bílana og séð að þar hafi orðið mikið tjón. Aðspurður kvaðst ákærði ekki muna hvorum megin geymarnir hafi verið í bílnum en ætlunin hafi verið að snúa við og koma upp að hlið Benzans þannig að geymarnir lægju hlið við hlið. Kvað ákærði tjónið sem sæist á ljósmyndum í málinu sýna tjónið sem hafi orðið á báðum bílnum. Kvað ákærði báða bílana hafa lyfst upp og við það hafi dráttarbeislið eða prófíltengið stimplast inn í hurðina á Benzinum. Ljósmynd af uppdrætti af bílplaninu og uppstillingu á bifreið var borin undir ákærða. Kvað hann að um rétt plan væri að ræða og Benz-bifreiðin hafi snúið í sömu akstursstefnu og

uppstillt bifreið sýndi. Aðspurður um það hvernig skóför hafi komið á Benz-bifreiðina kvaðst ákærði ekki muna það. Hann hafi áður verið leiddur út í að svara fyrir það sem hann hafi ekki vitað. Aðspurður um ljósmynd af ákomu á Benz-bifreiðinni, þar sem aftari hluti frambrettis hefur dregist til og framhluti framhurðar einnig, kvað ákærði þetta tjón hafa orðið af einu höggi. Gat ákærði ekki lýst því hvers vegna bitinn á milli þessara ákoma hafi ekki skemmst. Ákærði kvað aðspurður einungis um einn árekstur hafa verið að ræða. Ákærði kvaðst ekki geta skýrt út hvernig ákomur á Benz-bifreiðina hafi komið til á annan hátt en að ákærði hafi bakkað á Benzinn. Ákærði kvað rétt vera að ljósmyndir, sem séu í Gnostikaskýrslunni, séu myndir af uppstillingu beggja ákærðu hjá VÍS og sýni hvernig bifreiðarnar hafi skolið saman. Lýsti ákærði ákomum á afturstuðara, bretti og hlera á jeppabifreiðinni. Aðspurður um þann framburð að prófiljárnið hafi gert ferkantað gat á bílstjórahurð á Benzinum, kvað ákærði jeppann hafa lyfst upp við áreksturinn og það sé skýringin á gatinu. Þar sem malarplanið, sem áreksturinn varð á, hafi verið óslétt hafi jeppinn lyfst upp að aftan við það að bakka og skýri það þá staðreynd að miðað við sléttan flöt hafi gatið verið ofar en prófiljárnið. Ákærði kvað höggið hafa verið svo mikið að bifreið hans hafi tjónast. Afturhlerinn hafi kýlst upp með það miklu afli að hlerinn hafi beyglast út frá stuðaranum. Það sjáist hins vegar ekki á ljósmyndum. Ákærði kvaðst ekki hafa verið beðinn um að koma á vettvang þegar starfsmaður Aksturs og öryggis hafi skoðað vettvang. Ákærði hefði getað komið og bent honum á glerbrot á malarplaninu. Aðspurður kvað ákærði mikið myrkur hafa verið og bílarnir á stórgrýttu og holóttu trukkaplani. Engin lýsing hafi verið og niðamyrkur. Ákærði kvaðst hafa stillt bifreiðunum upp samkvæmt sinni bestu vitund. Kvað ákærði ljósmyndirnar í málinu sýna glögglega hvernig jeppinn hafi skemmst og hvernig hann hafi valdið tjóni á Benzinum. Taldi hann að bílarnir hafi runnið til við höggið. Aðspurður kvað ákærði jeppann vera 8cl, stóran og þungan bíl. Aðspurður hvernig þeir hafi ætlað að sjá til þar sem dimmt var kvað ákærði tvítuga stráka hafa fundið út úr því. Ákærði kvað þá hafa í framhaldi hafa hringt í Krók og þeir sagt þeim að koma bílnum til þeirra, sem þeir hafi gert.

