

## **D Ó M U R**

**Héraðsdóms Reykjavíkur 3. október 2007 í máli nr. E-227/2006:**

**Arben Bujupi**

*(Jóhannes Albert Sævarsson hrl.)*

**gegn**

**Uka Zogaj**

**Vátryggingafélagi Íslands hf.**

*(Anna Dögg Hermannsdóttir hdl)*

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 11. september sl., er höfðað með stefnu áritaðri af lögmanni stefndu um næga birtingu, og þingfest 12. janúar 2006.

Stefnandi er Arben Bujupi, Engihjalla 9, Kópavogi.

Stefndu eru Uka Zogaj, Flúðaseli 16, Reykjavík og Vátryggingafélag Íslands hf., Ármúla 3, einnig í Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær að viðurkennd verði bótaskylda stefndu vegna tjóns sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi 16. júlí 2004 þegar bifreiðinni UV-348, Mercedes Benz, var ekið gegn stöðvunarskyldu í veg fyrir bifreið stefnanda, SI-207, Fiat Brava, á mótum Salavegar og Vatnsendavegar.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefndu samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi, eða að mati dómsins, að viðbættum 24,5% virðisaukaskatti á málflutningsþóknun, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndu krefjast sýknu af öllum kröfum stefnanda og að þeim verði tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda, að mati dómsins.

### **Málsatvik og ágreiningsefni**

Samkvæmt skýrslu lögreglunnar í Kópavogi varð árekstur með bifreiðunum UV-348 og SI-207 á gatnamótum Vatnsendavegar og Salavegar í Kópavogi að kvöldi 16. júlí 2004. Í skýrslunni kemur fram að bifreiðinni UV-348 hafi verið ekið

suður Salaveg en SI-207 vestur Vatnsendaveg. Á gatnamótunum nýtur umferð um Vatnsendaveg forgangs gagnvart umferð af Salavegi og er það auðkennt með umferðarmerkinu B-19, stöðvunarskylda við vegamót. Í skýrslunni er haft eftir ökumanni UV-348 að hann hafi ætlað að beygja til vesturs, af Salavegi og inn á Vatnsendaveg, og hafi hann ekki stoppað alveg við gatnamótin þar sem hann hafi ekki séð neina bifreið koma eftir Vatnsendavegi. Hafi hraði bifreiðarinnar verið u.þ.b. 30 km/klst. Ökumaður var Dzevat Zogaj, en eigandi bifreiðarinnar var Uka Zogaj, annar stefnda í máli þessu. Bifreiðin var af gerðinni Mercedes Benz fólksbifreið, dökkgrá að lit, árgerð 1993, tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf. Ökumaður UV-348 kenndi sér meins í vinstri hendi og kviðarholi og tók fram að hann hafi ekki verið með öryggisbelti.

Stefnandi var ökumaður SI-207. Í lögregluskýrslu er haft eftir honum að hann hafi ekið vestur Vatnsendaveg, á u.þ.b. 60 km/klst., þegar bifreiðinni UV-348 var ekið í veg fyrir hann, af Salavegi. Farþegi í bifreiðinni, Afrim Haxolli, sat í framsæti við hlið ökumanns. Bifreiðin SI-207 var af gerðinni Fiat Brava, græn að lit, árgerð 1997, tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. Samkvæmt lögregluskýrslu kenndi stefnandi sér meins í hálsi og kviðarholi og sagðist eiga erfitt með andardrátt. Farþeginn kvaðst finna til verkja í höfði, brjósti og hægra hné. Báðir ökumenn og farþegi voru fluttir með sjúkrabifreið til frekari skoðunar á slysadeild. Í lögregluskýrslu kemur fram að ökumaður UV-348 hafi setið í bifreiðinni en bæði ökumaður og farþegi í SI-207 hafi setið í grasinu við veginn er lögreglan kom á vettvang. Jafnframt kemur þar fram að báðar bifreiðarnar hafi verið óökufærar og því dregnar í burtu af dráttarbíl.

Með lögregluskýrslu fylgir uppdráttur af vettvangi. Eru bifreiðarnar þar teiknaðar á miðjum gatnamótum, UV-348 með stefnu í suðvestur en SI-207 í beinni stefnu til vesturs eftir Vatnsendavegi. Hemlaför eru teiknuð eftir bifreiðina SI-207 og aftan við hana má sjá þyrpingu punkta, án skýringa. Í lögregluskýrslu er tekið fram að slökkvilið hafi komið á vettvang og hreinsað upp olíu sem lekið hafði úr bifreiðunum.

Báðar bifreiðarnar voru fluttar í tjónaskoðunarstöð VÍS til athugunar á skemmdum. Við skoðun þeirra vaknaði grunur um að ákomur á bifreiðunum, einkum á UV-348, yrðu ekki allar raktar til árekstursins. Jafnframt þótti stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf., ýmislegt benda til þess að áreksturinn væri ásetningsverk. Hafi það m.a. vakið athygli starfsmanna stefnda að ökumaður UV-348, Dzevat Zogaj, og farþegi í bifreiðinni SI-207, Afrim Haxolli, hafi komið saman að tjónaskoðunarstöð stefnda í bifreið hins síðarnefnda, í erindum vegna árekstursins, og skipst á að koma inn í afgreiðslu skoðunarstöðvarinnar.

