

Héraðsdómur Suðurlands

Dómur fimmtudaginn 27. júní 2019.

Mál nr. S-288/2018:

Lögreglustjórinn á Suðurlandi

(Margrét Harpa Garðarsdóttir fulltrúi)

gegn

Helgi Haraldsson

(Jón Stefán Hjaltalín Einarsson lögmaður)

Dómur.

Mál þetta, sem tekið var til dóms þann 31. maí 2019, er höfðað með ákæru lögreglustjórans á Suðurlandi, dagsettri þann 22. nóvember 2018, á hendur Helga Haraldssyni,

„fyrir hegningar- og umferðarlagabrot

með því að hafa, að morgni miðvikudagsins 27. desember 2017, ekið hópþingreiðinni A austur Suðurlandsveg skammt vestan við Hunkubakka í Skaftárhreppi, of hratt miðað við aðstæður, þar sem vegur var háll, þegar ákærði ók þar á eftir þingreiðinni B, með of stutt bil á milli þingreiða og án nægjanlegrar aðgæslu, með þeim afleiðingum að hann ók aftan á vinstra afturhorn síðarnefndrar þingreiðar, en við áreksturinn missti ákærði stjórn á hópþingreiðinni, sem fór yfir á öfugan vegarhelming og þaðan út fyrir akbraut vinstra megin miðað við akstursstefnu og valt á hlið í þann mund er þingreiðin kom aftur inn á akbrautina og rann þannig áfram stuttan spöl uns þingreiðin staðnæmdu á hlið utan vegar. Allt framangreint með þeim afleiðingum að farþegar í hópþingreiðinni, kínverskir ríkisborgarar; C og D, köstuðust út úr þingreiðinni og hlutu slíka fjölsýrka að þau létust bæði, C á vettvangi nær samstundis og D á sjúkrahúsi þann 12. janúar 2018. Enn fremur allt framangreint með þeim afleiðingum að farþegar í hópþingreiðinni sem einnig eru kínverskir ríkisborgarar slösuðust alvarlega; E, hlaut brot á fyrsta hálslið og opin sár á höfði og öxl og F, hlaut mjaðmagrindarbrot, blæðingu í kviðarholi, brot á vinstra herðablaði og viðbeini, fjölda rifbrota beggja megin, brot á hryggjatindum vinstra megin, sár og yfirborðsáverka á kvið og brjóstakassa og lungnasamfall báðum megin.

Teljast brot ákærða varða við 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940 og 3. mgr. 14. gr., 1. mgr. og h. lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. 1. mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga.

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

Málavextir.

Miðvikudaginn 27. desember 2017 kl. 11:02 barst lögreglu tilkynning um rútuslys á Suðurlandsvegi um 10 km vestan við Kirkjubæjarklaustur og væri líklega um banaslys að ræða. Mun þetta hafa verið í Eldhrauni við útsýnisstað í svokölluðum Dyngjum. Í lögregluskýrslu segir að heiðskírt hafi verið, um fimm gráðu frost og gola. Talsverð hálka hafi verið á vettvangi, ýmist svell, ísing og á köflum autt í hjólförum. Skammt austan við útsýnisstaðinn, norðan vegar við vegöxl, hafi hópferðabifreiðin A legið á vinstri hlið og hafi framendi snúið til suðurs. Hafi lega hennar verið 90° á veg þar sem framendi hafi legið á vegöxl. Framan við bifreiðina hafi legið farþegi úr henni, C og hafi hann sýnilega verið látinn. Tveir farþegar hafi verið fastir undir bifreiðinni við afturhjól og hafi þeir verið með meðvitund. Þeir hafi náðst undan bifreiðinni kl. 12:21. Hafi öðrum slösuðum verið komið í skjól og hafi verið hlúð að þeim. Ákærði var ökumaður bifreiðarinnar og var hann mikið blóðugur en með fulla meðvitund. Hafi hinum slösuðu síðan verið komið á sjúkrahús í Reykjavík og á Selfossi. Í bifreiðinni munu hafa verið 46 manns að meðtöldum leiðsögumanni og ökumanni. Hafi verið um að ræða kínverska ferðamenn með íslenskum bílstjóra. Einn farþeganna, D, lést á sjúkrahúsi þann 12. janúar 2018 og þá hlutu farþegarnir E og F áverka eins og nánar greinir í ákæru. Á akrein til austurs, um 100 metrum fyrir vestan hópferðabifreiðina, var fólksbifreiðin B, sýnilega skemmd á vinstra afturhorni. Ökumaður hennar, G, kvaðst hafa verið að aka í austurátt og hægt ferðina talsvert þar sem hann hafi ætlað að beygja til hægri inn að bifreiðastæði við útsýnisstað og hafi hópferðabifreiðin, sem einnig hafi verið ekið í austurátt, ekið aftan á hann og í kjölfarið hafi ökumaðurinn misst stjórn á henni með þeim afleiðingum að hópferðabifreiðin valt.

