

## D Ó M U R

Héraðsdóms Norðurlands eystra föstudaginn 27. júlí 2007 í máli

nr. E-580/2005:

**Guðjón Stefánsson**

**Edda Friðfinnsdóttir**

*(Árni Pálsson hrl.)*

**gegn**

**Önnu Eyfjörð Eiríksdóttur og**

**Vátryggingafélagi Íslands hf.**

*(Anna Dögg Hermannsdóttir hdl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var af nýju 29.f.m.að loknum endurflutningi vegna sjúkdómsfrátafa dómara en aðalmeðferð málsins var 28. febrúar s.l., hefur Árni Pálsson hrl., höfðað með stefnu, útgefinni á Akureyri 13. desember 2005 og þingfestri 15. s.m., f.h. Guðjóns Stefánssonar, kt. 000000-0000, og Eddu Friðfinnsdóttur, kt. 000000-0000, Vallarbraut 1, Hafnarfirði, gegn Önnu Eyfjörð Eiríksdóttur, kt. 000000-0000, Lækjartúni 16, Akureyri, og Vátryggingafélagi Íslands h.f., kt. 000000-0000, Ármúla 3, Reykjavík, til heimtu miskabóta, dráttarvaxta og málskostnaðar.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær, að þeim verði hvoru um sig dæmdar kr. 2.500.000 með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 31, 2001 frá 2. apríl 2001 til greiðsludags.

Til vara er krafist að stefndu verði dæmd til að greiða lægri fjárhæð að mati dómsins.

Stefndu krefjast þess aðallega að þau verði sýknuð af öllum kröfum stefnanda og þeim tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati dómsins og til vara að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar og málskostnaður látinn niður falla.

Af hálfu stefnanda flutti málið Árni Pálsson hrl. og af hálfu stefndu Anna Dögg Hermannsdóttir hdl.

## I.

Stefnandi rekur málavexti svo, að sunnudaginn 11. febrúar 2001 um kl. 15:00 hafi orðið árekstur með bifreiðunum G-25732, sem sonur stefnenda, Magnús Brynjar ók, og bifreiðinni A-13153, sem Eiríkur Eyfjörð Jónsson ók. Hér eftir verður bifreið sú sem sonur stefnenda ók nefnd bifreið G og sú sem Eiríkur Eyfjörð Jónsson ók bifreið A.

Varð árekstur þessi á gatnamótum Drottningarbrautar og Þórunnarstrætis á Akureyri. Bifreið G var ekið suður Drottningarbraut, en bifreið A norður sömu götu. Við gatnamót Drottningarbrautar og Þórunnarstrætis hugðist Eiríkur beygja í vestur inn á Þórunnarstræti, en ók þess í stað í veg fyrir bifreiðina G. Árekstur varð með bifreiðunum með þeim afleiðingum að Magnús Brynjar lést og farþegi, sem var í bifreiðinni með honum slasaðist. Þar sem áreksturinn varð er Drottningarbraut svo til bein og ekkert sem byrgir ökumönnum sýn svo og er gatan hallalaus. Telja stefnendur að ökumaður bifreiðar A eigi alla sök á slysinu og telja að slysið hafi orðið fyrir stórfellt gáleysi ökumanns hennar. Hafi þau því beint kröfu um miskabætur skv. 2. mgr. 26. gr. laga nr. 50, 1993 að stefnda, Vátryggingafélagi Íslands, sem hafnaði henni þar sem stefndi taldi að ekki væru lagaskilyrði fyrir hendi til að verða við kröfunni, en bifreið A var tryggt lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda og er félaginu því stefnt í málinu sbr. 1. mgr. 97. gr. laga nr. 50, 1987. Eiríkur Eyfjörð Jónsson andaðist 5. september 2004 og stefnda Anna Eyfjörð Eiríksdóttir var einkaerfingi hans og tókst á hendur ábyrgð á skuldum dánarbúsins og lauk skiptum á búinu 27. apríl 2005. Er aðild hennar að málinu byggð á 97. gr. laga nr. 20, 1991.

### Málsástæður og lagarök stefnenda.

Stefnendur segja ágreining aðila eingöngu lúta að því hvort meta beri háttsemi Eiríks heitins sem stórfellt gáleysi, sbr. 2. mgr. 26. gr. laga nr. 50, 1993, en stefnendur byggja kröfu sína um miskabætur á því lagaákvæði. Samkvæmt ákvæðinu er heimilt að láta þann sem veldur dauða manns af ásetningi eða stórfelldu gáleysi greiða m.a. foreldrum hins látna miskabætur. Halda stefnendur því vitanlega ekki fram að Eiríkur heitinn hafi valdið slysinu af ásetningi, en byggja á því að slysið hafi orðið vegna stórfellds gáleysis hans. Þar sem skilyrði um stórfellt gáleysi sé mjög matskennt sé eðlilegt að hafa eftirfarandi í huga við það mat:

Þegar áreksturinn varð hafi veður verið gott og ekkert sem gat byrgt Eiríki heitnum sýn. Í umferðarlögum nr. 50, 1987 séu skýr og ótvíræð ákvæði í 2. og 6. mgr. 25. gr. þeirra laga um það hvernig ber að haga akstri í tilviki sem þessu. Umferð úr gagnstæðri átt njóti forgangs og rík varúðarskylda hvíli á ökumanni þeim, sem ekur yfir veg með þeim hætti sem Eiríkur heitinn hugðist gera. Þessa ríku varúðarskyldu hafi hann ekki virt og telji því stefnendur hann hafa sýnt af sér stórfellt gáleysi með akstri sínum. Í lögregluskýrslu komi fram sú skýring Eiríks heitins að hann hafi ekki séð bifreið G fyrr en um það bil sem árekstur varð. Segi hann að hann hafi skyndilega séð bifreiðina koma a mikilli ferð.