Vitnið A kom fyrir dóminn og kvaðst hafa rannsakað aðdraganda og tjón á bifreiðunum að beiðni VÍS. Staðfesti vitnið skýrslur sínar sem liggja frammi í málinu. Hafi ákærðu verið beðnir um að stilla bifreiðunum upp eins og þeir töldu að afstaða þeirra hafi verið í tjónaskoðunarstöð VÍS, til að hægt væri að upplýsa málið. Vitnið kvaðst ekki hafa átt nein samskipti við ákærðu nema á tjónaskoðunarstöð VÍS þegar bifreiðunum var stillt upp. Vitnið lýsti langri starfsreynslu sinni í lögreglu og síðar á eigin vegum á vettvangi slysa en vitnið ræki fyrirtækið Aðstoð og Öryggi.

Vitnið Þ starfsmaður VÍS, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa byrjað störf hjá VÍS í desember 2008. Hafi vitnið ekki komið að máli ákærða vegna síðari

ákæruliðsins. Kvað vitnið að fljótlega hafi vaknað grunsemdir um að ekki væri allt með felldu vegna þessa tjóns. Ákærði X hafi ýtt verulega á eftir því að fá greiddar bætur. Því hafi fyrirtækið Akstur og Öryggi verið fengið til að skoða tjónið. Kvaðst vitnið sér vera í fersku minni hversu hlið bifreiðar ákærða X hafi verið illa leikin án þess að hliðarspegill hafi brotnað. Sparkför hafi verið á bílnum og tvö göt sem vitnið hafi talið geta verið eftir sleggju. Þá kvað vitnið vart sjáanlegar skemmdir hafi verið á jeppanum. Mælingar hafi líka sýnt að stuðpúði aftan á stuðara jeppans og gat eftir dráttarbeisli gæti ekki passað.

Ekki reyndist unnt að fá vitnið H fyrir dóminn. Voru sakflytjendur sammála um að ekki væri þörf á að vitnið kæmi aftur fyrir dóminn.

Vitnið K kom fyrir dóminn og staðfesti skýrslu sína frá Gnostika. Kvaðst vitnið vera bifvélavirki og einnig bifreiðasmiður. Hafi vitnið unnið við bíltæknirannsóknir frá árinu 2004. Vitnið hafi unnið þá skýrslu sem liggur fyrir í málinu að beiðni lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu. Kvaðst vitnið fyrst og fremst hafa unnið út frá ljósmyndum sem Akstur og Öryggi hafi tekið ásamt ljósmyndum sem ákærðu hafi tekið sjálfir. Kvaðst vitnið hafa kannað hvort árekstur hafi getað orðið með þeim hætti sem lýst var í gögnum málsins og komist að þeirri niðurstöðu að útilokað sé að skemmdir á Benzinum hafi orðið af völdun jeppans eins og ákærðu lýsi. Lýsti vitnið ljósmyndum og skemmdum á bifreiðunum fyrir dómnum á sama hátt og kemur fram í skýrslunni. Er ekki þörf á því að rekja þann framburð hér þar sem vitnið staðfesti það sem fram kemur í skýrslunni og kvaðst ekki vera í nokkrum vafa um að það væri rétt niðurstaða. Kvaðst vitnið geta fullyrt að tjónið á Benzinum stafaði ekki af aftanákeyrslu jeppans. Kvað vitnið aðspurt að afstaða milli púðans á afturstuðaranum og prófilsins fyrir dráttarkúluna á jeppanum hefði ekkert breyst þó svo að bifreiðin hafi lyfst eitthvað eða hreyfst til við áreksturinn. Því sé útilokað að dæld sé eftir púða á stuðaranum, samkvæmt ákærðu, og að gatið sé eftir prófiljárnið. Þá sé stuðarinn ekkert skemmdur á því svæði sem átti að valda tjóninu auk þess sem styrktarjárn á milli hurðar og brettis á Benzinum sé óskemmt. Benti vitnið á að afturljósinn á jeppanum væru heil en glitljósinn skemmd. Vitnið lýsti því að undir stuðarakápunni sem væri úr plasti væri járnstuðari og í sumum bifreiðum væri frauðplast þar í milli. Svo hafi ekki verið í þessum bíl og mætti sjá það á ljósmynd í málinu. Aðspurt kvað vitnið ljóst að jeppinn hafi laskast eitthvað að aftan og plaststuðarinn færst úr stað en skemmdirnar væru óverulegar, stuðarinn sé ekki skemmdur. Ákaflega lítið þurfi til að stuðarakápa losni úr festingum. Kvað vitnið þær skemmdir sem væru á stuðaranum alveg eins geta orðið þegar keyrt sé rólega á bifreið eða jafnvel ekið inn í snjóskaf.

