

Árið 2016, miðvikudaginn 8. júní, er á dómþingi Héraðsdóms Suðurlands, sem háð er af Ragnheiði Thorlacius héraðsdómara, að Austurvegi 4, Selfossi, kveðinn upp í máli nr. S-428/2015:

Ákærvaldið

*(Grímur Hergeirsson fulltrúi lögreglustjórans á Suðurlandi)*

gegn

Þorbjörgu Lilju Jónsdóttur

*(Heimir Örn Herbertsson hrl.)*

og

Stefáni Magnússyni

*(Heimir Örn Herbertsson hrl.)*

svofelldur

### **d ó m u r :**

Mál þetta, sem þingfest var 17. desember 2015, og dómtekið 30. maí sl., er höfðað með ákæru útgefinni af lögreglustjóranum á Suðurlandi þann 30. nóvember 2015, á hendur Þorbjörgu Lilju Jónsdóttur, og Stefáni Magnússyni, báðum til heimilis að Gili, Sveitarfélaginu Ölfusi,

*„fyrir hegningar- og umferðarlagabrot*

#### **I.**

gegn ákærðu Þorbjörgu með því að hafa skömmu fyrir hádegi miðvikudaginn 26. nóvember 2014 ekið bifreiðinni UP-062 vestur Suðurlandsveg við Hveradali í sveitarfélaginu Ölfusi án þess að gæta nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður þannig að ákærða hafði ekki fullt vald á bifreiðinni þar sem vegur var háll og krapí á veginum, auk þess sem bifreiðinni var einungis ekið í afturdrifi, á hjólum sem höfðu slæm áhrif á aksturseiginleika bifreiðarinnar vegna of mikils burðarþols þriggja hjólbarða af fjórum og vanbúin til vetraraksturs vegna ástands hjólbarða þar sem þeir voru án vetrarmynsturs sem veitti fullnægjandi viðnám, mynstur á slitflötum hjólbarðanna var ósambærilegt sökum misslits og mynstursdýpt hjólbarða hægra megin á framás var undir slitmörkum; allt með þeim afleiðingum að ákærða missti stjórn á bifreiðinni sem við það fór yfir á rangan vegarhelming og lenti fyrst á bifreiðinni DA-802, sem kom úr gagnstæðri átt, og síðan framan á bifreiðinni RU-396 sem var ekið á

eftir bifreiðinni DA-802; allt framangreint með þeim afleiðingum að ökumaður bifreiðarinnar RU-396, A, hlaut rifbeinsbrot, og B farþegi í sömu bifreið, hlaut brot á bringubeini og mörg brot á brjósthrygg.

Teljast brot ákærðu varða við 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940 og 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 14. gr., 1. mgr. sbr. h. lið 2. mgr. 36. gr., 1. mgr., sbr. 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. gr. 16.00 (4), 16.02 (1), 16.01 (5) og 16.11 (1) reglugerðar nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum, sbr. 60. gr. nefndra laga; allt framangreint sbr. 1. mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga.

## II.

gegn ákærða *Stefáni* með því að hafa, á tímabili frá því nokkru fyrir miðvikudaginn 26. nóvember 2014 og fram til þess dags, sem skráður eigandi bifreiðarinnar UP-062, ekki gætt þess að bifreiðin væri í lögmæltu ástandi til aksturs vegna þess að bifreiðin var á hjólum sem höfðu slæm áhrif á aksturseygileika bifreiðarinnar vegna of mikils burðarþols þriggja hjólbarða af fjórum og vanbúin til vetraraksturs vegna ástands hjólbarða þar sem þeir voru án vetrarmynsturs sem veitti fullnægjandi viðnám, mynstur á slitflötum hjólbarðanna var ósambærilegt sökum misslits, og mynstursdýpt á hjólbarða hægra megin á framás var undir slitmörkum.

Teljast brot ákærða varða við 1. mgr. sbr. 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, 1. mgr., sbr. 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, [*sic*] sbr. gr. 16.00 (4), 16.02 (1), 16.01 (5) og 16.11 (1) reglugerðar nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum, sbr. 60. gr. nefndra laga; allt framangreint sbr. 1. mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga.

Þess er krafist að ákærðu verði dæmd til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar og ákærða Þorbjörg til sviptingar ökuréttinda samkvæmt 101. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987[.]“

Ákærðu mættu bæði við þingfestingu málsins, ásamt Heimi Erni Herbertssyni hrl., sem skipaður var verjandi beggja ákærðu að þeirra ósk. Var málinu frestað að ósk ákærðu. Við fyrirtöku málsins þann 21. janúar sl., mættu ákærðu á ný fyrir dóminn, ásamt skipuðum verjanda sínum, og neituðu bæði sök.

Aðalmeðferð málsins hófst þann 19. apríl sl., en fresta varð aðalmeðferðinni þar sem boðað vitni mætti ekki til þinghaldsins. Aðalmeðferð var framhaldið þann 3. maí sl., og var málið dómtekið að henni lokinni. Þann 30. maí sl., var málið endurupptekið með vísan til 168. gr. laga nr. 88/2008. Eftir að fulltrúa ákærvalds og verjanda ákærðu gafst kostur á að gera athugasemdir til viðbótar fyrri málflytningi sínum var málið tekið á ný til dóms.

#### *Málavextir*

Klukkan 11:42, miðvikudaginn 26. nóvember 2014, barst lögreglu tilkynning frá Neyðarlínu um árekstur í Hveradalabrekku á Hellisheiði, eins og segir í frumskýrslu lögreglu. Þegar lögreglumenn komu á vettvang, um fimmtán mínútum síðar, hafi verið kalt í veðri og bjart og talsverður krapa og hálsa á veginum. Um hafi verið að ræða árekstur þriggja bifreiða. Svo hafi virst sem ökumaður bifreiðarinnar UP-062, ákærða Þorbjörg, sem hafi verið að aka vestur Suðurlandsveg, hafi misst stjórn á bifreiðinni í krapa með þeim afleiðingum að bifreiðin hafi farið yfir á öfugan vegarhelming og hafnað utan í bifreiðinni DA-802 og í framhaldinu hafnað framan á bifreiðinni RU-396. Ákærða Þorbjörg, ökumaður bifreiðarinnar UP-062, hafi setið í bifreiðinni sem stöðvað hafði á vettvangi og verið í miklu andlegu áfalli, með skrámur á enni og aum í vinstri handlegg. Ákærða hafi verið flutt á slysa- og bráðamóttöku Landspítalans í Fossvogi, þar sem tekin hafi verið blóðprufa úr henni að beiðni lögreglu. Þá kemur fram í frumskýrslu að ekki hafi náðst að ræða við ákærðu á vettvangi. Rætt hafi verið við ökumann og farþega bifreiðarinnar DA-802 og við ökumann bifreiðarinnar RU-396, annan brotþola í máli þessu. Ekki hafi verið unnt að ræða við farþega síðastnefndu bifreiðarinnar, einnig brotþola í máli þessu, þar sem beita þurfti klippum til að ná henni úr bifreiðinni og var hún í kjölfarið flutt á slysa- og bráðamóttöku Landspítalans í Fossvogi. Við skoðun lögreglu á bifreið þeirri sem ákærða ók í umrætt sinn hafi mátt sjá að bifreiðin var í afturhjóladrifi.

Meðal gagna málsins eru ljósmyndir teknar á vettvangi þann 26. nóvember 2014. Annars vegar er um að ræða myndir lögreglu, og hins vegar myndir sem farþegi í bifreiðinni DA-802, tók. Á myndum lögreglu sýna tvær myndir bifreiðina DA-802, tvær myndir bifreiðina RU-396, fjórar myndir afstöðu bifreiðanna RU-396 og UP-062 og tvær myndir bifreiðina UP-062 og sýnir önnur þeirra vinstri hjólbarða bifreiðarinnar. Auk þessa er yfirlitsmynd sem sýnir afstöðu bifreiðanna þriggja. Meðal rannsóknargagna er uppdráttur af vettvangi sem unninn var af verkfræðistofunni Eflu.

Gerð var bíltæknileg rannsókn á bifreiðunum RU-396 og UP-062 að beiðni lögreglu og eru skýrslur C, bifvélaþvirkjameistara, unnar í nóvember 2014 til febrúar

2015, meðal gagna málsins. Skýrslunum fylgja ljósmyndir af bifreiðunum og einstökum hlutum þeirra. Bifreiðarnar voru skoðaðar á vettvangi og á Selfossi í desember 2014.