Vegna slyssins hafi Eiríkur heitinn verið ákærður m.a. fyrir brot á 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940. Fyrir dómi í refsimálinu, sem er auðkennt S-144-2001 hafi hann skýrt svo frá, að hann hafi stöðvað við gatnamótin og beðið eftir því að bifreið, sem kom úr norðri færi fram hjá og hann beygt um leið og sú bifreið hafi verið farin hjá. Meðan hann hafi beðið þá hafi hann veitt athygli bifreið, sem var norðar á Drottningarbrautinni, en taldi hana svo langt frá sér að honum væri óhætt að beygja.

Þessi framburður hans sé ekki í samræmi við framburð vitna sem gáfu skýrslur hjá lögreglu. Samkvæmt framburði þeirra virðist ekki hafa verið bifreið stuttu á undan bifreið G. Svo og virðast vitnin vera sammála um að hann hafi ekki stöðvað bifreið sína áður en hann ók til vesturs. Hins vegar hafi hann dregið úr ferð en ekki stöðvað.

Af framburði vitna hjá lögreglu verði ekki annað ráðið en að hann hafi alls ekki gætt að umferð úr gagnstæðri átt áður en hann beygði í vestur.

Aðstæður á slysstæð eru þannig að ekkert byrgði sýn. Slysið hafi orðið um kl. 15:00 svo að bjart var af degi og því útilokað annað en að bifreið G hafi sést mjög greinilega ef að hefði verið gætt. Það verði því ekki önnur ályktun dregin en að Eiríkur heitinn hafi tekið beygjuna án þess að gæta að því hvort það væri óhætt vegna umferðar úr gagnstæðri átt. Telja stefnendur því að slysið verði rakið til þess að Eiríkur heitinn hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi með því að beygja í veg fyrir bifreið G. Drottningarbraut sé fjölfarin gata og á þeim stað sem áreksturinn varð er leyfður 70 km. hámarkshraði þannig að mjög brýnt hafi verið fyrir Eirik heitin að sýna ýtrustu varúð. Í umferðarlögum sé lögð á það rík áhersla að menn sýni tillitssemi og varúð í umferðinni og í ljósi framburðar vitna, sem gáfu skýrslu hjá lögreglu þá sýnist ljóst að hann hafi ekki verið með hugann við aksturinn og sýnt næga varkárni, en þess í stað beygt í veg fyrir bifreið G. Í tilvitnuðu sakamáli S-144-2001 skýri hann hegðun sína á þann veg að um augnablikseinbeitingarleysi hafi verið að ræða af sinni hálfu. Stefnendur bendi hins vegar á að svo virðist sem hann hafi alls ekki gætt að umferð á móti eða a.m.k. ekki séð hana. Draga verði í efa að um augnablikseinbeitingarleysi hafi verið að ræða. Hafi hann dregið úr hraða bifreiðar sinnar þannig að sú ákvörðun hans að beygja vestur Þórunnarstræti hafi haft nokkurn aðdraganda. Af þessu verði varla dregin önnur ályktun en að hann hafi einfaldlega gleymt að gefa gaum að umferð úr gagnstæðri átt. Að þessu virtu telja stefnendur að slysið verði rakið til stórfellds gáleysis hans.

Svo sem áður er rakið hafi opinbert mál verið höfðað á hendur honum og hann ákærður fyrir brot á 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940. Hafi hann játað sök og verið sakfelldur fyrir brot á framangreindum ákvæðum. Saknæmi verknaða sem falla undir þessi ákvæði hegningarlaganna miðist við að menn sýni af sér gáleysi. Telja stefnendur að þrátt fyrir að í tilvitnuðum ákvæðum sé ekki krafist stórfellds gáleysis að um hliðstætt mat sé að ræða og samkvæmt 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Því verði að ætla að einungis hátt stig gáleysis sé refsivert samkvæmt tilvitnuðum greinum almennra hegningarlaga. Þar sem hann hafi verið sakfelldur í refsimáli hljóti að vera líkur á að sú háttsemi hans að aka í veg fyrir bifreið G verði metin sem stórfellt gáleysi eins og það hugtak verði skýrt samkvæmt tilvitnaðri grein skaðabótalaga. Miskabótakrafa stefnenda sé að fjárhæð kr. 2.500.000 til hvors. Ekki þurfi að hafa mörg orð um það að stefnendur hafi

orðið fyrir mjög miklu áfalli við að missa son sinn í þessu hörmulega slysi, en hann hafi verið tæplega 21 árs þegar hann lést. Hafi stefnendur ekki enn unnið úr þessu mikla áfalli og komi líklega seint til með að gera það. Ljóst sé að miski þeirra sé verulegur og ekki þurfi að fjölyrða nánar um það.

Samkvæmt 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga sé dómstólum heimilt að dæma stefnendum miskabætur. Um fjárhæð bótanna segi í lögskýringagögnum að meta beri fjárhæð bótanna í hverju tilviki fyrir sig. Telji stefnendur að krafa þeirra sé eðlileg miðað við það mikla áfall sem þau urðu fyrir og verði ekki fallist á stefnukröfuna er gerð krafa um lægri fjárhæð að mati dómsins.