Síðdegis á slysdegi var tekin skýrsla af ákærða og skýrði hann svo frá að hann hefði ekið á um 70 km hraða. Hann hafi orðið var við að bifreið hefði verið lagt í hægri vegkanti og á vinstri vegkanti hafi tvær stúlkur verið að ganga að bifreiðinni. Hann hafi byrjað að hemla en fundið að hemlarnir hafi tekið mismikið á. Hann hafi létt á hemlun og fært rútna yfir á vinstri vegarhelming til að aka ekki á stúlkurnar sem gengu yfir veginn. Við það hafi hann misst afturdekk út fyrir malbikið. Hann hafi átt erfitt með að koma rútnunni aftur upp á veginn en þegar hann hafi náð því hafi rútan byrjað að snúast. Hún hafi farið þversum á veginn og byrjað að halla. Hún hafi rétt sig við aftur en byrjað

aftur að halla og þá hafi hún oltið yfir. Hann hafi þá slegist í rúðuna og misst meðvitund. Hann myndi ekki eftir neinu eftir það fyrr en einhver hafi dregið hann út úr rútunni. Hann kvaðst ekki muna eftir bílnum sem hann hefði ekið á. Hann kvað ekki hafa verið hægt að hemla því það hafi verið óslétt undir snjónum, það hafi verið eins og ísrastir undir honum sem ekki hafi sést en hafi fundist þegar hann hafi hemlað. Um 10-15 cm þykkt snjólag hafi verið yfir veginum. Hann kvað sér hafa verið sagt að nýbúið væri að laga hemla bifreiðarinnar og hefði hann ekki orðið var við neitt athugað við ástand hennar.

Daginn eftir slysið var tekin skýrsla af fararstjóranum H og kvað hún rútunni hafa verið ekið á eðlilegum hraða og hafi fjarlægðin frá smábílnum að rútunni verið um tvær bíllengdir þegar smábíllinn hafi mjög skyndilega hægt á sér. Hafi rútubílstjórinn reynt að fara fram úr á vinstri akrein en smábíllinn hafi líka farið til vinstri inn á miðjan vegarhelming með þeim afleiðingum að hægri hlið rútunnar hafi farið utan í smábíllinn og hafi rútubílstjórinn þá misst stjórn á rútunni. Hún taldi að hefði smábílnum ekki verið ekið inn á miðjan veg hefði rútan komist framhjá.

Í skýrslu I bifvélavirkjameistara dagsettri 5. febrúar 2018 um hemlaprófun bifreiðarinnar BO-N01 segir að hemlun ökutækisins hafi verið 35% minna en viðmiðið sé. Þar sem bifreiðin hemli aðeins á hægra framhjólum við hemlun megi reikna með að bifreiðin leitist við að fara verulega til hægri að framan. Við það megi reikna með að hún byrji að skrika til vinstri að aftan og leitist við að snúast þvert miðað við akstursstefnu.