Ákæruliður II.

Ákærði X neitaði sök í þessum ákærulið. Ákærði lýsti atvikum svo að hann hafi verið að aka í mikilli hálfu og slabbi og komið niður brekkuna hjá Reykás og Hraunbæ í Reykjavík. Þar hafi verið mjög kröpp beygja með trjám við endann á. Bifreið hafi komið akandi á móti ákærða og beygt upp brekkuna. Sú bifreið hafi runnið til og yfir á akrein ákærða. Ákærði hafi ekið fram hjá bifreiðinni og runnið út í skaflruðning og á tré. Bifreið ákærða hafi tjónast lítillega á hliðinni, það hafi verið smáræði. Ákærði hafi tilkynnt tjónið til VÍS og þeir metið tjónið bótaskyldt. Bifreiðaskoðun á vegum VÍS hafi metið tjónið á rúmlega fjögur hundruð þúsund. Hafi ákærði fengið skýringu á því hvernig tjónið var reiknað út en ákærða hafi fundist fjárhæðin lág fyrir stóran bíl sem þurfti að sprauta alla hliðina á og skipta út hurð og rétta gluggastaf. Hafi ákærði fengið þá skýringu að inni í fjárhæðinni væri hurð, spegill og sprautun á hurð. Óbætt hafi þá verið titringur í hjólabúnaði, cover á spegli og rúðuupphalari. Kvaðst ákærði hafa átt að setja nýsprautaða hurð á rispaðan bíl og hafi honum fundist það órókrétt. Mikið vesen hafi verið í framhaldi og endað með því að VÍS hafi boðið ákærða einhverja smánarlega fjárhæð til að ljúka málinu. Á þeim tíma hafi ákærði verið búinn að láta gera við felguna öðrum megin og fara í hjólaskoðun. Ákærði hafi í framhaldi þurft að kaupa nýja felgu og dekk en VÍS hafi ekki verið tilbúið að taka það inn í tjónauppgjörið. Þeir hafi ekki viljað hlusta á ákærða. Ákærði hafi þá viljað fá tjónið fullgreitt en það ekki gengið. Ákærði hafi náð einhverjum smápeningum út úr þeim með veseni og rugli. Á þeim tímamarki hafi ákærði verið búinn að kaupa bodyhluti á bílinn og hafi ákærði ætlað að gera við bílinn sjálfur. Það væri áhugamál hjá honum og „hobbý“. Hann kaupir tjónabíla og það sé eitthvað sem hann hafi vit á. Hann ætlaði því að gera við bílinn sjálfur svo að bíllinn yrði alla vega í lagi. Eftir mikið rifrildi hafi VÍS að lokum borgað honum 90-100.000 krónur sem hafi átt að „dekkja“ þetta tjón. Ákærði hafi gefist upp á VÍS og farið með bílinn í kaskó hjá Verði. Þá hafi hann verið búinn að kaupa felgu og dekk fyrir 190.000 krónur, rúðuupphalara fyrir 30.000 krónur og einhverja smáhluti, s.s. cover á spegilinn. Ákærði hafi verið búinn að kaupa „body hluti“ og verkstæðið sem gerði við bílinn hafi ekki viljað kaupa af ákærða þá varahluti. Ákærði hafi því setið uppi með þá. Hann hafi farið með þá í VÍS og beðið þá um að kaupa varahlutina af sér. Það hafi þeir ætlað að gera fyrir eitthvert smánarverð gegn því að sjá bílinn áður. Ákærði hafi því sýnt þeim bílinn og látið þá hafa varahlutina og málinu lokið þannig. Nokkrum árum síðar hafi ákærði fengið á sig kærú en það væri vegna persónulegs álitis starfsmanns VÍS. Aðspurður kvaðst ákærði einnig hafa keypt hurð, spegil og lista meðfram hurðinni. VÍS hafi keypt það af ákærða á einhverju smánarverði. Ákærða minnti að hann hafi keypt þessa varahluti á 266.000 krónur og minnti ákærða að VÍS hafi greitt honum 150.000 krónur fyrir þá. Minnti ákærða að hann hafi keypt þessa hluti á Ljónsstöðum en hann kaupir rosalega mikið af varahlutum og muni það ekki