## II.

Varðandi lýsingu málsatvika telja stefndu mikilvægt að hafa í huga að óumdeilt sé í málinu að Eiríkur heitinn hafi ekið langt innan löglegs hámarkshraða og beri vitnum saman um að hann hafi verið nánast stöðvaður er hann kom að gatnamótunum og vísa til skýrslu vitnisins Gísla Sverrissonar hjá lögreglu. Svo og beri vitnum saman um að hann hafi gefið með stefnuljósi til kynna að hann ætlaði að beygja vestur inn á Þórunnarstræti.

Stefndi, Vátryggingafélag Íslands h.f., hafi greitt útfararkostnað kr. 472.299 og dánarbætur kr. 5.519.259 til unnustu hins látna. Stefnendur hafi beint kröfu um greiðslu miskabóta á grundvelli 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga að stefndu 2.mars 2001, sem höfnuðu henni 9.sama mánaðar þar sem ekki hafi verið talin lagaskilyrði til að verða við þeirri kröfu.

Málsástæður og lagarök stefndu.

Sýknukrafa stefndu er á því byggð að skilyrði 2. mgr. 26. skaðabótalaga til greiðslu miskabóta séu ekki uppfyllt. Þó svo að Eiríkur heitinn kunni að hafa sýnt af sér gáleysi við akstur bifreiðarinnar sé ekki unnt að komast a þeirri niðurstöðu að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Mörk gáleysis og stófellds gáleysis ráðist af mati eftir almennum mælikvarða í hverju tilviki. Hér sé um hlutlægt mat að ræða en ekki huglægt. Ljóst sé að vangá þurfi að vera á mjög háu stigi svo að tilvik teljist til stórkostlegs gáleysis. Í lögregluskýrslu 21. febrúar 2001 lýsi Eiríkur heitinn atvikum í stórum dráttum á þá leið að áður en hann kom að gatnamótunum hafi hann séð að stór bifreið hafi komið á móti og hafi hann dregið mjög mikið úr ferð og verið sennilega nánast kyrrstæður er bifreið þessi fór hjá. Hafi hann þá verið á gatnamótum og sennilega nálægt miðjunni. Hafi hann svo verið byrjaður að beygja til vinstri inn á Þórunnarstrætið þegar hann skyndilega sá bifreið koma á móti sér og hafi honum fundist bifreiðin koma á mikilli ferð. Hann hélt að hann hefði hemplað en hafi samt lent á vinstri hlið bifreiðar þessarar. Honum hafi fundist að hann tæki beygjuna eins og ætti að gera, ekkert sérstaklega innarlega. Hafi hann bara séð bifreiðina svo skyndilega.

Í máli þessu liggja fyrir að óumdeilt sé að Eiríkur heitinn hafi ekið bifreið sinni að gatnamótunum langt undir löglegum hraða og einnig liggja fyrir að hann hafi dregið úr hraðanum áður en hann tók beygjuna inn á Þórunnarstræti, með vísan til framburðar vitnisins Gísla Sverrissonar, sem segi í skýrslu sinni að Eiríkur hafi verið nærri því stopp við gatnamótin eða á ca. 20-30 km hraða og að bifreið G hafi virst vera á nokkurri ferð.

Í refsímálinu hafi hann sagt að um augnabliks einbeitingarleysi hafi verið um að ræða af sinni hálfu, en einnig hafi hann borið því við að hann hafi talið bifreið G vera það langt í burtu að óhætt hefði verið að taka beygjuna. Þá beri vitnum saman um það í lögregluskýrslum að hann hafi með stefnuljósum gefið til kynna að hann hafi ætlað að beygja inn á Þórunnarstræti, svo og komi fram í skýrslu Gísla Sverrissonar hjá lögreglu að hann, Gísl, hafi ekki tekið eftir bifreið G fyrr en rétt í þann mund sem bifreiðarnar skullu saman.

Stefndu viðurkenna að Eiríkur sálugi hafi sýnt af sér gáleysi með akstri sínum en mótmæla því að sú háttsemi hans sem leiddi til árekstursins hafi á einhvern hátt verið svo ámælisverð að tilvik þetta geti á einhvern hátt talist sérstakt eða skorið sig úr þegar litið sé til umferðaróhappa almennt.

Er þessi málsástæða stefndu byggðá dómafordæmum Hæstaréttar. Í þeim tilvikum þar sem akstur hafi verið talinn falla undir stórkostlegt gáleysi hafi yfirleitt verið um að ræða akstur sem feli í sér mikil frávik frá umferðarreglum, t.d. ef bifreið sé ekið á ofsahraða og þá oft við mjög slæmar aðstæðum eða á röngum vegarhelmingi. Ákvæði 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga geri ekki kröfu um stórkostlegt gáleysi sem skilyrði sakfellingar og því sé ekki um hliðstætt mat að ræða og samkvæmt 2. mgr. 26. gr. skaðabotalaga. Í almennum hegningarlögum sé skýrlega tekið fram eigi gáleysisábyrgð að takamarkast við tiltekið stig gáleysis t.d. stórkostlegs gáleysis og benda stefndu á ákvæði 141. og 227. gr. almennra hegningarlaga sem kveði á um slíkt. Þó svo að Eiríkur hafi verið sakfelldur í refsímáli þá er því hafnað að hann hafi gerst sekur um stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 26. gr. skaðabotalaga. Í refsirétti hafi verið litið til þess, þar sem reyni á ákvæði 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga, að eftir því sem að gáleysið er meira því þyngrri sé refsingin og í réttarframkvæmd séu mörg dæmi þess að sakfelld sé fyrir manndráp af gáleysi, þó að um minni háttar gáleysi sé að ræða og refsing því mjög væg í samræmi við sök. Hafi Eiríkur verið dæmdur til að sæta 45 daga fangelsi, en fullnustu refsingar frestað skilorðbundið í 2 ár, svo og hafi hann verið sviptur ökuréttindum í 5 mánuði. Þessi viðurlög bendi til þess að hann hafi gerst sekur um einfalt gáleysi í skilningi tilvitnaðra lagagreina.