Vátryggingafélag Íslands hf. aflaði sér rannsóknarskýrslu um árekstur bifreiðanna, einkum til að ganga úr skugga um hvort tilraun væri gerð til tryggingasvika. Rannsókn þessi var unnin af Eiríki Beck, öryggisfulltrúa hjá Meton ehf., og var niðurstaða hans sú að yfirgnæfandi líkur væru á að ökumenn bifreiðanna hefðu vísvitandi ekið bifreiðunum saman eftir að búið var að skemma bifreiðina UV-348 með því að aka henni á gulmálaðan hlut, sem gæti verið gátsteinn fyrir umferð. Í skýrslu Eiríks Beck segir m.a. svo:

1. „*Meginskemmdir á vinstra framhorni bifreiðarinnar UV 348 hafa þegar verið komnar þegar „árekstur“ varð.*“

2. Ummerki á vinstri framhjólbarða bifreiðarinnar UV 348 sýna að henni hefur verið ekið eftir að skemmdir hafa orðið á vinstra framhorni hennar.
3. Skemmdir á vinstri framhurð bifreiðarinnar UV 348 hafa ekki getað orðið við árekstur og hafa verið gerðar vísvitandi með ítrekuðum höggum með sívölu verkfæri.
4. Skemmdir á hlið vinstra frambrettis bifreiðarinnar UV 348 hafa ekki getað orðið við árekstur og hafa verið gerðar vísvitandi með verkfæri.
5. Skemmdir á oliúpönnu bifreiðarinnar UV 348 hafa ekki getað komið við árekstur og hafa verið gerðar vísvitandi með sívölu verkfæri.
6. Ökumannssæti bifreiðarinnar UV 348 var í afar óeðlilegri stöðu og má leiða getum að því að það hafi verið gert til að forðast meiðsli við „áreksturinn“.
7. Vél bifreiðarinnar UV 348 var í ólagi og sýnt að viðgerðarkostnaður gæti verið verulegur.
8. Á bifreiðinni hvílir skuld sem búið var að taka fjárnám fyrir í bifreiðinni.
9. Framburður ökumanns bifreiðarinnar UV 348 í lögregluskýrslu um tildrög árekstursins kemur ekki heim við ummerki á vettvangi. Skýring hans við starfsmenn VÍS um þá gulu málningu sem sést í ákomustað bifreiðarinnar UV 348 er að hún hafi komið frá Guði.
10. Bifreiðin UV 348 varð fyrir tjóni við vegþrengingu á Rjúpnahæð sem er 400-500 m frá þeim stað sem umrætt „umferðarslys“ á að hafa átt sér stað. Akstursstefnan sem tilgreind hefur verið í framburði ökumanna og fram kemur í lögregluskýrslu er óhappi á Rjúpnahæð ótengjanleg. Öll rök leiða að því að „umferðarslysið“ á mótum Salavegar og Vatnsendavegar hafi verið sviðsett eftir að bifreiðin UV 348 hafði áður lent í umferðaróhappi á Rjúpnahæð.“

Stefnandi neitaði því að hafa átt þátt í ætluðum tryggingasvikum ökumanns UV-348 og óskaði eftir afstöðu Vátryggingafélags Íslands hf. til þess muna- og líkamstjóns er hann varð fyrir í umræddu slysi. Félagið hafnaði kröfum stefnanda með bréfi 24. janúar 2005.

Ágreiningur aðila um bótaskyldu var borinn undir Tjónanefnd váttryggingafélaganna. Varð niðurstaða Tjónanefndar sú að stefnandi ætti rétt á því að fá tjón sitt bætt úr ábyrgðartryggingu UV-348, enda þætti ekki fram komin nægileg sönnun fyrir því að eigandi SI-207 hefði valdið tjóni með saknæmum hætti. Engu að síður tilkynnti Vátryggingafélag Íslands hf. stefnanda að niðurstöðu nefndarinnar yrði ekki unað af félagsins hálfu.

Undir rekstri málsins óskaði Vátryggingafélag Íslands hf. eftir því að dómkvaddir yrðu sérfróðir matsmenn til þess að skoða og meta ákveðna þætti í árekstri bifreiðanna UV-348 og SI-207. Annars vegar var óskað eftir mati á skemmdum bifreiðanna og hvort þær yrðu allar raktar til árekstursins 16. júlí 2004. Hins vegar var óskað eftir mati á líklegum hraða beggja bifreiðanna þegar þær lentu

í árekstri. Til þess að annast fyrri matsgerðina voru dómkvaddir matsmennirnir Snorri S. Konráðsson og Ragnar B. Ingvarsson, starfsmenn Fræðslumiðstöðvar bílgreina ehf., en til þess að vinna síðari matsgerðina var dómkvaddur Magnús Þór Jónsson verkfræðingur.