Í skýrslu C um bíltæknirannsókn á bifreiðinni UP-062, sem ákærða Þorbjörg ók umrætt sinn, kemur fram að um hafi verið að ræða bifreið af gerðinni Nissan Pathfinder en árgerð kemur ekki fram. Bifreiðin hafi síðast verið færð til skoðunar þann 28. apríl 2014 og skyldi bifreiðin næst færð til aðalskoðunar þann 1. febrúar 2015. Bifreiðin, sem ekin hafi verið 262.516 km, hafi ekki verið í ökufæru ástandi. Hin bíltæknilega rannsókn tók, samkvæmt munnlegri beiðni lögreglu, til öryggisbúnaðar, sýnileika ökutækisins, útsýni ökumanns og möguleika ökumanns á að hafa fulla stjórn á ökutækinu í aðdraganda slyssins. Í samantekt og niðurstöðu skýrslunnar kemur meðal annars fram: *„Útsýni ökumanns var óhindrað í aðdraganda slyssins. Er þá miðað við ástand framrúðu, rúða í framhurðum og spegla. Þurrkubúnaður var í lagi. Ökuljósir voru í lagi fyrir slysið. Öryggisbúnaður fyrir ökumann var í lagi. Ökumannssætið var í eðlilegri stöðu og í lagi.“* Þá er gerð grein fyrir ástandi hjólbarða, bæði hvað mynsturgerð, mynsturdýpt og burðargetu varðar. Fram kemur að bifreiðin hafi einungis verið í afturdrifi í aðdraganda slyssins miðað við stöðu rofa sem notaður er til að virkja fjórhjóladrifið. Þá er í skýrslunni gerð grein fyrir áhrifum þessa að mati skýrsluritara. Í lok samantektar segir: *„Bíltæknirannsóknin leiddi í ljós að orsök slyssins megi fyrst og fremst rekja til ófullnægjandi ástands hjólbarða vegna gerðar þeirra, slits og stífleika ásamt því að ökutækið var aðeins í afturhjóladrifi í stað fjórhjóladrifs.“*

Meðal gagna málsins er læknisvottorð D, sérfræðings í bráðalækningum, dagsett 27. mars 2015, vegna A, ökumanns bifreiðarinnar RU-396, sem leitaði á bráðamóttöku í kjölfar slyss. Í vottorði segir *„Við skoðun er hann almennt vel vakandi með góða hreyfifgetu og er ekki með sjáanlega áverka við fyrstu skoðun. Það er eðlileg hjarta- og lungnahlustun. En hann var með byrjandi mar á thorax vinstra megin að framan eftir beltið og er aumur þarna yfir rifjum vinstra megin“* Undir fyrirsögninni samantekt og álit segir: *„A lendir í hörðum árekstri. Var í bílbelti og loftpúðar blésu fram. Hann virðist hafa sloppið vel frá þessum árekstri en hefur fengið rifbrot. En venjulegur gangur er að menn eru aumur og veldur það þeim vandkvæðum í daglegu starfi svona fyrstu tvær vikurnar þar á eftir og tekur það sex vikur að gróa að fullu. Það er gríðar ólíklegt að hann hafi viðvarandi miska af þessu.“* Þá liggur frammi læknisvottorð D, dagsett sama dag, vegna B, farþega í framsæti bifreiðarinnar RU-396, sem einnig kom inn á bráðamóttöku í kjölfar slyssins. Í vottorðinu segir: *„Við komu er hún kvalin, aðallega með mikla verki í bringu sem versna við innöndun. Lífsmörk eru þó stabil. Við skoðun á höfði*

er hún eðlileg. Við skoðun á hálsi var hún höfð í kraga af varfærnis ástæðum. Við skoðun á brjóstkassa sést ekki mar eftir bilbelti en hún var mjög aum þarna yfir bringubeininu. Hún hefur eðlilega skoðun á útlimum en kviður er harður. Á bráðamóttökunni fór hún beint í trauma tölvusneiðmynd sem var tekin af höfði, hálsi, brjósthóli, kviðarhóli og grindarhóli. Sú rannsókn reyndist eðlileg að frátöldu brotum á hryggjarliðum Th 2 og Th 11. Einnig sást brot á bringubeini neðanverðu án hliðrunar. “Undir fyrirsögninni niðurstaða segir: „Sjúklingur var í kjölfarið lögð inn á vegum almennar skurðeildar til verkjastillingar. Hún lá þar inni frá 26.11 - 05.12.2014. Það var brösulegur gangur í legunni hjá henni. Aðallega vegna verkja og hinsvegar vegna ógleði og tvísýni. Hún lýsti einnig svima. Í legunni fór hún aftur í tölvusneiðmynd af höfði þann 03.12. og var sú rannsókn eðlileg og í kjölfarið var gerð segulómun af höfðinu þann 04.12. og reyndist sú rannsókn eðlileg líka. Hún var útskrifuð af spítalanum þann 05.12. og lagðist þá áfram inn á sjúkrahúsið á Selfossi í framhaldinu til einkenna meðferðar. Þá hafði verið fengið álit bæði HNE lækna og taugalækna auk augnlækna vegna hennar svima og þeirra vanda. Hennar einkenni skýrðust af heilahristingi sem hún hafði fengið við þennan áverka. Um framtíðar möguleika og hennar afdrif eftir þetta slys er vont að ráða. Þar spilar það inn í að hún lá inni á sjúkrahúsinu á Selfossi þarna í kjölfarið á legunni á Landspítalanum og veit ég ekki alveg hvernig hennar líðan var við útskrift. Þar að auki er þetta enn flóknara þar sem hún var á leið í örorkumat vegna fyrri slyss í þessu afdrifaríka ferðalagi. Hennar fyrri heilsufar kemur eflaust til með að spila inn í en áður hefur hún verið greind með vefjagigt. Hafði reyndar fengið loftbrjóst án skýringa áður og í nótum frá 2012 í spítalanum verið tekið fram að hún hafði haft bakverki eða sögu frá tólf ára aldri. Brot eins og hún hafði á hryggjarliðum gengur yfirleitt fremur vel með og ná flestir góðum bata og eru færir til allra verka og er þetta um það bil sex til tólf vikur sem að fólk glímir yfirleitt við verkina þar á eftir. Hvað varðar hennar brot á bringubeini að þá er það mjög sjaldgæft að það hafi viðvarandi veruleg áhrif á daglegt líf fólks en kemur þó fyrir að fólk hafi óþægindi frá þessu svæði sem að í stöku tilfellum er viðvarandi við ákveðnar hreyfingar eða ákveðnar athafnir.“

Á vettvangi tók lögregla skýrslur af vitnunum E, ökumanni bifreiðarinnar DA-802, og farþegum bifreiðarinnar, þeim F, G og H. Í desembermánuði sama ár tók lögregla skýrslu af ökumanni bifreiðarinnar RU-396, A, og farþeganum B, vitninu I og ákærðu í máli þessu, Þorbjörgu Lilju Jónsdóttur.

Auk ákærðu, Þorbjargar og Stefáns, gáfu skýrslu fyrir dómi vitnin E, F, G, H, A, B, I, D, sérfræðingur á bráðamóttöku Landspítala Háskólasjúkrahúss, C, bifvélavirkjameistari og höfundur bíltæknirannsókna í máli þessu, og

lögreglumennirnir J og K. Framburður ákærðu og vitna verður ekki rakinn, en vikið að honum í niðurstöðukafla að því leyti sem þörf krefur til úrlausnar málsins.

*Niðurstaða*

#### Ákærða Þorbjörg Lilja Jónsdóttir

Ákærðu Þorbjörgu er gefið að sök hegningar- og umferðarlagabrot með því að hafa, skömmu fyrir hádegi miðvikudaginn 26. nóvember 2014, á leið sinni vestur Suðurlandsveg á Hellisheiði orðið völd að árekstri við tvær bifreiðar sem komu úr gagnstæðri átt, eins og nánar greinir í ákæru. Fyrir liggur að atvikið átti sér stað á beinum vegarkafla ofan við Hveradalabrekku þar sem ein akrein er í vesturátt en tvær í austurátt.

*Akstursskilyrði, staðsetning bifreiða á vegi*

Ákærða lýsti akstursskilyrðum þannig að krapí eða slabb hafi verið milli akreina en ekki fljúgandi hálka. Bifreiðin hafi skyndilega byrjað að rása og lent á bifreið sem komið hafi úr gagnstæðri átt. Kvaðst ákærða alltaf hafa haft það á tilfinningunni að sprungið hafi á bifreiðinni eða eitthvað gerst, eins og hún orðaði það, því skyndilega hafi hún misst alla stjórn og bifreiðin byrjað að rása.