Varakrafan um lækkun miskabóta er á því byggð að stefnufjárhæðin sé í ósamræmi við dómafordæmi þar sem reynt hafi á ákvæði 2. mgr. 26. gr. skaðabotalaga. Þá er gerður almennur fyrirvara um vaxtakröfu stefnenda, vexti eldri en 4 ára frá birtingu stefnu teljist fyrir, sbr. 2. tl. 3. gr. laga nr. 14, 1905. Þá er upphafstíma dráttarvaxtakröfu mótmælt frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi, sbr. niðurlaga 4. mgr. 5. gr., sbr. 9. gr. laga nr. 38, 2001.

### III.

Verða nú raktir framburðir vitna fyrir lögreglu, svo og annað sem dómurinn telur máli skipta.

Í frumskýrslu lögreglu þá er akstursskilyrðum svo lýst að dagsbirta hafi verið og sólskin, yfirborð vegar malbikað og færði sögð ísing.

Bifreið G var af gerðinni Daihatsu Cuore árgerð 1987 með fjórhjóladrifi, tryggð hjá VÍS og allir hjólbarðar negldir. Bifreiðin var 5 dyra skutbifreið, stærð 319x139 cm. og eigin þyngd 615 kg. Bifreið A var af gerðinni Toyota Tercel árgerð 1986 með fjórhjóladrifi, einnig tryggð hjá VÍS og allir hjólbarðar hennar negldir. Bifreiðin var skutbifreið stærð 418x162 cm. og eigin þyngd 1005 kg. Báðar voru bifreiðirnar hvítar.

Á slysstað er Drottningarbraut næsta bein í a.m.k. 300 metra í hvora átt, þannig ekkert byrgir ökumönnum sýn á 600 metrum. Gatan er hallalaus og autt svæði vestan hennar en sjór að austan. Gatnamót Þórunnarstrætis og Drottningarbrautar eru T-gatnamót, opin og hallalaus. Biðskylda er á Þórunnarstræti gagnvart umferð um Drottningarbraut.

Samkvæmt veðurathugun á lögreglustöðinni á Akureyri kl. 15.00 var lofthiti 2°C, hálf skýjað, úrkomulaust og engin úrkoma hafði mælst það sem var af þessum sólarhring. Samkvæmt upplýsingum frá Slökkviliðinu á Akureyrarflugvelli var lofthiti þar kl. 14:57 -1°C. Samkvæmt sólmæli Veðurstofu Íslands við Sæberg í Glerárhverfi var ekki sólskin er slysið varð.

Ökumaður bifreiðar G andaðist kl. 03:30 12. febrúar 2001 á Borgarspítalanum í Reykjavík en þangað hafði hann verið fluttur sjúkraflugi að kvöldi slysdags. Ökumaður bifreiðar A og farþegi í bifreið G voru flutt á Fjórðungssjúkrahúsið á Akureyri.

Vitnið Gísli Sverrisson kvaðst hafa ekið norður Drottningarbraut á eftir bifreið A. Hafi ökumaður gefið til kynna að hann ætlaði að beygja vestur Þórunnarstræti og fært sig nær miðju vegar. Kvaðst hann hafa verið í þann mund að fara framhjá bifreiðinni, þ.e.a.s. austan við hana, þegar hann sá hana leggja í beygjuna og þá jafnframt séð bifreið G koma á móti suður Drottningarbraut. Hann hafi strax séð í hvað stefndi og hafi séð þegar bifreið G reyndi að sveigja framhjá bifreið A með því að beygja til vesturs og hemla en án árangurs. Hafi bifreið G því skolið með vinstri hlið á framenda bifreiðar A, með þeim afleiðingum að báðar bifreiðarnar snérust og enduðu utan vegar. Þetta hafi verið harður árekstur og hann því hringt strax eftir aðstoð. Hann kvað bifreið A hafa verið nærri því stopp þegar henni var lagt í beygjuna og ferð hennar hafi ekki verið mikil ca. 20-30 km/klst. Honum virtist bifreið G hafa verið á nokkurri ferð en áætlaði ekki hraðann. Hann kvaðst ekki minnast að nein bifreið hafi verið á undan bifreið G, en hafi svo verið hafi bilið verið nokkuð langt á milli þeirra. Hann kvaðst ekki sjálfur hafa tekið eftir

bifreið G fyrr en rétt í þann mund er bifreiðarnar skullu saman. Þessi framburður vitnisins er í frumskýrslu lögreglu af árekstrinum.