nákvæmlega. Varahlutirnir hafi ekki verið keyptir undir verksmiðjunúmeri eða bílnúmeri, þeir hafi bara verið til. Ákærði kvaðst hafa fengið til afnota bílaleigubifreið á meðan bifreið hans var í hjólastillingu en ákærði mundi ekki hversu lengi en hann hafi verið krafinn um greiðslu fyrir bílinn sem hann hafi ekki greitt. Annáll starfsmanna VÍS um samskipti ákærða og VÍS var borinn undir ákærða. Ákærði kvað bifreið sína hafa verið á verkstæði á vegum VÍS og því hafi ákærði verið með bílaleigubíl á meðan bifreið hans var á verkstæði þeirra. Aðspurður um það hvort ákærði hafi keypt varahluti frá Brimborg umrætt sinn, kvaðst ákærði ekki muna það, hann hafi margoft keypt varahluti þar. Aðspurður um skýringar á því hvers vegna ákærði hafi keypt varahluti bæði hjá Brimborg og Jeppasölnunni í bifreiðina, lýsti ákærði því að mismunur væri á verði en hann myndi ekkert eftir því. Aðspurður kvaðst ákærði hafa verið með netfangið aris.ehf.@visir.is og beðinn um skýringu á þeim tölvupósti sem sendur var í nafni „Alfreðs“ kvaðst ákærði ekki muna eftir því en hann hafi á þessum tíma verið í óreglu og VÍS hafi hafnað öllu sem hann hafi sagt, rifist við ákærða og ekki viljað tala við hann. Þá staðfesti ákærði að tölvupósturinn stafaði frá honum. Ákærði kvaðst hafa leitað til Varðar eftir að ljóst var að VÍS ætlaði ekki að bæta honum tjónið að fullu. Ákærði kvaðst hafa fengið varahluti sem hann hafi keypt sjálfur að hluta til greidda frá VÍS. Ákærði hafi ekki haft neinn fjárhagslegan ávinning af því að fá greiddar bætur frá VÍS. Minnti ákærða að starfsmaður VÍS hafi tekið undir það með ákærða að hann myndi sækja tjónið í kaskótryggingu sína hjá Verði en taldi að í fyrri framburði sínum fyrir dómi hafi hann sennilega verið að rugla saman nöfnum.

Vitnið V kom fyrir dóminn og kvaðst starfa hjá Rétt-afli ehf. Hafi hann gert við svarta jeppabifreið að beiðni tryggingafélagsins Varðar sem hafi samþykkt að um bótaskyld tjón væri að ræða. Hafi verið um hurð og lista að ræða. Hurðin hafi verið keypt í gegnum verkstæði sem heiti GK viðgerðir en það fyrirtæki hafi útvegað hurðina frá Ljónsstöðum. Vitnið kvaðst ekki hafa haft nein samskipti við ákærða vegna þessa tjóns utan að það muni að ákærði hafi sótt bifreiðina á verkstæðið og viljað fá reikning fyrir varahlutunum sem verkstæðið hafði keypt.

Vitnið A kvaðst hafa komið að ofangreindu tjóni og gert skýrslu um það. Staðfesti hann skýrslu sína fyrir dómnum.