Ökumaður bifreiðarinnar DA-802, E, kvaðst hafa ekið á um 90 km hraða upp Hveradalabrekku. Þegar upp á heiðina kom kvaðst vitnið hafa lækkað ökuhraðann niður í um 70 km, þar sem aðstæður og færð hafi verið mjög erfið og gengið á með eljum. Vitnið taldi að ekki hafi verið búið að moka akreinar í austur. Um 10-15 cm krapí hafi verið yfir veginum og hálka undir. Vitnið kvaðst hafa ekið á hægri akrein og séð þegar bifreið ákærðu hafi byrjað að rása á eigin vegarhelmingi. Bifreiðin, sem hafi virst stjórnlaus og flotið, hafi snúist við og komið með afturendann á móti bifreið vitnisins, en vitninu tekist að sveigja bifreið sinni út í kant. Það hafi þó ekki dugað til og bifreið ákærðu hafi lent utan í bifreið vitnisins að aftan. Framburður annarra vitna um akstursaðstæður þegar slysið varð var í meginatriðum samhljóða vitninu E. Með vitninu E voru þrjár farþegar. Vitnið F kvað bifreiðinni DA-802 hafa verið ekið á hægri akrein. Vitnið, sem sat í farþegasæti hægra megin að aftan, bar á sama veg og vitnið E, að gengið hafi á með eljum, og mikil hálka og slabb hafi verið á veginum. Vitnið G, sem sat í farþegasæti við hlið bílstjóra, lýsti aðdraganda árekstrarins með svipuðum hætti og vitnið E, ákærða hafi misst stjórn á bifreiðinni sem hafi komið skautandi á ská með stefnu beint á bifreið vitnisins, sem ekið hafi verið á hægri akrein. Gengið hafi á með eljum, hálka hafa verið á veginum og krapí, þ.e. á miðju og í köntum en hjólför auð. Vitnið H, sem sat í farþegasæti vinstra megin að aftan, kvað krapa hafa verið á veginum, en þó ekki mikinn. Þá hafi verið svolíttill krapí á milli akreina.

Ökumaður bifreiðarinnar RU-396, A, kvaðst hafa farið fram úr bifreið í Hveradalabrekku en verið kominn yfir á hægri akrein þegar upp á heiðina kom

og séð að bifreið ákærðu hafi rásað á eigin vegarhelmingi. Síðan hafi bifreiðin komið á móti bifreið vitnisins „*sikk sakkandi af hinni akreininni*“, eins og vitnið orðaði það. Hafi bifreiðin fyrst skolið á bifreið vitnisins E, sem ekið hafi verið á undan bifreið vitnisins, og síðan í beinu framhaldi lent framan á bifreið þeirri sem vitnið ók. Vitnið kvað skyggni hafa verið gott en svolitill slyddukrapi á veginum og dálítill hálka. Vitnið B, sem var farþegi í framsæti bifreiðarinnar RU-396, lýsti framúrakstri í Hveradalabrekku með sama hætti og vitnið A og hafi bifreið þeirra verið á hægri akrein þegar upp á heiðina kom og áreksturinn varð. Vitnið kvað krpa hafa verið á veginum, en kvaðst ekki hafa séð aðdraganda árekstrarins.

Vitnið I, sem einnig var á austurleið, kom á vettvang fljótlegra eftir að slysið varð, minnti að krapi og hálka hafi verið á veginum og því óvarlegt að aka fram úr bifreiðum, en það hafi hún séð gerast í Hveradalabrekku. Vitnið og lögreglumaðurinn J, sem kom á vettvang, kvað krpa og hálku hafa verið á veginum, en vitnið minnti að sól hafi verið. Vitnið og lögreglumaðurinn K, sem einnig kom á vettvang, minnti að krapi hafi verið yfir veginum en nokkuð autt í hjólförum. Að öðru leyti mundi vitnið ekki eftir akstursskilyrðum.

Í frumskýrslu lögreglu, sem vitnið og lögreglumaðurinn J staðfesti fyrir dómi, er akstursskilyrðum á vettvangi lýst þannig: „*Birtuskilyrði: Dagsbirta – Færð: Ísing – Umferð: lítil – Veður: hálfskýjað – Yfirborð vegar: Malbikað. [...] Annað/nánar Færð: 5 cm krapi.*“ Að mati dómsins staðfesta ljósmyndir sem lögregla tók á vettvangi stuttu eftir slysið framangreinda lýsingu í frumskýrslu lögreglu. Með vísan til framburðar ákærðu Þorbjargar og vitnanna E, F, G, H, A, B og vitnanna og lögreglumannanna J og K, sem fær stoð í framburði vitnisins I, þykir sannað að akstursskilyrði á vegi hafi í umrætt sinn verið eins og þeim er lýst í ákæru, þ.e. á vegi hafi verið krapi og vegurinn háll. Samkvæmt framburði vitnanna E, G, A og B þykir sannað að bifreiðunum DA-802 og RU-396 hafi báðum, í aðdraganda slyssins, verið ekið austur Suðurlandsveg á hægri akrein en á umræddum vegarkafli er eins og áður greinir tvær akreinar í austur. Þá er framburður vitnanna í samræmi við rannsóknargögn, þ.e. uppdrátt og ljósmyndir af vettvangi. Þá þykir einnig sannað með vísan til framburðar ákærðu Þorbjargar og vitnanna E, G og A að ákærða hafi, þar sem hún ók bifreiðinni UP-062 á eigin vegarhelmingi, misst stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að bifreiðin fór yfir á rangan vegarhelming og hafnaði fyrst utan í bifreiðinni DA-802 og síðan á bifreiðinni RU-396 sem ekið var á eftir fyrrnefndu bifreiðinni. Með vísan til alls þessa hefur ákærða Þorbjörg gerst brotleg við 1. mgr. 14. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Ákærða bar fyrir dómi að hafa daglega í rúmt ár leitt hugann að því af hverju bifreiðin hafi skyndilega byrjað að rása. Tilfinning hennar hafi alltaf verið sú

að sprungið hafi á bifreiðinni eða eitthvað gerst, enda hafi hún skyndilega misst alla stjórn og bifreiðin farið að rása. Í yfirheyrslu hjá lögreglu stuttu eftir slysið greindi ákærða ekki frá framangreindri tilfinningu sinni.

Fyrir liggur að eftir slysið var enginn loftþrýstingur í hægri framhjólbarða bifreiðarinnar UP-062. Eins og áður greinir gerði vitnið C bíltæknirannsókn á bifreiðinni UP-062 sem hann staðfesti fyrir dómi. Á ljósmyndum sem fylgdu rannsókninni eru myndir sem sýna að umræddur hjólbarði var loftlaus. Í bíltæknirannsókninni kemur fram að innri hlið felgunnar hægra megin að framan hafi verið verulega aflöguð og einnig má sjá það á mynd af umræddri felgu sem fylgdi rannsókninni. Þá sýna myndir sem vitnið C tók af bifreiðinni á vettvangi ákomur á stuðara, brettakant og ljósker hægra megin að framan sem benda til að aðalákoma eftir áreksturinn hafi verið hægra megin að framan en minni ákomur voru einnig vinstra megin. Bíltæknirannsóknin ber með sér að hægri hjólbarði að framan hafi sérstaklega verið skoðaður. Átta ljósmyndir sýna fjögur mismunandi svæði af innanverðum hjólbarðanum og tekið er fram í texta með öllum myndunum að engar skemmdir séu á hjólbarðanum. Vitninu C var kynntur framangreindur framburður ákærðu fyrir dómi. Vitnið kvað engar skemmdir hafa verið sjáanlegar á umræddum hjólbarða og taldi hann vandséð að sprungið hafi á hjólbarðanum enda hafi ástand hjólbarðans hvorki gefið vísbendingar um slíkt né að ekið hafi verið á honum loftlitlum eða loftlausum. Vísaði vitnið í því sambandi til mynda af innanverðum hjólbarðanum sem lýst hefur verið hér að framan. Ítrekað aðspurt hvort ummerki á hjólbarðanum hafi bent til þess að sprungið hafi á hjólbarðanum áður en áreksturinn varð kvað vitnið svo ekki hafa verið, engar vísbendingar hafi verið finnanlegar á hjólbarðanum. Þá kvað vitnið að aflögun felgunnar á hægra framhjóli bifreiðarinnar hafi myndast við högg, slíkt gerist ekki í akstri við aðstæður eins og þær voru umrætt sinn, þ.e. ekki hafi verið um að ræða gróft malarlag. Hins vegar sé hægt að höggva sundur hjólbarða á grófu yfirlagi.

Að mati dómsins fór fram viðhlítandi rannsókn á hinum loftlausu hjólbarða hægra megin að framan og tilheyrandi felgu. Það er mat dómsins með vísan til framangreindra rannsóknargagna, þess að engar skemmdir voru finnanlegar á hjólbarðanum og framburðar vitnisins C fyrir dómi, að ekkert sé fram komið í málinu sem leiðir með skynsamlegum hætti til þess að skýring sú sem ákærða vakti fyrst máls á við aðalmeðferð málsins megi rekja til þess að bifreiðin hafi byrjað að rása á veginum.