Mánudaginn 12. febrúar 2001 var tekin vitnaskýrsla hjá lögreglu af vitninu Gísla Sverrissyni. Hann kvaðst ekki vera viss hvort bifreið A hafi verið næsta bifreið á undan honum, eða hvort ein bifreið hafi verið á milli. Hann og eiginkona hans sem var í farþegasæti við hlið hans hafi rætt þetta eftir slysið og telji hún að bifreið A hafi verið næsta bifreið á undan þeim. Hafi hann séð að ökumaður bifreiðar A gaf stefnuljós til vinstri er hann nálgast gatnamót Þórunnarstrætis. Einnig hafi verið hægt mikið á hraða bifreiðarinnar. Svo og hafi hann dregið úr hraða sinnar bifreiðar vegna þessa, síðan hafi hann séð að bifreið A hafi beygt til vinstri og á því augnabliki hafi hann sjálfur ekki tekið eftir umferð á móti heldur hafi athygli hans beinst að bifreiðinni sem á undan honum ók og breytingu á akstursstefnu hennar og hraða, þegar bifreið A hafi verið að beygja til vinstri hafi hann skyndilega séð bifreið G stefna á hana. Hafi ökumaður þeirrar bifreiðar reynt að beygja til hægri, greinilega til að forðast árekstur við bifreið A, það hafi ekki tekist sennilega vegna þess að ökumaðurinn hafi hemlað um leið og hann beygði og vinstri hlið bifreiðar G skolið á framenda bifreiðar A. Er áreksturinn varð hafi hann verið austan við árekstursstaðinn og áreksturinn því orðið alveg á vinstri vegarhelmingi miðað við akstursstefnu hans. Ef hann reyndi að staðsetja þetta nánar þá hafi hægra framhorn bifreiðar A verið fyrir u.þ.b. miðjum vestari helmingi vegarins. Kvaðst hann hafa séð bifreið G skutlast í suðvestur eftir áreksturinn, en hafi ekki séð bifreið A strax eftir hann, en honum fundist hún hafa snúist. Hann sagði athygli sína á þessu sekúndubroti hafa verið bundna við bifreið G, því það hafi verið mjög óhugnanlegt að sjá til hennar. Hafi bifreiðin virst brotna í sundur, hægri hurðin hafi opnast og hann hafi séð fólkið í henni kastast til og augljóst hafi verið að það hafi orðið fyrir gífurlegu höggi. Hafi þau hjónin haldið áfram að veitingastaðnum Lindinni þar rétt hjá og á leiðinni þangað hafi þau hringt í Neyðarlínuna og séð lögreglu og sjúkralið koma á staðinn.

Aðspurður hvort hann hafi gert sér einhverja grein fyrir ökuhraða bifreiðar G þá kvaðst hann hafa verið að reyna að hugsa um þetta, hann hafi séð bifreiðina mjög snögg því hann hafi ekki verið að horfa í átt hennar. Kvaðst hann telja að henni hafi verið ekið á um 70 km. hraða, þess vegna gæti hraðinn hafa verið meira vegna þess hve höggið var mikið, en tók fram að hann hafi enga ástæðu til að halda að hraðinn hafi verið meiri en 70 km/klst. Aðspurður hvort hann gerði sér einhverja hugmynd um hraða bifreiðar A, þá hafi bifreiðinni verið ekið á svona 20 km. hraða eða minna, hún hafi verið nánast kyrrstæð áður en ökumaður hennar beygði til vinstri. Aðspurður hvort annarri bifreið hafi verið ekið á undan bifreið G á leið suður, sagði hann svo ekki vera, en það hafi nokkrar bifreiðar komið á eftir henni. Hann upplýsti að bifreið G hafi verið með fullum ökuljósum.

Í frumskýrslu lögreglu er haft eftir vitninu Eyvindi Sveini Sólnes að hann hafi ekið á eftir bifreið G suður Drottningarbraut og hafi hann ekið á um 50-60 km. hraða. Sagði hann bilið milli hans og bifreiðar G hafi verið heldur að aukast og kvaðst telja að henni hafi verið ekið á um 70 km. hraða. Hafi hann þá séð hvar bifreið A var ekið norður Drottningarbraut og beygt inn á gatnamótin, greinilega með fyrirhugaða akstursstefnu vestur Þórunnarstræti í veg fyrir bifreið G. Hafi bifreið G sveigt til hægri og hemlað til að reyna forða árekstri en það ekki dugað til og hafi hún skolið með vinstri hlið á framenda bifreiðar A. Hann kvaðst ekki hafa tekið eftir neinni bifreið sem var ekið á undan bifreið G.

Við skýrslutöku hjá lögreglu 12. febrúar 2001 bar vitnið Eyvindur Sveinn Sólnes að hann hafi ekið suður Drottningarbraut á eftir bifreið G og hafi verið frekar langt á milli bifreiðanna. Hann kvaðst hafa ekið á milli 40-60 km. hraða, en bifreið G hafi verið ekið eitthvað hraðar. Hann kvaðst hafa séð bifreið A þar sem hann taldi hana vera kyrrstæða á gatnamótum Drottningarbrautar og Þórunnarstrætis og virst að ökumaður hennar hafi verið að bíða eftir að umferð færi hjá, en umferð hafi þó ekki verið mikil. Hann kvaðst ekki muna hvort einhver bifreið hafi verið að undan bifreið G. Kvaðst hann hafa séð að ökumaður bifreiðar A hafi byrjað að beygja til vinstri og um leið þá hafi eitthvað fát komið á ökumann bifreiðar G. Hafi hann síðan séð að bifreið A hafi verið ekið í vinstri hlið bifreiðar G þrátt fyrir að ökumaður hennar hafi reynt að beygja frá henni. Við áreksturinn hafi bifreiðarnar kastast til og stöðvað utan vegar. Hann kvaðst hafa stöðvað og hringt eftir aðstoð í neyðarsíma, en þá hafi verið búið að tilkynna um slysið.