Vitnið B, starfsmaður VÍS, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa átt í samskiptum við ákærða X vegna ND-432. Í upphafi hafi ákærði viljað fá bifreiðina greidda að fullu en því verið hafnað af VÍS. Hafi VÍS viljað gera við bifreiðina og samþykkt viðgerð á verkstæði sem ákærði hafi valið og farið til. Verkstæðið hafi sent VÍS kostnaðaráætlun sem VÍS hafi samþykkt. Ákærði hafi þá farið með bifreiðina á verkstæðið en fyrst farið á hjólaverkstæði sem skoðaði hjólabúnaðinn en hann hafi reynst í lagi. Ákærði hafi á þessum tíma fengið bílaleigubíl frá VÍS á meðan bifreiðin

átti að vera í viðgerð. Ákærði hafi aldrei mætt á þetta verkstæði en ákærði komið og óskað eftir því að fá tjónið bætt. VÍS hafi í framhaldi greitt ákærða áætlaða vinnu en neitað að greiða ákærða fyrir varahluti því að verkstæðið hafi verið búið að panta þá. VÍS hafi því greitt fyrir þá varahluti og tekið þá til sín. Ákærða var ætíð sagt að hann ætti varahlutina hjá VÍS en ákærði ekki viljað þá. Eftir einhvern tíma hafi VÍS greitt ákærða fyrir varahluti, 150.000 krónur. Útskýrði vitnið að þegar varahlutir séu keyptir vegna viðgerða þá sé litið svo á að bíleigandinn eigi varahlutina. Í þessu tilviki hafi ákærði ekki viljað fá þá þannig að VÍS hafi greitt honum varahlutina út og VÍS hafi með því eignast varahlutina. Fyrst hafi ákærða verið greitt 100.000 krónur fyrir vinnu og málun. Vitnið kvað rangt að ákærði hafi keypt varahluti og látið VÍS hafa þá varahluti. Ákærði hafi sagt þeim að hann hefði keypt varahluti hjá Brimborg en hann hafi aldrei getað framvísað kvittunum fyrir þeim kaupum. Vitnið kvað VÍS hafa farið fram á að sjá jeppann áður en þeir greiddu ákærða fyrir varahlutina en þeir hafi talið að ákærði hafi sjálfur séð um að láta gera við bílinn. Ákærði hafi ekki gefið upp hver hafi gert við bílinn. Vitnið kvað aðspurt rangt að það hafi lagt til við ákærða að snúa sér til Varðar. VÍS hafi komist að því löngu síðar að tjónið hafi verið greitt út af Verði. Vitnið staðfesti að það hafi skráð megnið af því sem kemur fram í annálnum VÍS. Aðspurt um fjárhæð tjónsins kvað vitnið félagið hafa samþykkt upphaflega viðgerðaráætlun sem hafi verið upp á rúmlega fjögur hundruð þúsund. Það sé í raun áætlun sem geti breyst við framvindu verksins. Ákærða hafi verið greitt fyrir vinnu og málun samkvæmt þeirri áætlun að frádregnum virðisaukaskatti. Vitnið kvaðst ekki muna til þess að ákærði hafi verið ósáttur við þá áætlun en ákærði hafi verið óánægður með síðari greiðsluna fyrir varahlutunum. Ákærði hafi fengið bílaleigubíl frá 17. til 29. febrúar 2008 og hafi VÍS greitt fyrir þann bíl.

Vitnið D gaf símaskýrslu fyrir dóminum. Kvaðst vitnið hafa selt Rétt-aflí ehf. hurð á jeppann en vitnið hafi fengið hurðina frá Jeppasölnunni við Selfoss. Vitnið kvaðst hafa vitað hvað bifreiðin hét og árgerðina og þannig pantað hurðina.