#### *Ástand hjóla, burðarþol*

Eins og áður greinir er ákærðu gefið að sök að hafa í umrætt sinn ekið bifreiðinni á hjólbörðum sem höfðu slæm áhrif á aksturseiginleika bifreiðarinnar vegna of mikils burðarþols þriggja hjólbarða af fjórum. Það skal tekið fram að í

bíltæknirannsókninni kom fram að engar upplýsingar hafi verið um burðarþol hjólbarða vinstra megin að aftan. Í skýrslunni er yfirlitstafla um ástand hjólbarða bifreiðarinnar. Þar og í 6. kafla rannsóknarinnar, sem fjallar um hjólbarða og felgur, er gerð grein fyrir ýmsum atriðum tengdum hjólbörðum bifreiðarinnar. Þar kemur fram að í umrætt sinn hafi allir hjólbarðar bifreiðarinnar verið af sömu gerð, þ.e. Toy Winter Tranpath S1 af stærðinni 275/65 R17 og hafi loftþrýstingur verið 33 psi að undanskildum hjólbarða hægra megin að framan sem enginn loftþrýstingur var í eftir slysið eins og áður er rakið. Þá er í rannsókninni gerð grein fyrir því að framleiðandi bifreiðarinnar gefi upp tvær stærðir hjólbarða, þ.e. 235/70 R16 og 255/65 R17, og hafi þær upplýsingar komið fram á miða við vinstri framhurð bifreiðarinnar. Burðargeta þriggja af fjórum hjólbörðum sem undir bifreiðinni voru hafi verið 1.215 kg miðað við loftþrýsting 44 psi, en uppgefinn burður þeirra dekkja sem framleiðandi gefi upp sé 950 kg til 1.060 kg. Um þetta segir í bíltæknirannsókninni: „Hjólbarðarnir sem voru á UP-062 voru gerðir fyrir 580 kg. til 1.060 kg. meiri þunga samanlagt en hjólbarðarnir sem framleiðandi ökutækisins gefur upp.“

Um áhrif framangreindra atriða, þ.e. of mikils burðarþols þriggja af fjórum hjólbörðum bifreiðarinnar, kom fram í framburði vitnisins C að framangreindir þrír hjólbarðar hafi verið gerðir fyrir meiri þunga en þeir hjólbarðar sem framleiðandi bifreiðarinnar hafi gert ráð fyrir að væru notaðir, þ.e. 580 kg til 1.060 kg samanlagt. Kvað vitnið miklu skipta að farið sé eftir fyrirmælum framleiðanda um dekkjastærð vegna mikilvægi grips hjólbarðanna við yfirborð vegar og áhrifa á stífleika dekkjanna, en sé stífleiki of mikill missi hjólbarðinn viðnám við yfirborðið. Þá hafi það einnig áhrif á aksturseginnleika bifreiðarinnar ef ekki er farið eftir fyrirmælum framleiðanda að þessu leyti. Bifreið verði óstöðugri á vegi og eigi það sérstaklega við í hálfu og snjó. Þá séu hjólbarðar sem gerðir eru fyrir of mikinn burð stífari, líka gúmmíið í slitflötunum, og þar með eigi hjólbarðarnir erfiðara með að laga sig að yfirborðsfleti.

Varðandi hjólabúnað bifreiðarinnar er í ákæru vísað til 1. mgr., sbr. 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga. Í 1. mgr. greinarinnar segir að ökutæki skuli svo gert og því haldið í þannig ástandi að nota megi án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi. Þá segir í 3. mgr. að ökumaður skuli gæta þess, að ökutæki sé í góðu ástandi og eru í ákvæðinu nefnd í dæmaskyni nokkur atriði. Einnig er í ákæru vísað til reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja með síðari breytingum, en reglugerðin er meðal annars sett samkvæmt heimild í 60. gr. umferðarlaga. Í upphafi reglugerðarinnar, sbr. 1. gr. reglugerðar nr. 377/2013, sem ber heitið inngangur, gildissvið og markmið, segir að markmið með reglugerðinni sé að tryggja umferðaröryggis- og umhverfissjónarmið. Kveði

reglugerðin m.a. á um tæknilegar kröfur þegar ökutæki eru skráð hér á landi, ásamt kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætluð séu í ökutæki. Þá eru í reglugerðinni samræmd viðmið til þess að auðvelda skráningu, sölu og notkun ökutækja á Evrópska efnahagssvæðinu, ásamt því að kveða á um kröfur um tæknilegt ástand ökutækja í notkun.

Hér að framan hefur verið gerð grein fyrir því sem fram kemur í bíltæknirannsókn bifreiðarinnar UP-062 varðandi burðarþol þriggja hjólbarða af fjórum og framburði vitnisins C um ætluð áhrif á aksturseiginleika bifreiðarinnar. Óumdeilt er að hjólbarðar að framan og hægra megin að aftan hafi verið stærri en framleiðandi bifreiðarinnar gerir ráð fyrir. Ákærvaldið telur að of mikið burðarþol þriggja af fjórum hjólbörðum bifreiðarinnar hafi haft slæm áhrif á aksturseiginleika bifreiðarinnar og þar sem bifreiðin hafi verið þannig búin hafi ákærða brotið 1. mgr., sbr. 3. gr. 59. gr. umferðarlaga, sbr. 16.00 4. tölulið reglugerðar nr. 822/2004, en þar segir að ökutæki megi ekki hafa hjól sem hafa slæm áhrif á aksturseiginleika þess. Að mati dómsins er framangreint reglugerðarákvæði, sem ætlað er að kveða nánar á um þau atriði sem 1. mgr. 59. gr. umferðarlaga tekur til, svo almennt orðað að það fullnægir ekki kröfum sem gera verður til skýrleika refsheimilda. Þá liggur fyrir samkvæmt tækniupplýsingum úr ökutækjaskrá um burðargetu fremri og aftari ás bifreiðarinnar, að burðarþol hjólabarða bifreiðarinnar hafi svarað til a.m.k. mesta leyfðs áspunga ökutækisins eins og kveðið er á um í grein 16.00. 3. tölulið reglugerðar nr. 822/2004.

#### *Ástand hjólbarða – mynstursdýpt o.fl.*

Ákærðu er einnig gefið að sök að hafa ekið bifreiðinni UP-062 vanbúinni til vetraraksturs vegna ástands hjólbarða sem í fyrsta lagi hafi verið án vetrarmynsturs sem veitt hafi fullnægjandi viðnám, í öðru lagi hafi mynstur á slitflötum hjólbarðanna verið ósambærilegt sökum misslits og í þriðja lagi hafi mynsturdýpt hjólbarða hægra megin að framan verið undir slitmörkum. Í skýrslu sinni fyrir dómi kvaðst ákærða ekki hafa hugað að hjólabúnaði bifreiðarinnar áður en hún fór af stað umrætt sinn og ekkert hafa vitað um ástand hans. Hún hafi ekið bifreiðinni frá heimili sínu fyrr um morguninn í Hveragerði og ekkert hafi þá verið athugavert við bifreiðina. Ákærða kvaðst oft aka bifreiðinni og oft fara um Hellsheiði.

Verður fyrst fjallað um þann hluta ákæru er lýtur að því að mynstursdýpt hjólbarða hægra megin að framan hafi verið undir slitmörkum. Samkvæmt bíltæknirannsókninni var dýpt mynsturs í hjólbörðunum mæld á þremur stöðum, á miðjum svokölluðum bana eða slitfleti hjólbarðans og á ytri og innri brún hjólbarðans. Samkvæmt þeim mælingum mældist mynstursdýpt á hjólbarða hægra megin að framan sem hér segir. Á miðjum slitfleti mældist mynstursdýpt 3,8 mm, á ytri brún 2,0 mm og á innri brún mældist mynstursdýpt 4,8 mm.