Þann 13. febrúar 2001 gaf vitnið Eyvindur Sveinn Sólnes aftur skýrslu hjá lögreglu og kvaðst eftir skýrslutöku hjá lögreglu daginn áður farið að hugsa málið og vilja breyta framburði sínum. Í gær hafi hann sagt að hann hafi séð er bifreið A var beygt til vinstri til vesturs á leiðinni á Þórunnarstræti. Hann kvaðst nú ekki geta fullyrt að ökumaðurinn hafi beygt til vinstri áleiðis inn á Þórunnarstræti og í veg fyrir bifreið G. Hann teldi að ökumaður bifreiðar A hafi stöðvað á gatnamótunum en ekki geta fullyrt að hann hafi ekið af stað eins og áður greinir. Hann upplýsti að bifreið G hafi ekið fram úr honum rétt sunnan við Leirunesti.

Í frumskýrslu lögreglu er haft eftir vitninu Valdimari Geir Valdimarssyni að hann hafi ekið í annarri bifreið frá bifreið G sem ekið var á eftir henni og hafi hann ekið á um 50-60 km. hraða. Hann kvað bilið hafa heldur aukist á milli þeirra og taldi að bifreið G hafi verið á um 70 km. hraða. Hafi hann síðan séð hvar bifreið A sem ekið var norður Drottningarbraut var beygt fyrir bifreið G á gatnamótum Drottningarbrautar og Þórunnarstrætis. Hafi bifreið G sveigt í vestur til að reyna að forða árekstri en ekki dugað. Aðspurður taldi hann að einni bifreið hafi verið ekið á undan bifreið G en var þó ekki alveg viss.

Þann 12. febrúar 2001 var tekin vitnaskýrsla af vitninu Valdimari Geir Valdimarssyni hjá lögreglu. Hann kvaðst hafa ekið bifreið sinn suður Drottningarbraut og með honum hafi verið kona sín. Hann hafi ekið á eftir grænni Toyota Corolla bifreið og á undan þeim hafi síðan bifreið G verið ekið. Hafi verið dálítið bil milli þeirra þriggja. Hann kvað bifreið G hafa verið ekið framúr sér á Drottningarbrautinni norðan við Aðalstræti. Hann hafi þá séð að bifreið G hafi verið ekið með fullum ökuljósum, síðan hafi hann séð að bifreið G var ekið fram úr grænu bifreiðinni rétt sunnan við Leirunesti. Vitnið sagði að ökuhraði sinn hafi verið á milli 30-40 km. og bifreið G hafi verið ekið eitthvað hraðar en þó ekki mikið. Hann kvaðst hafa séð hvar bifreið A er ekið norður á móti þeim. Hann sagði að sér hafi fundist bifreiðinni hafi verið ekið með fullum ökuljósum og fundist bifreið þessari verið ekið á nokkurri ferð. Hann hafi séð er bifreið G kom að gatnamótum Drottningarbrautar og Þórunnarstrætis og þá sé bifreið A skyndilega beygt til vinstri. Þá beygi ökumaður bifreiðar G til hægri frá bifreið A og er greinilegt að hann hemli líka, hafi bifreið G snúið aðeins og lendi á vinstri hlið á bifreið A. Hafi áreksturinn orðið á vesturhluta Drottningarbrautar á akstursleið bifreiðar G. Bifreiðarnar hafi báðir snúist og kastast til og farið út fyrir veginn þar sem þær hafi stöðvast. Hann sagði er þetta gerist sé hann stutt frá

gatnamótunum og ekki þurft að aka langt til að komast að bifreiðunum. Hafi hann stöðvað og farið að bifreið G. Hafi honum fundist ökumaðurinn, sem hann hafi kannast við, verið með lítilli eða engri meðvitund og með honum farþegi í framsæti, ung stúlka, sem honum hafi fundist vera með meðvitund. Þau hafi bæði verið spennt í bílbelti. Fólk hafi komið að til að sinna þeim. Því næst hafi hann farið að bifreið A, ökumaðurinn, fullorðinn maður, hafi verið með fullri meðvitund. Hafi hann talað við hann og hann þá kvartað um verk fyrir brjósti. Hafi hann verið spenntur í bílbelti. Hafi ökumaðurinn ekki verið með gleraugu, en þau hugsanlega dottið af honum við áreksturinn. Hann kveðst hafa tekið strauminn af bifreið A, en vél hennar hafi ekki verið í gangi. Einnig hafi hann slökkt á ljósarofum bifreiðarinn. Aðspurður kvaðst hann telja að ökumaður bifreiðar A hafi ekki stöðvað áður en hann beygði til vinstri, en hafi verið á lítilli ferð. Miðað við allar aðstæður taldi hann mjög ólíklegt að ökumaður bifreiðar G hafi ætlað að beygja til hægri inn á Þórunnarstræti.