Vitnið E, starfsmaður Jeppasmiðjunnar, gaf símaskýrslu fyrir dóminum. Kvaðst vitnið muna eftir því að hafa pantað framhurð á umrædda bifreið auk þéttikanta. Ýmist sé gefið upp verksmiðjunúmer eða bílnúmer til að hægt sé að panta varahluti. Í þessu tilviki hafi verksmiðjunúmer verið gefið upp. Það sé rangt að ákærði hafi keypti hurð í gegnum Jeppasmiðjuna, engin gögn séu til um að önnur slík hurð hafi verið flutt inn í eins jeppa frá þeim. Þetta sé eina hurðin sem Jeppasmiðjan hafi pantað í þessa gerð af jeppa.

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 Vátryggingafélags Íslands hf., 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 tryggt 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 bremsupetalanum þannig að hæll hans þrýstist niður á bensíngjöfina. 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 en hann stillti bifreiðunum upp þannig að vinstra afturhorn jeppabifreiðarinnar nam skáhallt á móts við frambretti Benz-bifreiðarinnar. Er útilokað að jeppabifreiðin hafi fyrst fests 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. Þá stangast þessi lýsing ákærða einni á við uppdrátt af afstöðu bifreiðanna á tjónstilkynningunni sem báðir ákærðu fylltu út. Er þessi framburður ákærða allur með ólíkindum og að engu hafandi, enda fullyrti ákærði Frans að það hafi eingöngu orðið einn árekstur.

Í kaflanum „Rannsóknargögn“ eru niðurstöður bíltæknirannsóknar Gnostika raktar. Af ljósmyndum, sem liggja fyrir í málinu, og af niðurstöðum skýrslu Gnostika, sem vitnið K staðfesti fyrir dóminum, 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. Þá er framburður ákærðu ótrúverðugur varðandi tilganginn með því að bakka jeppabifreiðinni. Báðir ákærðu kváðu fyrir dóminum að jeppinn hafi fyrst komið akandi beint framan að

Benzinum. Í því skyni að láta afstöðu bílanna vera þannig að sem styst væri á milli rafgeyma hafi ákærði Frans ætlað að snúa bifreið sinni þannig að hún væri samsíða Benz-bifreiðinni þar sem rafgeymirinn í Benzinum hafi verið upp við hvalbak. Þó svo að það hafi ekki verið lagt fram fyrir dóminum eða komið fram í framburði ákærðu eða vitna, hefur dómurinn upplýsingar úr hliðsjónargögnum að rafgeymir Benz-bifreiðarinnar er aftur undir hvalbak hægra megin undir húddinu og rafgeymir jeppans af þessari gerð fremst undir húddinu hægra megin. Því hefði verið rétt að bakka jeppanum örlítið og aka honum svo aftur með hæri hlið Benzbifreiðarinnar, hafi tilgangurinn verið að hafa sem styst bil á milli rafgeymanna eins og ákærðu sögðu fyrir dóminum. Hafi ákærð Frans komið ú upphafi beint að framan að Benzinum hefði hann rétt þurft að bakka örlítið og færa jeppann til svo rafgeymarnir væru á móts við hvorn annan. Á þessi framburður þeirra því sér engan stað í raunveruleikanum. Er þessi skýring ákærðu að engu hafandi. Ljósmyndir af Benzbifreiðinni sýna verulega ákomu bæði á vinstra frambretti og vinstri framhurð. Móts við A-póst er enga ákomu að sjá því afturkantur frambrettis og framkantur framhurðar eru ótjónaðir en hafa hvor um sig tognað og dregist að tjóni viðkomandi boddýhluta. Því er óhugsandi að tjón þessara tveggja boddýhluta hafi orsakast í einni og sömu ákeyrslunni eins og ákærðu vilja meina. Að auki er útilokað annað en að meiri ákoma hefði verið á plastkápu afturstuðara jeppans, hafi áreksturinn verið með þessum hætti.