Vitnið C lýsti fyrir dómi hvernig hann hafi staðið að rannsókn á mynsturdýpt hjólbarðanna og tengdum atriðum. Til að mæla dýpt raufa í hjólbarðanum kvaðst vitnið hafa annars vegar mælt sem næst miðju hjólbarðans og hins vegar nærri brúnum, nánar tiltekið 25 millimetra frá brúnum. Umrætt svæði gegni mikilvægu hlutverki varðandi grip á vegi en það sem utar er skipti frekar máli þegar teknar eru beygjur. Kom fram hjá vitninu að í beinum akstri skipti þessi 75% breidd af slitfletinum eða bananum mjög miklu máli. Aðspurt hvort mælingar vitnisins hafi verið teknar innan 75% slitflatarins kvað vitnið svo hafa verið. Verjandi kynnti vitninu grein 16.01 5. tölulið reglugerðar nr. 822/2004, sbr. a-lið 2. gr. reglugerðar nr. 736/2014, þar sem gerð er krafa um tilskilda dýpt á aðalmynstri hjólbarða, þ.e. grófa mynstrinu á miðhluta slitflatarins sem þekur þrjá fjórðu (75%) af breidd hans, og grein 16.11 1. tölulið, sbr. c-lið 2. mgr. reglugerðar nr. 736/2014, þar sem kveðið er á um að mynsturdýpt fólksbifreiðar skuli vera a.m.k. 3,0 mm á tímabilinu frá og með 1. nóvember til og með 14. apríl. Í framhaldinu var vitnið spurt hvort mynsturdýpt á dekkjunum hafi einhvers staðar verið minni en framangreint 3 mm lágmark tilgreinir. Svaraði vitnið því til að hann hafi í skýrslu sinni eingöngu upplýst um ástandið og dregið þá ályktun að hjólbarðar bifreiðarinnar hafi verið óviðeigandi þar sem þeir voru slitnir, það sé annarra að fjalla um lög og reglur. Þá kom fram hjá vitninu að hann gefi upp slit nær jöðrum ef það skipti máli til að upplýsa aflagaða hjólastillingu og aflagaða stöðu hjóla. Kvaðst hann hafa notað skíðmál eða rennimál sem mæli 1/10 úr millimetra við mælingarnar. Um ástæður þess að hjólbarðarnir hafi verið misslitnir kvað vitnið það tilkomið vegna notkunar, gæða hjólbarða og áhrifa mismunandi loftþrýstings.

Samkvæmt bíltæknirannsókninni var stærð þeirra hjólbarða sem undir bifreiðinni UP-062 voru umrætt sinn 275/65 R17, þ.e. breidd hljóðbarðans var 275 mm. Í gögnum frá söluaðila hjólbarðanna, sem liggja frammi í málinu, kemur fram að heildarbreidd hjólbarða sömu stærðar, þ.e. 275/65, sé 279 mm. Í grein 16.01 5. tölulið reglugerðar nr. 822/2004, sbr. a-lið 2. gr. reglugerðar nr. 736/2014, sem tók gildi þann 1. nóvember 2014, eða stuttu áður en slysið varð, er gerð krafa um að mynsturdýpt á grófa mynstri 75% miðhluta slitflatar hjólbarða sé ekki undir tilskilinni dýpt, þ.e. 3,0 mm eins og áður er rakið Til að ganga úr skugga um að hvergi á 75% hluta miðhluta slitflatarins hafi dýpt grófa mynstursins verið undir tilskilinni dýpt, hefði í tilviki því sem hér um ræðir þurft að mæla sem nemur 34,37 mm frá brún hjólbarða að breiddinni 275 mm, en ekki 25 mm eins og vitnið C upplýsti fyrir dómi að gert hafi verið. Sé miðað við að hjólbarðinn hafi verið 279 mm að breidd hefði þurft að mæla 34,88 mm frá brúnum til þess að ná yfir 75% slitflatarins. Að öllu framansögðu virtu er það mat dómsins að ákærvaldinu hafi ekki tekist að sanna að mynsturdýpt hjólbarða bifreiðarinnar UP-062, hægra megin

að framan, hafi verið undir slitmörkum eins og segir í ákæru. Sá vafi sem uppi er um í málinu og lýtur að því hvernig staðið var að mælingum á mynsturdýpt umrædds hjólbarða verður að skýra ákærðu í hag, sbr. 108. og 109. gr. laga nr. 88/2008.

Þá verður fjallað um það hvort bifreiðin UP-062 hafi verið búin hjólbörðum án vetrarmynsturs sem veitt hafi fullnægjandi viðnám og að mynstur á slitflötum hjólbarðanna hafi verið ósambærilegt sökum misslits. Í skýrslu ákærðu fyrir dómi kom fram að hún hafi ekki hugað að hjólabúnaði bifreiðarinnar umræddan dag og ekki verið kunnugt um mynsturdýpt eða hvort hjólbarðarnir hentuðu til vetraraksturs. Fyrir liggur að hjólbarðar bifreiðarinnar voru af gerðinni Toy Winter Tranpath S1. Lýsir höfundur bíltæknirannsóknarinnar mynstri hjólbarðanna þannig að um hafi verið að ræða vatnslosandi milligróft mynstur. Þá hafi hjólbarðarnir verið með merkingunni M+S, sem mun standa fyrir „*mud and snow*“. Allir hjólbarðar hafi verið framleiddir árið 2010, nánar tiltekið hafi hjólbarði á vinstra framhjólari verið framleiddur í 31. viku ársins en hinir þrír í 40. viku ársins. Nánar er fjallað um framangreinda þætti í 6. kafla bíltæknirannsóknarinnar og áður nefndu yfirliti í skýrslunni um ástand hjólbarða. Þá segir í samantekt og niðurstöðum bíltæknirannsóknarinnar: „*Gerð og ástand hjólbarða var óviðeigandi. Ekki var um snjóhjólarbarða að ræða heldur voru svonefndir heilsárs hjólbarðar notaðir sem nær væri að kalla hjólbarða með milligrófu vatnslosandi mynstri. Hjólbarðarnir voru slitnir og var minnsta dýpt mynsturs 2,0 mm í hjólbarðanum hægra megin að framan.*“ Þá vísar skýrsluhöfundur til tveggja mynda, annars vegar mynd af dekki af gerðinni Good Year Ultra Grip Ice2, sem metinn sé besti ónegldi snjóhjólarbarðinn í viðurkenndum könnunum til notkunar á ís og snjó og á votu malbiki, en tekið fram að hjólbarðinn sé ekki ætlaður á jeppa, og hins vegar mynd af hjólbarða bifreiðarinnar UP-062. Þá segir: „*Tilgangur með samanburði á hjólbörðunum er einungis að vekja athygli á hve miklu máli skipti að hafa rétt mynstur og rétta gerð af hjólbörðum á ökutækjum. [...] Gerð mynsturs, slit hjólbarðanna og burðargeta og þar með mun meiri stífleiki þeirra gerði þá [þ.e. hjólbarða á bifreiðarinnar UP-062] verulega óheppilega við aðstæður þar sem blautur snjór var á veginum þegar slysið varð. Ástand hjólbarðanna olli því að ökutækið flaut á slabbinu og náði ekki fullnægjandi gripi við yfirborð vegar.*“

Í skýrslu vitnisins C fyrir dómi kom fram að um hafi verið að ræða svokallaða heilsársbjólbarða sem séu ekki taldir fullnægjandi á norðlægum slóðum. Vísaði hann í því sambandi til heilu randarinnar á miðju hjólbarðanna sem hafi það í för með sér að snjór losni ekki frá heldur þrýstist undir. Hafi því ekki verið um að ræða viðurkennt vetrarmynstur á hjólbörðunum. Vitnið kvaðst kalla mynstur eins og það sem verið hafi á hjólbörðum bifreiðar ákærðu milligróft. Gróft mynstur sé

hins vegar þannig að takkar eru algerlega aðskildir. Þegar um sumardekk sé að ræða sé meiri samfella í mynstrinu.

Ákærvaldið vísar einnig til 1. mgr., sbr. 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga hvað varðar ástand hjólbarða bifreiðarinnar UP-062, sbr. grein 16.02 1. tölulið reglugerðar nr. 822/2004 með síðari breytingum, þar sem segir meðal annars að þegar snjór eða ísing er á vegi skal hafa snjókeðjur á hjólum eða eftir akstursaðstæðum annan búnað, t.d. grófmynstraða hjólbarða (vetrarmynstur) með eða án nagla, sem veitt getur viðnám. Þó svo það sé niðurstaða bíltæknirannsóknarinnar að hjólbarðar bifreiðarinnar UP-062 hafi ekki verið snjóhjólar heldur svonefndir heilsárshjólar, sem nær væri að kalla hjólbarða með milligrófu vatnslosandi mynstri, er til þess að líta að umræddir hjólbarðar voru með merkinguna „*Vinter Tranpath*“ eins og sjá má af myndum af hjólbörðunum sem fylgdu bíltæknirannsókninni. Þá vísar merking í yfirliti um ástand hjólbarðanna til þess að um sé að ræða svokölluð M+S dekk, þ.e. „*Mud and Snow*“. Í upplýsingum söluaðila hjólbarðanna, sem eru meðal gagna málsins, kemur meðal annars fram að um sé að ræða dekk fyrir vetrarhörku, ís og snjó, slabb og slyddu. Verður því ekki fallist á það með ákærvaldinu að hjólbarðar bifreiðarinnar hafi ekki verið með vetrarmynstri. Hins vegar liggur fyrir að um notaða hjólbarða var að ræða. Þá er fram komið að hjólbarðarnir voru framleiddir árið 2010. Meðákærði, Stefán, kvað umrædda hjólbarða hafa verið setta undir bifreiðina í febrúar 2011 og ekið á þeim fram til þess að skipt hafi verið yfir í sumardekk það árið. Þá hafi dekkinn verið í notkun yfir vetrartímann árin 2011-2012 og 2012-2013. Haustið 2013 hafi þeir aftur verið sett undir bifreiðina og ekið á þeim þar til slysið varð í nóvember 2014. Kom fram hjá meðákærða að staðið hafi til að fá ný dekk og þess vegna hafi þau verið notuð sem sumardekk sumarið 2014. Aðspurður af hverju hann hafi ætlað að fá ný dekk undir bifreiðina kvaðst meðákærði hafa talið að þau væru orðin slitin og því hafi hann ekki viljað nota þau sem snjódekk allan umræddan vetur. Hann hafi hins vegar talið þau í nægilega góðu ástandi til að nota þau fram á haustið auk þess sem bifreiðin væri búin fjórhjóladrifi. Hins vegar hafi ekki hvarflað að honum að ástand dekkjanna væri ólöglegt, en ákærði Stefán kvaðst reglulega skoða ástand þeirra.