Lögð hefur verið fram í málinu bíltæknirannsókn sem J, bifvélavirkjameistari hjá Gnostika ehf., vann á tímabilinu frá því í desember 2017 til apríl 2018. Þar kemur m.a. fram að í vinstra framhjólum hafi verið gert ráð fyrir 84 snjónöglum en þar hafi tveir naglar verið eftir. Í hægra framhjólum hafi verið gert ráð fyrir 146 snjónöglum en 19 naglar hafi verið eftir. Hafi snjónaglar í framhjólum ekkert gagn gert á ísnum í aðdraganda slyssins. Í ljósi þess að gert hafi verið ráð fyrir 62 fleiri snjónöglum í hjólbarðanum hægra megin en þeim vinstra megin hafi verið kastað til höndum þegar ökutækið hafi verið gert klárt til notkunar. Í þremur hjólbörðum á afturhjólum hafi 22 snjónaglar verið eftir af 435 nöglum. Vegna fæðar hafi naglarnir ekkert gagn gert á ísnum í aðdraganda slyssins. Hafi eftirlit og reglulegt viðhald á hjólbörðum ekki verið viðunandi. Þá segir í skýrslunni að hemlageta í vinstra framhjólum hafi engin verið. Ástæðan hafi verið skortur á hemlavökva í forðabúri er stafað hafi af lekum barka er legið hafi frá forðabúrinu að höfuðdælunni. Búnaður sem kveikja hafi átt viðvörunarljós í mælaborði þegar vökvamagnið í forðabúrinu hafi farið undir lágmark hafi ekki virkað vegna einangrandi spanskgrænu er

hefði myndast á rafpól við forðabúrið. Afleiðingin af skorti á hemlavökva hafi verið fastir stimplar í fremri hemladælu í hjólinu. Ummerki hemlavökva hafi fundist neðan og aftan við forðabúrið á framhlið eldsneytisgeymisins og í ljósi þessa hafi eftirliti með ástandi hemla og reglulegt viðhald ekki verið viðunandi. Hemlageta í vinstra afturhjóli hafi verið í lagi. Hins vegar hafi verið brugðið á það ráð til að hindra að úthersla hemla í hjólinu losnaði af sjálfu sér að setja venjulegan viðgerðarlykil á boltahaus útfherslunnar og festa lykilinn með dragbandi úr plasti við útfhersluarminn. Dragbandið hafi verið óvarið steinkasti og þess vegna getað farið skyndilega í sundur og þar með hafi útfherslan getað skrúfast til baka og hemlagetan horfið. Þar sem dragbandið hafi legið utan um útfhersluarminn hefi það þynnst um 0,3 mm af 1,4 mm upphafsþykkt. Í ljósi þessa ástands hafi eftirlit með ástandi hemla og reglulegt viðhald ekki verið viðunandi og einkar ósvífin aðgerð notuð til að festa útfhersluna til að komast undan eðlilegri viðgerð. Þá hafi hemlageta í hægra hjóli engin verið. Ekki hafi verið hert út í hemlana og hafi færsla þrýstistangar frá hemlakúti verið 70 mm á móti 35 mm í hjólinu vinstra megin að aftan. Þegar stigið hafi verið á hemlafetilinn hafi þenjarar, sem þrýsta eigi hemlaklossunum og þar með hemlaborðunum að hemlaskálinni ekki náð að hreyfa búnaðinn. Í ljósi þessa ástands hafi eftirlit með ástandi hemla og reglulegt viðhald ekki verið viðunandi. Vegna ástands hemlabúnaðarins hafi verið verulegar líkur á að möguleikar til að hafa fullt vald á stjórnun ökutækisins þegar hemlum hafi verið beitt kröftuglega á fullum hraða verið verulega skertir auk þess hafi hemla- og stöðvunarvegalegd verið mun lengri en ella. Þessi mikla skerðing á hemlagetu og hemlunarvegalegd hefði að öllu jöfnu ekki átt að fara fram hjá þeim sem ekið hafi ökutækinu. Eðlileg hemlageta sé um 70% f G (7,0 m/sek²). Jafn skert hemlageta og komið hafi fram í hemlaprófinu komi greinilega fram í akstri við minnstu hemlun. Þá hafi burðarvirkið í grind í botni allt framan við framás aftur að afturási víða verið sundurryðgað. Því hafi eftirlit og reglulegt viðhald burðarvirkis ekki verið viðunandi. Ryðskemmdir í burðarvirki í neðra gólfi hafi ekki komið að sök þar sem álagið sem ökutækið hafi orðið fyrir í veltu hafi komið á vinstri hlið. Í skýrslunni segir að ökutækið hafi ekki verið í notkunarhæfu ástandi að vetrarlagi vegna ástands hjólbarða þar sem aðeins einn hjólbarði hafi verið fullnegldur og aðrir hjólbarðar með örfáa nagla. Slíkt ástand skerði stöðugleika, rásfestu og hemlagetu. Eftir að hjólin vinstra megin hafi lent utan vegar í snjó fljótlega eftir árekstur við bifreiðina B hafi stjórnun ökutækisins orðið lítt viðráðanleg en á meðan ökutækið hafi verið uppi á

veginum hefðu fullnegldir hjólbarðar átt að koma að gagni. Sé þá miðað við ökuhraða þar sem mið sé tekið af ísilögðum vegi.