Er því útilokað að áreksturinn hafi orðið með þeim hætti sem ákærðu halda fram, enda styður framburður vitnisins K það einnig og niðurstöður hans úr bíltæknirannsókninni. Telur dómurinn því að ákærvaldinu hafi tekist að færa fram lögfulla sönnun þess að skemmdir á bifreiðinni RT-316 séu ekki af völdum bifreiðarinnar XX-794 eins og ákærðu hafa lýst því, bæði hjá lögreglu, í tölvupósti og fyrir dóminum. Þá lýsti ákærði X því sjálfur í gögnum málsins að verðmæti Benz-bifreiðarinnar hafi verið 1.700.000 krónur. 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.

Ekki er ágreiningur um aðdraganda tjóns á bifreið ákærða umrætt sinn og töldu aðilar ekki ástæðu til að færa vitnið R, ökumann [...], aftur fyrir dóminn. Þá viðurkenndi ákærði X fyrir dóminum nú að hann hafi verið sá er ritaði tölvupóst til VÍS í nafni „Alfreðs“ og var ekki þörf á að vitnið C né L kæmu aftur fyrir dóminn.

Ákærði X neitar sök í þessum ákærulið og kveðst ekki hafa átt annarra kosta völ en að fá tjón sitt bætt úr kaskótryggingu sinni hjá Verði þar sem tryggingafélag

bifreiðarinnar RA-678, sem tryggð var hjá VÍS og var bótaskyld samkvæmt ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar, hafi „fellt niður bótaskyldu“. Kvaðst ákærði í fyrri aðalmeðferð hafa að ráðleggingu Þ, starfsmanns VÍS, fyllt út nýja tjónstilkynningu og farið með til Varðar til að fá tjónið bætt. Vitnið Þ neitaði þessu og kvaðst ekki hafa starfað hjá VÍS á þeim tíma sem tjónið varð. Við síðari réttarhöldin dró ákærði þennan framburð til baka og sagðist hafa ruglast á nöfnum.

27. janúar 2008 tilkynnti ákærði tjón samkvæmt þessum ákærulið til VÍS og var samþykkt af VÍS að láta gera við bifreiðina en ákærða neitað um að greiða hana út að fullu. Fór bifreið ákærða á verkstæði sem hann valdi sjálfur en tók hana þaðan á meðan beðið var eftir varahlutum. Þann 7. febrúar tilkynnti ákærði VÍS að hann gæti ekki beðið eftir viðgerð á bifreiðinni og væri búinn að kaupa sér annan bíl.

10. febrúar 2008 tilkynnti ákærði til tryggingafélagsins Varðar tjónið á bifreiðinni og gat í engu að önnur bifreið væri tjónvaldur eða um aðdraganda óhappsins.

12. febrúar 2008 tók ákærði bifreiðina af bifreiðaverkstæðinu sem VÍS hafði samþykkt. Þann 14. febrúar 2008 kom ákærði til VÍS og vildi fá tjónið bætt að fullu. Þann 21. febrúar var búið að fá varahluti í bifreiðina frá B&T en þá var bifreiðin komin í viðgerð annars staðar á vegum ákærða. Þann 29. febrúar 2008 var ákærða boðið að fá greiddar 100.000 krónur í bætur og VÍS héldi varahlutunum. Ákærði vildi ekki taka varahlutina og vildi loka málinu með greiðslu. Þann 5. mars 2008 samþykkti VÍS að leggja ákærða til bílaleigubíl í tólf daga vegna afnotamissis af sinni bifreið. Þann 3. mars 2008 var gert við bifreiðina á verkstæði á vegum tryggingafélagsins Varðar og var það tjón greitt upp að fullu að fjárhæð 722.038 krónur. Var bifreiðin þá á bifreiðaverkstæðinu Rétt-aflí 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 Vörður að viðgerð hæfist á bifreiðinni. Þann 26. febrúar s.á. hófst viðgerðin og 7. mars s.á. var viðgerðinni lokið. Var kostnaður Varðar vegna viðgerðarinnar 774.537 krónur. Þann 3. mars 2008 gerði Rétt-afl ehf. reikning vegna viðgerða á ND-432 að fjárhæð 722.038 krónur og stílaði reikninginn á Vörð Íslandstryggingu hf. og segir viðgerð vera lokið. Í tölvupósti 1. apríl 2008 kemur fram hjá Rétt-aflí til Varðar að ákærði hafi tekið bifreiðina nokkrum dögum áður af verkstæðinu án þess að greiða sjálfsábyrgðina sem honum hafi borið að gera.