Meðal rannsóknargagna eru ljósmyndir teknar af öllum hjólbörðum bifreiðarinnar UP-062. Bera myndirnar greinilega með sér að slitflötur allra hjólbarðanna er nokkuð mikið slitinn, mynstur víða útmáð auk þess sem slit er nokkuð misjafnt. Þá sýnir nærmynd af hjólbarða hægra megin að aftan greinilega mismikið slit á þeim hluta slitflatar sem myndin sýnir. Myndunum til staðfestingar eru mælingar sem vitnið C gerði á dýpt mynsturs hjólbarðanna, en hann mældi hvert dekk á þremur stöðum, á miðjum slitfleti og 25 mm frá brún hjólbarðans

beggja megin eins og lýst hefur verið hér að framan. Þó svo sú mæling hafi að mati dómsins ekki sýnt mynsturdýpt innan 75% breiddar miðhluta slitflatar hjólbarðans, eins og áður er gerð grein fyrir, liggur fyrir að mynsturdýpt á miðjum slitfletinum var 3,4 mm á hjólbörðum vinstra megin bæði að framan og aftan, eða aðeins 0,4 mm yfir tilskylda mynsturdýpt. Þetta má greinilega sjá á myndum af umræddum hjólbörðum sem fylgdu bíltæknirannsókninni, þ.e. þvermynstur á samfelldri mynstursrönd á miðjum slitfleti er að hluta til afmáð með öllu á afturhjólbörðum og á hægri hjólbarðanum er þvermynstrið verulega afmáð. Þykir nægilega sannað, bæði með vísan til mælinga á mynsturdýpt og ljósmynda af hjólbörðum bifreiðarinnar, framburðar meðákærða Stefáns um notkunartíma hjólbarðanna, að mynstur á öllum hjólbörðum bifreiðarinnar hafi verið misslitið og ósambærilegt. Með vísan til þessa og mikillar notkunar hjólbarðanna þykir hafið yfir skynsamlegan vafa að ástand hjólbarða bifreiðarinnar UP-062 hafi verið slíkt að þeir hafi ekki getað veitt viðnám við aðstæður eins og voru á Suðurlandsvegi umrætt sinn og rakið hefur verið hér að framan. Verður ákærða Þorbjörg því sakfelld fyrir brot gegn 1. mgr., sbr. 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga, sbr. grein 16.02 1. tölulið reglugerðar nr. 833/2004.

#### *Drifbúnaður*

Í ákæru er á því byggt að ákærða hafi í umrætt sinn einungis ekið bifreiðinni, sem búin var fjórhjóladrifi, í afturdrifi og að það hafi með öðru orðið þess valdandi að ákærða missti stjórn á bifreiðinni. Myndir sem fylgdu bíltæknirannsókninni og teknar voru af bifreiðinni UP-062 á slyssað sýna neðri hluta mælaborðs bifreiðarinnar. Þar má meðal annars sjá rofa sem býður upp á fjóra möguleika hvað drifbúnað varðar, þ.e. 2WD, AUTO, 4H og 4L0. Í niðurstöðukafla bíltæknirannsóknarinnar, sem ber heitið aflrás, segir: „*Á slyssað var gírstöngin í N-hlutlaus. Ökutækið var í afturdrifi.*“ Í niðurstöðu bíltæknirannsóknar C segir: „*Ökutækið var einungis í afturdrifi í aðdraganda slyssins miðað við stöðu rofa sem notaður er til að virkja fjórhjóladrifið. Verulegar líkur eru á að ástand hjólbarðanna, ásamt því að ökutækið var aðeins í afturdrifi, hafi dregið verulega úr möguleikum ökumanns að hafa fullnægjandi stjórn á ökutækinu í aðdraganda slyssins.*“

Ákærða var bæði hjá lögreglu og fyrir dómi innt eftir því í hvaða drifi hún hafi ekið bifreiðinni í umrætt sinn. Í skýrslugjöf hjá lögreglu þann 16. desember 2014, sem dómari hefur kynnt sér hljóðupptökur af, kom fram hjá ákærðu að bifreiðin væri fjórhjóladrifin og drifbúnaði bifreiðarinnar stjórnað með rofa. Aðspurð hvort hún myndi eftir því hvernig rofinn hafi verið stilltur sagði vitnið „*Hann var að ég held í 2D*“ Þá staðfesti ákærða þá fullyrðingu yfirheyranda að bifreiðin hafi sennilega ekki verið í fjórhjóladrifi. Framburður ákærðu var nokkuð á

annan veg í skýrslutöku fyrir dómi. Kvaðst ákærða hafa staðið í þeirri trú að bifreiðin hafi verið í fjórhjóladrifinu því við aðstæður eins og þennan dag voru á Hellisheiði sé bifreiðin annað hvort stillt á AUTO eða fjórhjóladrif. Þá stilli hún yfirleitt á fjórhjóladrif þegar hún fari yfir heiðina. Fyrir dómi var ákærðu kynnt samantekt lögreglu af skýrslutöku af henni á rannsóknarstigi, sem reyndar er ekki að öllu leyti í samræmi við það sem fram kemur á hljóðupptöku, vísaði ákærða til þess að hún hafi verið í algjöru áfalli í umræddri skýrslutöku og ítrekaði að hún myndi ekki hvort hún hefði sett bifreiðina í fjórhjóladrif fyrir umræddan akstur. Í framburði meðákærða Stefáns kom fram að hann hafi í stuttu símtali við ákærðu Þorbjörgu umræddan morgun sagt að það borgaði sig að vera með bifreiðina í fjórhjóladrifi og tók ákærði fram að þau væru alltaf með bifreiðina í svokölluðu sídrifi, þ.e. á AUTO stillingu.

Fyrir dómi kvað vitnið C áður nefndan rofa hafa við skoðun vitnisins á vettvangi sýnt að bifreiðin hafi verið í afturhjóladrifi og hafi rannsóknarlögreglumaður á vettvangi staðfest að svo hafi verið þegar lögregla kom á vettvang. Í frumskýrslu lögreglu, sem skýrsluritari vitnið og lögreglumaðurinn J staðfesti fyrir dómi, kemur fram að bifreiðin hafi verið í afturhjóladrifi þegar lögregla kom á vettvang. Í framburði vitnisins C kom fram að stilling fyrir fjórhjóladrif í umræddri bifreið hafi verið 4H. Ekki þurfi mikið átak til að færa rofann úr 2WD yfir í 4H, en rofinn hrökkvi þó ekki af sjálfu sér á milli stillinga. Orðrétt sagði vitnið í framhaldi af spurningu fulltrúa ákæruvaldsins um ástand hjólbarða. „*Já, bílinn byrjar að fljóta í þessum snjó og í þessu slabbi sem er á veginum og af því að hann er ekki í framhjóladrifi þá verður hann eiginlega stjórnlaus að framan og þó að það sé kannski öfugmæli, að þá byrjar, þá er framhlutinn að elta afturhlutann í þeim skilningi að hann er stjórnlaus*“ Aðspurður hvort það hafi áhrif á aksturseginnleika hvort bifreið er í fjórhjóladrifi eða bara í afturdrifi, svaraði vitnið. „*Það hefði alveg skipt sköpum skiptir alveg sköpum sko.*“ Þá kom fram hjá vitninu að ekkert í búnaði bifreiðarinnar, fyrir utan að bifreiðin hafi verið í afturdrifi og hjólbarðar slitnir, hafi gefið til kynna ástæðu þess að bifreiðin byrjaði að rása á veginum.