Lögð hefur verið fram í málinu bíltæknirannsókn sem J vann á tímabilinu frá því í desember 2017 til apríl 2018 vegna bifreiðarinnar B. Þar kemur fram að hjólbarði og hjólabúnaður í vinstra afturhjóli hafi skemmst verulega í árekstri. Engin ummerki hafi fundist um óeðlilegt ástand eða bilun í búnaðinum í aðdraganda árekstrarins og engar vísbendingar hafi fundist um að útsýni ökumanns hefði verið hindrað á nokkurn hátt í aðdraganda slyssins og þá hafi engar vísbendingar fundist um skertan sýnileika ökutækisins í aðdraganda slyssins.

Í málinu liggur fyrir skýrsla um skoðun á ökurita bifreiðarinnar A og kemur þar fram að ekið hafi verið samfellt frá kl. 08:30 til kl. 10:05 og hafi ökuhraðinn oftast verið á bilinu 80-100 km/klst. en síðustu mínútur fyrir slysið hafi hraðinn verið á bilinu 100-102 km/klst. Kl. 10:05 sé hraði bifreiðarinnar 101 km/klst. en þá sé hemlað snögglega niður í 93 km hraða miðað við klst. Örskömmu síðar hefjist mjög ákveðin hraðalækkun (nauðhæmlun) niður í 43 km hraða miðað við klst. en þar verði truflun á skráningu ökuritans, líkt og bifreiðin hafi orðið fyrir höggi. Hægist þá enn á hraða bifreiðarinnar allt niður í 32 km/klst. Kl. 10:05 (nokkrum sekúndum síðar) festist hraði bifreiðarinnar næstu 9-10 mínútur á 40 km/klst. allt til kl. 10:15, en þá hafi snúningur drifhjóna stöðvast.

Framburður ákærða og vitna fyrir dómi.

Ákærði skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi hafið akstur hópferðabifreiðarinnar frá Hafnarfirði um kl. 7:00 um morguninn og hafi ferðinni verið heitið að Jökulsárlóni með kínverska ferðamenn. Á leiðinni hafi tvisvar verið stöðvað í stuttan tíma. Hann kvað fólk og bifreið hafa verið báðum megin vegar við útskot í Eldhrauni, en þetta kveðst hann hafa séð nokkur hundruð metrum áður. Hann kvaðst hafa fært sig yfir á miðjan vegarhelming vegna bifreiðar sem ók löturhægt. Þegar hann hafi nálgast hafi tvær stúlkur komið sem hafi verið vinstra megin við veginn og gengið þvert yfir hann. Hann kvaðst þá hafa fært sig yfir á hægri vegarhelming og þegar hann hafi verið að byrja að sveigja aftur yfir hafi áðurgreind bifreið verið komin nánast út fyrir veg og hafi henni þá allt í einu verið ekið í veg fyrir ákærða án þess að gefa stefnuljós. Ákærði kvaðst þá hafa nauðhemlað, farið þversum og síðan muni hann ekki eftir sér fyrir en á slysideild. Hann kvaðst áður hafa ekið umræddri hópferðabifreið, eða sumarið áður, en þetta hafi verið

annar dagurinn í röð sem hann hefði ekið bifreiðinni. Hann kvaðst lítið hafa notað hemla bifreiðarinnar þar sem til væri annar búnaður í bifreiðinni sem hægði á henni og væri yfirleitt notaður. Hann kvaðst ekki hafa byrjað að hemla fyrr en í þann mund sem bifreiðin hafi ekið í veg fyrir hann, en þar hafi verið um ósjálfráð viðbrögð að ræða. Hafi bifreiðin þá byrjað að snúast. Ákærði kvað veginn hafa verið hálan, ísing hafi sennilega verið á honum, fól á honum og krapí eða írastir. Hann kvaðst fyrir atvikið hafa tekið eftir að hemlarnir hafi tekið misjafnt í hjólin. Hann kvaðst hafa orðið var við að ekki væru merkilegir naglar í dekkjum bifreiðarinnar. Hann kvað sér hafa verið tjáð að bíúð væri að laga hemla bifreiðarinnar. Hann kvaðst hafa fundið fyrir slysið að ekki væri í lagi með hemlana. Hann taldi ágætis líkur á því að hann hefði getað haft fullt vald á bifreiðinni ef hemlarnir hefðu tekið jafnt í.