Þann 14. febrúar 2001 var tekin lögregluskýrsla af vitninu Lísbet Hauksdóttur, unnustu hins látna, á bækluardeild FSA. Hún kveðst hafa verið farþegi í framsæti bifreiðar G hafi þau ekið suður Drottningarbraut á leiðinni á Akureyrarflugvöll en hún hafi átt að mæta í flug til Reykjavíkur. Hafi Magnús ekið á um 60 - 70 km hraða og bifreiðinni verið ekið með ökuljósum. Þau hafi ekkert verið að flýta sér neitt sérstaklega, er þau hafi verið rétt komin að gatnamótum Drottningarbrautar og Þórunnarstrætis hafi hún séð til ferðar bifreiðar A er ekið var á móti þeim. Sú bifreið hafi verið í röð bifreiða, fyrst hafi komið tvær bifreiðar sem að þau hafi mætt og síðan hafi bifreið A komið, en tvær bifreiðir hafi síðan komið á eftir þeirri bifreið. Er þau hafi verið næstum komin að gatnamótum Drottningarbrautar og Þórunnarstrætis sjái hún að ökumaður bifreiðar A dragi úr ökuhraðanum og byrji síðan að beygja til vesturs í veg fyrir þau. Hafi bifreið A ekki verið stöðvuð á gatnamótunum heldur ekið hiklaust í veg fyrir þau á litlum hraða. Hún kveðst hafa kallað upp til að aðvara Magnús sem hafi hemlað og beygt til hægri frá bifreið A, en án árangurs. Bifreið A lenti á vinstri hlið bifreiðar þeirra sem kastist til, snúist og stöðvist utan götunnar sunnan við gatnamótin. Hafi litlu mátt muna að bifreið þeirra lenti á biðskyldumerkinu sem er á gatnamótunum. Er bifreið hafi stöðvast hafi Magnús legið í sætinu og upp að henni. Höfuð hans hafi verið blóðugt. Hafi fólk komið þarna að og vinur Magnúsar, Sigurður Guðmundsson hafi komið til hennar mjög fljótt og verið hjá henni. Svo hafi Kristján Skjöldal einnig komið fljótt og verið hjá Magnúsi þar til sjúkrabifreið hafi komið.

Aðspurð kvaðst hún ekki muna eftir að bifreið hafi verið ekið nálægt á undan þeim, en muna eftir einni bifreið sem hafi verið ekið langt á undan.

Hafi hún verið flutt á slysadeild og í framhaldi af skoðun lögð inn á bækluardeild FSA. Meiðsli hennar sé brotinn vinstri handleggur, rifbrot og mikið mar víða og ekki sé ljóst hve lengi hún muni vera á sjúkrahúsinu.

Tekin var vitnaskýrsla af þeim Kristjáni Skjöldal og Sigurði Grétari Guðmundssyni, hvorugur sá áreksturinn en heyrðu þegar bifreiðarnar skullu saman.

Þann 21. febrúar 2001 var tekin lögregluskýrsla af Eiríki Eyfjörð Jónssyni á lögreglustöðinni á Akureyri. Hann kvaðst hafa farið heiman frá sér um klukkan 14:30 og ætlað í smá sunnudags bíltúr áður en enski boltinn byrjaði. Kvaðst hann fara venjulega sama hringinn, inn Drottningarbraut, upp Þórunnarstræti þaðan á Hlíðarbraut og heim til sín að Grenivöllum 16. Hann kvaðst hafa ekið þennan hring mjög oft. Staddur á Drottningarbrautinni hafi hann séð að hann hefði nægan tíma og því ákveðið að aka áfram suður Drottningarbraut og í Kjarnaskóg þar sem að hann hafi snúið við. Hafi hann síðan ekið norður Drottningarbraut og er hann nálgast gatnamót Þórunnarstrætis hafi hann farið að hugsa hvort hann hefði ennþá tíma til að aka Þórunnarstrætið og Hlíðarbrautina. Þegar hann hafði tíma hafi hann ákveðið að fara þá leið. Áður en hann kom að gatnamótunum hafi hann séð hvar stór bifreið kom á móti, hafi hann dregið úr ferð mjög mikið og sennilega nánast kyrrstæður er bifreið þessi fór framhjá. Þá sé hann á gatnamótunum og sennilega nálægt miðju vegar, hafi hann svo verið byrjaður að beygja til vinstri inn á Þórunnarstrætið þegar hann sjái skyndilega bifreið koma á móti sér og hafi honum fundist bifreiðin koma á mikilli ferð. Hann kvaðst halda að hann hafi hemlað en lenti samt á vinstri hlið þeirrar bifreiðar. Fannst honum hann taka beygjuna eins og eigi að gera, ekkert sérstaklega innarlega, en hann kvaðst hafa séð bifreið þessa svo skyndilega. Aðspurður á hvaða hraða hann hafi ekið, hann kvaðst ekki vita það en rétt fyrir áreksturinn hafi hann verið nánast stopp og því geti ökuhraðinn ekki hafa verið mikill þegar að slysið varð. Aðspurður hvort að hann hafi séð til ferða bifreiðar G fyrir áreksturinn og þá hvenær. Hann kvaðst hafa séð bifreið koma á móti, aðra en þá stóru og hafi sú bifreið verið langt norðan við. Hann kvaðst ekki einu sinni vita hvort að það hafi verið bifreið sú sem hann lenti í árekstri við. Hann kvað bifreið sína hafa verið í góðu lagi og hann hafi ekið með fullum ökuljósum, hann hafi verið í bílbelti og verið vel fyrirkallaður til aksturs. Hann noti gleraugu við akstur og hafi hann notað þau í þetta sinn. Hann hafi verið fluttur á slysadeild og eftir skoðun lagður inn á sjúkrahús. Rif hafi brákast og bringubein brotnað. Sé hann allur marinn, stífur og stirður. Hafi hann verði á sjúkrahúsi í 5 daga.