Á mynd sem fylgir áður nefndri bíltæknirannsókn bifreiðarinnar UP-062, og sýnir gírstöng bifreiðarinnar, má sjá eftirtaldar stillingar fyrir gírstöng: P, R, N og D. Sýnir myndin, sem tekin var á slysstað, að gírstöngin er stillt á N, eða hlutlaust eins og áður er getið. Alkunna er að táknið P stendur fyrir „park“ eða stöðvun, R fyrir „return“ eða afturábak og D fyrir „drive“ eða aka. Er því ljóst að þegar bifreið ákærðu stöðvaðist í kjölfar áreksturs við síðari bifreiðina, þ.e. RU-396, hefur gírstöng bifreiðarinnar verið færð úr D yfir í N, eða með öðrum orðum sett bifreiðina í hlutlausan gír. Hvort þá hafi einnig verið átt við rofa þann sem notaður

er til að stilla mismundandi drif bifreiðarinnar liggur hins vegar ekkert fyrir um en við komu lögreglu á vettvang var stillt á afturhjóladrif eins og áður segir.

Fram kom í málflutningi fulltrúa ákærvaldsins að það sé út af fyrir sig ekki refsivert að aka fjórhjóladrifinni bifreið í afturdrifi. Hins vegar sé á því byggt í ákæru að þar sem bifreið ákærðu hafi ekki verið í fjórhjóladrifi hafi það með öðru haft þær afleiðingar að ákærða missti stjórn á bifreiðinni. Sönnunarbyrði um að svo hafi verið hvílir á ákærvaldinu, sbr. 108. gr. laga nr. 88/2008. Ákærða bar við minnisleysi hvað varðar drifsetningu bifreiðarinnar fyrir dómi en taldi við yfirheyrslu hjá lögreglu að bifreiðin hafi ekki verið í fjórhjóladrifi. Fyrir dómi vísað ákærða til þess að hún hafi, fyrr um morguninn, ekið frá heimili sínu í Ölfusi til vinnu í Hveragerði og þá hafi ekkert verið athugavert við bifreiðina. Í þessu sambandi verður ekki fram hjá þeirri staðreynd litið að akstursskilyrði að vetrarlagi eru mun verri á Hellisheiði en í byggð. Í framburði vitnisins E sem sá aðdraganda þess að ákærða missti stjórn á bifreið sinni, kom fram að bifreið ákærðu hafi virst stjórnlaus og flotið á veginum og hafi bifreiðin snúist við og komið með afturendann á mótí bifreið vitnisins. Fær framangreindur framburður vitnisins Es stoð í framburði vitnisins G sem sat í farþegasæti við hlið E og A, ökumanns bifreiðar sem ekið var næst á eftir bifreið E. Þykir framangreint staðfesta að bifreiðin UP-062 hafi verið stjórnlaus að framan þegar hún kom yfir á vegarhelming fyrir umferð í austurátt. Með vísan til þess og framburðar vitnisins C hér að framan, þykir hafið yfir skynsamlegan vafa, sbr. 109. gr. laga nr. 88/2008, að bifreiðinni UP-062 hafi í umrætt sinn einungis verið ekið í afturhjóladrifi.

#### *Ökuhraði*

Ákærðu Þorbjörgu er gefið að sök að hafa ekið bifreiðinni UP-062 of hratt miðað við aðstæður. Ákærða kvaðst bæði hjá lögreglu og fyrir dómi hafa ekið bifreiðinni með 80-90 km hraða umrætt sinn. Fyrir dómi kvaðst ákærðu ekki hafa fundist að hún æki of hratt eða ógætilega.

Í 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga segir að ökuhraða skuli jafnan miða við aðstæður með sértöku tilliti til öryggis annarra. Þannig skuli ökumaður miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Má hraðinn aldrei verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar framundan, sem hann sér yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera má ráð fyrir. Þá segir í h-lið 2. mgr. 36. gr. að sérstök skylda hvíli á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þegar vegur er blautur eða háll. Varðandi ökuhraða bifreiðar ákærðu í umrætt sinn verður ekki á öðru byggt en framburði ákærðu sjálfrar. Þó svo ekkert hafi fram komið í málinu um að ákærða hafi í umrætt sinn ekið á ofsahraða, er það vafalaust að mati dómsins að ákærða hafi við þær aðstæður sem voru á

Suðurlandsvegi umrætt sinn, en á veginum var krapí og hálka, ekki ekið nægilega hægt í ljósi þess í fyrsta lagi að bifreiðin var búin slitnum hjólbörðum, sem ekki veittu viðnám við hinar erfiðu akstursaðstæður, og í öðru lagi að bifreiðinni var einungis ekið í afturdrifi. Verður ákærða Þorbjörg því sakfelld fyrir brot gegn 1. mgr., sbr. h-lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Vegna krafna um skýrleika refsíheimilda verður ákærðu ekki gerð refsing fyrir brot gegn 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga, sbr. dóm Hæstaréttar frá 3. desember 2015 í málinu nr. 60/2015.

#### *Áverkar ökumanns og farþega bifreiðarinnar RU-396*

Í ákæru segir að ökumaður bifreiðarinnar RU-396, A hafi hlotið rifbeinsbrot við áreksturinn. Vitnið D læknir lýsti því fyrir dómi að við komu á bráðamóttöku hafi A verið með áverka á brjóstholi á öryggisbeltissvæðinu og byrjandi vott að mari. Lungnamynd hafi verið eðlileg og tók vitnið fram að rifbrot sjáist illa á slíkum myndum, e.t.v. í 60% tilvika. Því hafi farið fram klínískt mat. Fram kom hjá vitninu að stundum geti verið erfitt að greina milli mars og rifbrots. Ítrekað aðspurt af verjanda kvað vitnið það hafa verið hans mat að A hafi rifbrotnað umrætt sinn, en hvort svo hafi í reynd verið sé ekki hægt að fullyrða með óyggjandi vissu. Með vísan til framburðar vitnisins D þykir ekki framkomin lögfull sönnun þess að ökumaður bifreiðarinnar RU-396 hafi rifbrotnað í umrætt sinn, sbr. 108. og 109. gr. laga nr. 88/2008. Vitnið D lýsti einnig í framburði sínum fyrir dómi áverkum B við komu á bráðamóttöku, en hún var farþegi í bifreiðinni RU-396. Kom fram hjá vitninu að við tölvusneiðmyndatöku hafi komið skýrt í ljós brot á 2. og 11. hryggjarlið í brjóstholshrygg og brot á bringubeini án teljandi hliðrunar og um hafi verið að ræða nýja áverka. Með vísan til rannsóknargagna og framburðar vitnisins D þykir hafið yfir skynsamlega vafa að farþegi í bifreiðin RU-396 hafi beinbrotnað við áreksturinn.

Við mat á því hvort ákærða hafi sýnt af sér gáleysi í skilningi 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, er litið til meginreglu umferðarlaga um að vegfarandi skuli sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum, sbr. 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga. Ákærðu bar í ljósi aðstæðna á vegi, þess að hjólbarðar bifreiðarinnar voru mikið slitnir og bifreiðin einungis í afturdrifi, að haga akstri þannig að hún hefði fullt vald á bifreiðinni. Með vísan til þessa og að öllu framansögðu virtu er það niðurstaða dómsins að ákærða hafi í umrætt sinn ekið bifreiðinni UP-062 án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður, og þannig sýnt af sér gáleysi sem hafi verið orsök þess að bifreið hennar lenti fyrst á bifreiðinni DA-802 og síðan framan á bifreiðinni RU-396, með þeim afleiðingum að B beinbrotnaði eins og að framan er lýst. Verður ákærða því sakfelld fyrir brot gegn 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, eins og krafist er í ákæru.

## Ákærði Stefán Magnússon

Ákærða Stefáni, sem skráðum eiganda bifreiðarinnar UP-062, er gefið að sök að hluta til sömu brot og ákærðu Þorbjörgu, þ.e. að hafa ekki gætt þess að bifreiðin væri í lögmæltu ástandi til aksturs vegna eftirfarandi þátta. Í fyrsta lagi að bifreiðin hafi verið á hjólbörðum sem höfðu slæm áhrif á aksturseiginleika hennar vegna of mikils burðarþols þriggja hjólbarða af fjórum. Í öðru lagi að bifreiðin hafi verið vanbúin til vetraraksturs vegna ástands hjólbarða vegna þess að þeir hafi verið án vetrarmynsturs sem veitti fullnægjandi viðnám. Í þriðja lagi vegna þess að mynstur á slitflötum hjólbarðanna hafi verið ósambærilegt sökum misslits og í fjórða lagi að mynstursdýpt hægra megin á framás hafi verið undir slitmörkum. Segir í ákæru að brot ákærða varði við 1. mgr., sbr. 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. grein 16.00 4. tölulið, grein 16.02 1. tölulið, grein 16.01 5. tölulið og grein 16.11 1. tölulið reglugerðar nr. 822/2004 með síðari breytingum, þ.e. brot gegn sömu reglugerðarákvæðum og ákærðu Þorbjörgu er gefið að sök.