Vitnið H skýrði svo frá í símaskýrslu fyrir dómi að hún hafi verið hópstjóri eða fararstjóri í hópferðabifreiðinni og hafi hún setið fremst hægra megin við ákærða. Hafi henni fundist ákærði aka hratt og hafi hann reynt að hemla og hafi hann beygt til vinstri vegna lítillar fólksbifreiðar sem hafi skyndilega birst hægra megin þar sem hún ók ekki mjög hratt á veginum í 10-15 metra fjarlægð, en vegna hálfu hafi hann lent í árekstri við bifreiðina sem einnig hafi beygt til vinstri. Hafi ákærði því misst vald á bifreiðinni, lent utan vegar og oltið þar. Henni fannst ákærði aka allt of hratt í ferðinni. Hún varð ekki vör við að fólksbifreiðinni hefði verið ekið á undan hópferðabifreiðinni fyrir áreksturinn. Hún kvaðst ekki hafa orðið vör við að fólksbifreiðin hefði gefið stefnuljós og þá kvað hún hana ekki hafa hægt á sér þegar rútan nálgadist. Hún kvað ákærða hafa átt að hafa pláss til að fara fram úr fólksbifreiðinni vinstra megin. Hún kannadist ekki við að hafa sagt hjá lögreglu að fólksbifreiðin hefði hægt mjög skyndilega á sér. Hún kvaðst hafa verið í áfalli eftir slysið.

Vitnið K lögreglumaður kom fyrir dóm og skýrði frá afskiptum sínum af máli þessu. Hann kvaðst hafa verið með þeim fyrstu á vettvang og hefði hann verið vettvangsstjóri. Hefði fólki verið náð undan rúttunni og hlúð að særðum en einn farþegi hefði reynst vera látinn. Hinir mest slösuðu hefðu verið fluttir á sjúkrahús með þyrlum. Hann kvað veginn hafa verið hálan. Vettvangur hefði verið rannsakaður, m.a. með þrívíddarskanna. Viðnámsstuðull vegarins hefði verið mældur af hálfu vegagerðarinnar og hefði verið talið að mjög lítið viðnám hefði verið á veginum, þ.e. hálka.

Vitnið J staðfesti bíltæknirannsóknir sem hann framkvæmdi á umræddum ökutækjum og skýrði svo frá fyrir dómi að algjört hemlaleysi hafi verið á tveimur hjólum

hópfurðabifreiðarinnar, þ.e. á vinstra framhjól og hægra afturhjól. Vantað hafi hemlavökva á höfuðdælu vinstra framhjól og hefði hann fundið ummerki um að ekki hefði verið vökvi þar mjög lengi. Ekki hafi verið hert út í hemla á hægra afturhjól, útiherslan hafi verið ónýtt og hefði viðgerðarmönnum átt að vera það ljóst. Aðeins eitt hjól hafi verið fullneglt en örfáir naglar hafi verið í hinum. Þá hafi burðarvirki bifreiðarinnar verið ábótavant vegna ryðs. Hann kvað viðhald bifreiðarinnar hafa verið vanrækt og hefði hún ekki átt að hafa verið í umferð og hefði hún átt að vera í akstursbanni. Hann kvað hálkuna á veginum hafa verið það mikla að óvíst væri að full hemlageta bifreiðarinnar og fullnegldir hjólbarðar hefðu getað komið í veg fyrir óhappið.

Vitnið L bifvélavirki staðfesti aðkomu sína að hemlaprófun á hópfurðabifreiðinni og skýrði svo frá fyrir dómi að mikill mismunur hefði verið á hemlun á fram- og afturási. Hefði það átt að leiða til athugasemda við aðalskoðun bifreiðarinnar og þá hefði bifreiðarstjóri átt að finna fyrir þessum mismun.