15. apríl 2008 kom ákærði til VÍS og sýndi starfsmanni bifreiðina fullviðgerða. 16. apríl 2008 bauð VÍS ákærða 150.000 krónur fyrir varahluti sem VÍS hafði pantað en taldi í eigu tjónþola, enda hluti af viðgerðarkostnaði bifreiðarinnar. Ákærði kvaðst þá vilja fá 266.000 krónur fyrir varahlutina. Með tölvupósti til VÍS 16. apríl 2008 krafði ákærði félagið um 350.000 krónur til viðbótar

við fyrri greiðslu frá félaginu. Gerði ákærði það í nafni annars manns. Krafinn um reikninga fyrir varahlutum vegna viðgerðarinnar kvaðst ákærði leggja þá fram gegn því að hann fengi tjónið greitt að fullu, 722.200 krónur. Þann 17. apríl 2008 kvaðst ákærði hafa keypt varahluti frá Jeppasmiðjunni ehf., en hafði ítrekað áður í samskiptum við VÍS sagst hafa keypt varahluti í Brimborg. Þennan dag krafði ákærði VÍS um 423.703 krónur vegna eftirstöðva tjónsins. Þann 18. apríl 2008 kvaðst ákærði taka tilboði „til dóttur sinnar“ að fjárhæð 150.000 krónur. Þann 22. apríl 2008 krafði ákærði VÍS um eftirstöðvar af tjóninu upp á 223.703 krónur. Kvaðst hann fara fram á að einhver sátt yrði gerð vegna þessa og óskaði eftir því að sér yrði gert tilboð.

Af öllu framansögðu er ljóst að ákærði krafði tvö tryggingafélög samtímis um viðgerð á bifreið sinni ND-432. Á meðan ákærði átti í samningaviðræðum við VÍS, eða allt frá 27. janúar 2008 til 22. apríl 2008, lét hann tryggingafélagið Vörð gera við og greiða fyrir tjón sem ákærði var þegar í samningaviðræðum út af hjá VÍS. Er ljóst að ákærði átti ekki að fá tjón sitt greitt nema einu sinni og það sannanlega frá tryggingafélaginu VÍS sem var með bifreiðina RA670 í ábyrgðartryggingu þegar tjónið varð. Telur dómurinn lögfulla sönnun fram komna um að ákærði hafi á umræddu tímabili framvísað rangri tjónstilkynningu til tryggingafélagsins Varðar, í þeim tilgangi að fá sama tjón bætt og hann þá þegar var að fá bætt hjá tryggingafélaginu VÍS. Verður ákærði sakfelldur fyrir þá háttsemi en hún er réttilega heimfærð til refsíákvæða í ákæru.

Ákvörðun refsingar og sakarkostnaður.

Ákærði X er fæddur 1984 og var því tuttugu og þriggja ára þegar hann framdi bæði brotin. Samkvæmt sakavottorði ákærða hefur honum nítján 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 fyrr en 29. október 2013 eins og fyrr segir. Hefur engin viðunandi skýring verið færð fyrir þeim drætti og verður ákærða ekki kennt um. Þá var máli þessu vísað heim í hérað til aðalmeðferðar á ný með dómi Hæstaréttar Íslands uppkveðnum 13. maí 2015 í máli nr. 384/2014.

Með hliðsjón af þessu og einbeittum brotavilja ákærða þykir refsing ákærða X 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 þrívægis 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.

Ástríður Grímsdóttir héraðsdómari, ásamt meðdómsmönnum Steinari Harðarsyni bifreiðasmiði og Ingjalði Ásvaldssyni bifvélavirkjameistara, 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
Ingjaldur Ásvaldsson
Steinar Harðarson