Hér að framan hefur verið gerð grein fyrir framburði ákærða Stefáns varðandi notkunartíma hjólbarðanna og kom þar meðal annars fram að ákærði kvaðst reglulega skoða ástand hjólbarðanna. Einnig kom fram hjá ákærða að hann fari reglulega með bifreiðina á verkstæði og til hafi staðið að fá ný dekk undir bifreiðina þar sem hann hafi talið að þau væru orðin slitin og hann ekki viljað nota þau sem snjódekk allan umræddan vetur.

Gerð hefur verið grein fyrir 1. mgr. 59. gr. umferðarlaga og ákvæðum reglugerðar nr. 822/2004, sem ákærðu báðum er gefið að sök að hafa brotið. Í 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga segir að eigandi eða umráðamaður beri ábyrgð á, að ökutæki sé í lögmæltu ástandi. Í máli þessu er óumdeilt að ákærði var eigandi bifreiðarinnar UP-062 og fram kom að hann hafi haft með viðhald bifreiðarinnar að gera. Eins og rakið hefur verið hér að framan í umfjöllum um ætluð brot meðákærðu Þorbjargar, þykir sannað að hjólbarðar þeir sem voru undir bifreiðinni UP-062 umrætt sinni hafi ekki veitt fullnægjandi grip og verið misslitnir og þannig fjarri því að vera nothæfir með tilliti til árstíma og akstursaðstæðna umrætt sinn. Með vísan til rökstuðnings fyrir sakfellingu ákærðu Þorbjargar, hvað þennan þátt ákæru varðar, verður ákærði Stefán sakfelldur fyrir brot gegn 1. mgr., sbr. 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 16.02 1. tölulið reglugerðar nr. 822/2004. Með sömu rökum og tilgreind eru hér að framan gagnvart ákærðu Þorbjörgu er ákærði Stefán sýknaður af brot gegn eftirtölum greinum reglugerðarinnar nr. 822/2004. Grein 16.01 5. töluliður, sbr. a-lið 2. gr. reglugerðar nr. 736/2014 og grein 16.11 1.töluliður, sbr. c-lið 2. gr. reglugerðar nr. 736/2014. Þá er það mat dómsins, eins og rakið hefur verið hér að framan, að grein 16.00 4. töluliður reglugerðar nr. 822/2004, sem ætlað er að kveða nánar á um þau atriði sem 1. mgr.

59. gr. umferðarlaga tekur til, svo almennt orðað að það fullnægir ekki kröfum sem gera verður til skýrleika refsheimilda.

#### *Ákvörðun refsingar*

Ákærða Þorbjörg hefur verið sakfelld fyrir brot gegn 1. mgr. 14. gr., 1. mgr., sbr. 2. mgr. h-liðar 36. gr., 1. mgr., sbr. 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. grein 16.02 1. tölulið reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Ákærði Stefán hefur verið sakfelldur fyrir brot gegn 1. mgr., sbr. 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. grein 16.02. 1. tölulið reglugerðar nr. 822/2004.

Ákærðu Þorbjörg og Stefán hafa unnið sér til refsingar samkvæmt 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, og ákærða Þorbjörg að auki samkvæmt 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Hvorugt ákærðu hafa sætt refsingu svo kunnugt sé. Þykir refsing ákærðu Þorbjargar með vísan til 77. gr. almennra hegningalaga hæfilega ákveðin fangelsi í 30 daga, en fresta þykir mega fullnustu refsingarinnar og ákveða, að refsing falli niður að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dóms þessa, haldi ákærða almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955. Að mati dómsins er skilyrði 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga um mjög vítaverðan akstur uppfyllt, þar sem ákærða ók yfir fjallveg um vetrartíma á slitnum hjólbörðum án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við akstursaðstæður. Samkvæmt 101. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, þykir því verða að svipta ákærðu ökurétti í þrjá mánuði frá birtingu dóms þessa að telja.

Ákærði Stefán greiði 20.000 krónur sekt í ríkissjóð innan fjögurra vikna frá uppkvaðningu dómsins að telja, en sæti ella fangelsi í tvö daga.

#### *Sakarkostnaður*

Um sakarkostnað er vísað til 216. gr. og 218. gr. laga nr. 88/2008. Samkvæmt yfirliti lögreglustjórans á Suðurlandi er útlagður kostnaður vegna rannsóknar málsins samtals 967.597 krónur auk tveggja reikninga vegna ferðakostnaðar vitna samtals að fjárhæð 36.400 krónur. Meðal hins útlagða kostnaðar eru kr. 43.573 krónur vegna flutnings bifreiðarinnar RU-393 frá lögreglustöð á partasölu, kostnaður við töku blóðsýnis úr ákærðu Þorbjörgu og rannsóknar sýnis, samtals að fjárhæð 32.710 krónur, kostnaður við bíltæknirannsókn bifreiðarinnar RU-396 að fjárhæð 277.760 krónur, læknisvottorð vegna ákærðu Þorbjargar að fjárhæð 36.900 krónur og læknisvottorð vegna A að fjárhæð 36.900 krónur. Verður ákærðu ekki gert að greiða framangreindan kostnað, enda telst hann ekki óhjákvæmilega útgjöld vegna rannsóknar málsins, og skal hann greiddur úr ríkissjóði.

Rétt þykir að ákærða Þorbjörg greiði kostnað vegna læknavottorðs B að fjárhæð 40.900 krónur, þóknun lögmanns ákærðu Þorbjargar á rannsóknarstigi að fjárhæð 115.629 krónur, kostnað vegna gerðar uppdráttar af vettvangi að fjárhæð 125.305 krónur og ferðakostnað vitna að fjárhæð 26.400 krónur. Kostnað við bíltæknirannsókn UP-062 að fjárhæð 257.920 krónur greiðist þannig að ákærðu greiði kostnað við  $\frac{3}{4}$  rannsóknarinnar en  $\frac{1}{4}$  greiðist úr ríkissjóði. Málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærðu, Heimis Arnar Herbertssonar hrl., sem ákveðst til samræmis við yfirlit og tímaskýrslu lögmannsins 1.117.875 krónur, útlagður kostnaður lögmannsins að fjárhæð 8.184 krónur og ferðakostnaður lögmannsins að fjárhæð kr. 26.448 krónur greiðist þannig. Ákærða Þorbjörg greiði helming málsvarnarlauna, útlags kostnaðar og ferðakostnaðar, ákærði Stefán greiði  $\frac{1}{4}$  málsvarnarlauna, útlags kostnaðar verjanda og ferðakostnaðar verjanda líkt og greinir í dómsorði. Annar sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði.

Ragnheiður Thorlacius, héraðsdómari, kveður upp dóm þennan.

### **D Ó M S O R Ð :**

Ákærða, Þorbjörg Lilja Jónsdóttir, sæti fangelsi í 30 daga, en fresta skal fullnustu refsingarinnar og skal refsing niður falla að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dóms þessa, haldi ákærða almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærða, Þorbjörg Lilja Jónsdóttir, er svipt ökurétti í þrjá mánuði frá birtingu dóms þessa að telja.

Ákærði, Stefán Magnússon, greiði 20.000 króna sekt í ríkissjóð, en tveggja daga fangelsi komi í stað sektar, verði hún ekki greidd innan fjögurra vikna frá uppkvaðningu dómsins að telja.

Ákærða, Þorbjörg Lilja Jónsdóttir greiði samtals 981.208 krónur í sakarkostnað, þar af málsvarnarlaun verjanda síns, Heimis Arnar Herbertssonar hrl., 558.938 krónur, 4.092 krónur í útlagðan kostnað verjanda og 13.224 krónur í ferðakostnað verjanda.

Ákærði, Stefán Magnússon, greiði samtals 384.847 krónur í sakarkostnað, þar af málsvarnarlaun verjanda síns, Heimis Arnar Herbertssonar hrl., 279.469 krónur, 2.046 krónur í útlagaðan kostnað verjanda og 6.612 krónur í ferðakostnað verjanda.

Annar sakarkostnaðar greiðist úr ríkissjóði, þar af málsvarnarlaun verjanda ákærðu, Heimis Arnar Herbertssonar hrl., 279.469 krónur, 2.046 í útlagðan kostnað verjanda og 6.612 krónur í ferðakostnað verjanda.

Ragnheiður Thorlacius.