Vitnið M skýrði svo frá í símaskýrslu fyrir dómi að hópfurðabifreiðin hefði verið lengi í eigu fyrirtækisins, en hún hefði verið komin til áður en hann hefði komið að rekstri þess. Hann kvað ökutækið hafa fengið fullgilda skoðun og kvaðst hann ekki hafa vitað annað en að það hefði verið í lagi. Hann kvað sér hafa brugðið þegar hann hafi séð skýrslu um bíltæknirannsókn um ástand bifreiðarinnar. Hann taldi þó að mynstur hjólbarða hefði verið í lagi. Hann benti á að ekki væri skylda að vera með neglda hjólbarða. Hann kvað sér ekki hafa verið kunnugt um ástand hemlanna en kvað bifreiðina hafa verið á verkstæði í Reykjavík fyrr um haustið og kvaðst hann ekki vita betur en að gert hefði verið við hemlana. Hann kvað sér óskiljanlegt að ástand bifreiðarinnar hefði verið eins og komið hefði í ljós. Hann kvað sér ekki hafa verið ljóst ástand burðarvirkis bifreiðarinnar. Hann kvað bifreiðina hafa í eftirliti fengið hópfurðaleyfisskoðun hjá Frumherja og hafi hann ekki vitað betur en að hún hefði verið í lagi. Hann kvaðst ekki hafa bifvélavirkjamenntun.

Vitnið N skýrði svo frá í símaskýrslu fyrir dómi að ekki væri skylda að vera á nagladekkjum, en mikið væri lagt upp úr því að dekk væru í góðu lagi. Hann kvað vera brugðist við ef ökumenn benda á að eitthvað sé ekki í lagi. Hann kvaðst ekki hafa haft hugmynd um ástand hemla bifreiðarinnar en kvaðst hafa treyst því að viðgerð á hemlabúnaði hefði verið fullnægjandi.

Vitnin N og O lögreglumenn komu fyrir dóm og skýrðu frá aðkomu sinni að máli þessu. Þá komu fyrir dóm lækarnir P, Q, R og S, staðfestu læknisvottorð sín og lýstu

afskiptum sínum af máli þessu. Ekki þykir ástæða til að rekja framburð ofangreindra vitna hér.

Niðurstaða.

Ekki er um það deilt í máli þessu að tveir einstaklingar, farþegar í hópferðabifreið sem ákærði ók, létust í umræddu slysi, annar nær samstundis en hinn um hálfum mánuði síðar eins og nánar er rakið í ákæru. Þá er einnig óumdeilt að aðrir tveir einstaklingar slösuðust alvarlega eins og nánar er rakið í ákæru. Ekki þykir því ástæða til að greina nánar frá þeim læknisfræðilegu gögnum sem fyrir liggja í máli þessu. Þá hafa ekki verið bornar brigður á niðurstöðu bíltæknirannsóknar á hópferðabifreiðinni þar sem fram kemur að hemlagetu hennar hafi verið verulega ábótavant og þá hafi aðeins eitt hjól verið fullneglt en örfáir naglar hafi verið í hinum. Hins vegar er það mat vitnisins J að hálkan á veginum hafi verið það mikil að óvíst væri að full hemlageta bifreiðarinnar og fullnegldir hjólbarðar hefðu getað komið í veg fyrir óhappið. Það var hins vegar mat J að viðhald bifreiðarinnar hafi verið vanrækt og hefði hún ekki átt að vera í umferð.

Ákærði kvaðst nokkrum hundruð metrum áður en hann kom að útskoti við útsýnisstað í Eldhrauni hafa séð fólk og bifreið báðum megin vegar. Samkvæmt ökurita bifreiðarinnar var hraði bifreiðarinnar síðustu mínútur fyrir slysið á bilinu 100-102 km/klst. Kl. 10:05 var hraði bifreiðarinnar 101 km/klst. en þá var hemlað snögglega niður í 93 km hraða miðað við klst. Ákærði kvaðst hafa fært sig yfir á miðjan vegarhelming vegna bifreiðar sem ók löturhægt. Þegar hann hafi nálgast hafi tvær stúlkur gengið þvert yfir veginn og hafi hann þá fært sig yfir á hægri vegarhelming og þegar hann hafi verið að byrja að sveigja aftur yfir hafi áðurgreind bifreið verið komin nánast út fyrir veg og hafi henni þá allt í einu verið ekið í veg fyrir ákærða án þess að gefa stefnuljós. Hafi ákærði þá farið þversum og síðan muni hann ekki meir. Að sögn ákærða var vegurinn háll, ísing hafi sennilega verið á honum, fól á honum og krapí eða ísrastir. Hann kvaðst fyrir atvikið hafa tekið eftir að hemlarnir hafi tekið misjafnt í hjólin. Vitninu H fannst ákærði aka hratt og hafi hann reynt að hemla og beygt til vinstri vegna fólksbifreiðar sem hafi skyndilega birst hægra megin þar á veginum í 10-15 metra fjarlægð, en vegna háliku hafi hann lent í árekstri við bifreiðina sem einnig hafi beygt til vinstri.