Stefnandi Guðjón Stefánsson gaf fyrst skýrslu fyrir dómi og lýsti áfalli þeirra hjóna að missa son sinn í þessu hörmulega slysi.

#### IV.

Álit dómsins:

Í máli þessu er deilt um hvort Eiríkur Eyfjörð Jónsson sálugi, ökumaður bifreiðar A hafi með akstri sínum valdið slysinu með stórfelldu gáleysi sem uppfylli skilmerki 2. mgr., 26. gr. skaðabótalaga nr. 50, 1993, sbr. 13. gr. laga nr. 37, 1999, en greinin hljóðar svo: „Þeim sem af ásetningi eða stórfelldu gáleysi veldur dauða annars manns má gera að greiða, maka, börnum eða foreldrum miskabætur.“

Stefnendur halda því fram að mörkin milli almenns gáleysis og stórfellds gáleysis byggist á hlutlægu mati en í stórfelldu gáleysi felist í fyrsta lagi hvort háttsemi sé alvarlegt frávik frá háttsemi og í öðru lagi hvort háttsemi hafi í för með sér aukna

hættu í þriðja lagi hvers eðlis tjón verður á mönnum eða munum og í fjórða lagi möguleikar tjónvalds að gera sér grein fyrir hættunni. Öll þessi skilmerki hafi Eiríkur sálugi uppfyllt með akstri sínum. Hann hafi brotið almenna varúðarreglu 25.gr umferðarlaga nr.50,1987. Öll vitni hafi borið fyrir lögreglu að engin bifreið hafi ekið á undan bifreið G áður en árekstur varð. Háttsemi Eiríks sáluga hafi haft í för með sér hættu bæði fyrir menn og muni og hann hafi getað forðað hættunni með því að fara eftir reglum umferðarlaga. Með þessu framferði sínu hafi hann uppfyllt öll skilmerki stórfellds gáleysis. Ekkert hafi hindrað útsýni hans yfir slysavettvang. Drottningarbraut sé aðalbraut og hafi Eiríkur sálugi átt að víkja fyrir bifreið G. Ekkert í gögnum málsins bendi til þess að bifreið G hafi verið ekið yfir lögmæltum hraða og háttsemi Eiríks sáluga, hafi verið stórhættulega þ.e.a.s. að beygja án þess að gæta nægjanlega að umferð á móti.

Stefndu mótmæla því að hér hafi verið um stórfellt gáleysi að ræða. Huglægt mat skipti máli í sambandi við mat á stórfellt gáleysi, um sé að ræða heildarmat. Mikill munur sé á almennu gáleysi annars vegar og stórfelldu gáleysi hins vegar. Eiríkur sálugi hafi sýnt af sér almennt gáleysi. Í refsimálinu hafi hann borið að um hafi verið að ræða augnabliks athugunarleysi. Gáleysi þurfi að vera á mjög háu stigi til þess að teljast stórfellt, sem feli í sér að um sé að ræða mikið frávik frá almennri hegðun. Um slíkt hafi ekki verið að ræða í þessu tilfelli. Þó svo að sakfelld hafi verið í opinberu máli vegna manndráps af gáleysi í þessu tilfelli, þá feli það ekki skaðabótaábyrgð á Eirík sáluga án frekari fyrirvara.

Þessu mótmæla stefnendur, upplýst sé í málinu að Eiríkur sálugi hafi ekki veitt bifreið G athygli fyrr en árekstur varð og dæmt áfall samkvæmt 215. gr.og 219.gr. almennra hegningarlaga feli í sér hátt gáleysisstig.

Ákvæði 2. mgr. 26. gr. skaðabotalaga nr. 50, 1993 og tóku gildi 1. maí 1999, skv. 13. gr. laga nr. 37, 1999 er nýmæli í skaðabotalögum.

Reynir hér á mörk þess hvar skilur á milli almenns gáleysis og stórkostlegt gáleysis. Til þess að gáleysi teljist stórfellt þarf það að vera á mjög háu stigi.

Umferðarslys verða oftast vegna þess að ökumenn leggja ekki rétt mat á aðstæður. Til þess að dæma mönnum áfall skv. 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga þá miðast refsineymi við það að menn hafi sýnt af sér gáleysi, þannig að í þessu tilfelli sem hér um ræðir hefur það ekki sjálfkrafa í för með sér, þó svo að Eiríki sáluga hafi verið dæmt áfall, að augnabliks athyglisleysi hans teljist vera stórkostlegt gáleysi, þó svo afleiðing þess hafi verið manns bani.

Í þeim fáum dómum Hæstaréttar Íslands sem reynt hefur á þetta gáleysis mat þá hefur annars vegar verið um ásetning að ræða og hinsvegar þar sem reynt hefur á ákvæði umferðarlaga um mjög ámælivert ökulag að ræða.

Að öllu þessu virtu telur dómurinn að skilmerki 2.mgr. 26. gr. skaðabotalaga nr. 50, 1993, sbr. 13. gr. laga nr. 37, 1999 ekki hafa verið uppfyllt með akstursmáta Eiríks sáluga og ber því að sýkna stefndu af kröfum stefnenda.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kvað upp Ásgeir Pétur Ásgeirsson héraðsdómari.

**D Ó M S O R Ð:**

Stefndu, Anna Eyfjörð Eiríksdóttir og Vátryggingafélag Íslands hf. eru sýknuð af kröfum stefnenda, Guðjóns Stefánssonar og Eddu Friðfinnsdóttur.

Málskostnaður fellur niður.

Ásgeir Pétur Ásgeirsson.