Samkvæmt 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga skal jafnan miða ökuhraða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra og skal ökumaður þannig miða hraðann við gerð

og ástand vega, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Hraðinn má aldrei vera meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sér yfir og áður en hann kemur að hindrun, sem gera má ráð fyrir. Samkvæmt h-lið 2. mgr. 36. gr. sömu laga hvílir sérstök skylda á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þegar vegur er blautur eða háll.

Samkvæmt 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga skal ökumaður gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi. Sérstaklega skal þess gætt að stýrisbúnaður, hemlar, merkjateki og ljósabúnaður séu í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Ákærði kvaðst fyrir atvikið hafa tekið eftir því að hemlarnir hafi tekið misjafnt í hjólin og þá kvaðst hann hafa orðið var við að ekki væru merkilegir naglar í dekkjum bifreiðarinnar. Ákærði nálgadist útsýnisstað þar sem jafnan má gera ráð fyrir umferð gangandi fólks og ökutækja og bar honum af þeim sökum að gæta sérstakrar varúðar. Þegar ástand bifreiðarinnar er virt, hraði hennar rétt fyrir slysið og ástand vegarins verður að telja nægilega sannað að ákærði hafi með háttsemi sinni orðið valdur að dauða tveggja farþega í bifreiðinni og alvarlegum meiðslum tveggja annarra farþega. Er háttsemi ákærða rétt færð til refsíákvæða í ákæru.

Ákærði hefur með þessari háttsemi sinni unnið sér til refsingar. Samkvæmt sakavottorði hans hefur hann ekki áður hlotið refsingu. Þykir refsing hans hæfilega ákveðin fangelsi í 6 mánuði en fullnustu refsingarinnar þykir mega fresta og skal hún niður falla að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dómsins haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga. Með vísan til þeirra lagaákvæða er í ákæru greinir ber að svipta ákærða ökurétti í 2 ár frá birtingu dómsins að telja.

Þá ber með vísan til 1. mgr. 233. gr., sbr. 1. mgr. 235. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála að dæma ákærða til greiðslu sakarkostnaðar. Samkvæmt yfirliti lögreglustjóra er sakarkostnaður talinn vera samtals 3.707.311 krónur og er þannig sundurliðaður að kostnaður vegna bíltæknirannsóknar er 1.087.440 krónur, læknisvottorðs 390.590 krónur, krufningar 549.256 krónur, blóðrannsóknna og matsgerða 333.943 krónur, skoðunar ökurita 11.066 krónur, líkflutnings 86.280 krónur, lögmansþóknunar 98.580 krónur bremsuprófunar 198.750 krónur, flutnings ökutækja 939.626 krónur og vegna þýðingar gagna og krufningsskýrslu, 11.780 krónur. Með vísan til dóms Hæstaréttar í máli nr. 249/2016 verður ákærða hvorki gert að greiða kostnað vegna líkflutnings né flutnings bifreiða. Verður ákærða því gert að greiða sakarkostnað að fjárhæð 2.681.405 krónur. Þá verður ákærða gert að greiða málsvarnarlaun skipaðs

verjanda síns, Jóns Stefáns Hjaltalín lögmanns, 1.500.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti, auk ferðakostnaðar lögmannsins, 254.104 krónur.

Hjörtur O. Aðalsteinsson dómstjóri kveður upp dóm þennan.

Dómsorð:

Ákærði, Helgi Haraldsson, sæti fangelsi í 6 mánuði en fullnustu refsingarinnar skal frestað og skal hún niður falla að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dómsins haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga.

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

Ákærði greiði sakarkostnað að fjárhæð 2.681.405 krónur. Þá greiði ákærði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Jóns Stefáns Hjaltalín lögmanns, 1.500.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti, auk ferðakostnaðar lögmannsins, 254.104 krónur.

Hjörtur O. Aðalsteinsson.