Í matsgerð Snorra S. Konráðssonar og Ragnars B. Ingvarssonar kemur fram að til grundvallar matsgerðinni liggi lögregluskýrslur, skýrsla Meton ehf. og safn stafrænna ljósmynda. Jafnframt segir þar að matsmenn hafi á matsfundi 1. desember sama ár lagt fram skýrslu um rannsókn á gögnum er varði SI-207 og UV-348 og forsendur matsgerðarinnar. Lýtur matsgerðin eingöngu að þeirri spurningu matsbeiðanda hvort allar skemmdir á bifreiðinni UV-348 megi rekja til áreksturs við bifreiðina SI-207 16. júlí 2004. Niðurstaða matsmanna byggir á eftirfarandi matsliðum, og er við hvern lið vísað til viðeigandi ljósmynda eða stuðningsgagna:

1. „Breidd bils milli vélarhlífar og hægra frambrettis er jafnt. Bilið er óhaggað en það sýnir að hvorki hefur komið högg á vélarhlífina né að framhlutinn hafi færst yfir til hægri. Engin skekkja myndaðist á þessu svæði.
2. Vinstra framhorn vélarhlífar er óskemmt sem og vélarhlífin öll. Það þýðir að högg á vinstra framhorn UV-348 lenti neðar en sem nam hæð framhorns vélarhlífarinnar.
3. Vinstri hluti framstuðara utan við grindarkjálka er þakinn gulri málningu. Gulan lit var ekki að fá af SI-207. Hins vegar var steinstólpi í vegþrengingu á Vatnsendavegi gulmálaður. Þar fundust glerbrot úr vinstra framljósi UV-348.
4. Hluti hliðar á vinstra frambretti framan við hjól ber merki eftir gulan lit. Gulan lit var ekki að fá af SI-207. Hins vegar var steinstólpi vegþrengingu á Vatnsendavegi gulmálaður. Þar fundust glerbrot úr vinstra framljósi UV-348.
5. Þegar brot úr framljósaglerinu vinstra megin, sem fundust við gulan steinstólpa á Vatnsendavegi eru borin saman, passa þau hvert við annað.
6. Þegar brot úr stefnuljósaglerinu vinstra megin, sem fundust við gulan steinstólpa á Vatnsendavegi er borið saman við luktina, passa hlutirnir saman.
7. Luktarrammi á vinstra stefnuljósi að framan ber merki eftir gula málningu. Gulan lit var ekki að fá af SI-207.
8. Sá hluti hliðar vinstra frambrettis sem liggur að stefnuljósaluktinni ber merki eftir gula málningu. Gulan lit var ekki að fá af SI-207.
9. Sá hluti vinstra frambrettis sem er fyrir ofan stefnuljósaluktina ber merki eftir gula málningu. Gulan lit var ekki að fá af SI-207.
10. Stuðarahorn vinstra megin að framan ber gulan lit. Gulan lit var ekki að fá af SI-207.

11. *Á afturhluta vinstra frambrettis ofan við sæti fyrir skrautlista eru rispur sem gerðar eru með oddlöguðu áhaldi.*
12. *Á afturhluta vinstra frambrettis neðan við sæti fyrir skrautlista eru nokkrar rispur og dæld. Þessar skemmdir eru staðbundnar og tengjast ekki öðrum skemmdum eftir því sem best verður séð.*
13. *Á framhluta vinstri framhurðar neðan við skrautlista eru rispur sem gerðar eru með oddlöguðu áhaldi.*
14. *Í árekstri við steinstólpa, þar sem vinstra framhorn skall á stólpanum, lagðist brettið að hjólbarðanum. Þegar ökutækinu var ekið eftir áreksturinn rispaðist og tættist gúmmi á slitfleti hjólbarðans.*
15. *Á fremsta hluta olíupönnu undir hreyfli mynduðust sprungur og rifa eftir högg með áhaldi. Talsverð högg þarf til að mynda skemmdir af þessum toga þar sem efnið í olíupönnunni er sterk léttmálsblanda.*
16. *Endi jafnvægisstangar vinstra megin að framan er óskemmdur og hefur óbreytta lögun. Það þýðir að hjólábúnaðurinn hefur ekki raskast í árekstri.*
17. *Endi jafnvægisstangar hægra megin að framan er óskemmdur og hefur óbreytta lögun. Með samanburði beggja enda jafnvægisstangarinnar kemur í ljós að form endanna hefur sömu lögun.*“

Að þessu sögðu er það niðurstaða matsmanna að engin verksummerki hafi fundist á ökutækinu UV-348 um árekstur við ökutækið SI-207. Hins vegar þykir matsmönnum ljóst að ökutækinu UV-348 hafi verið ekið á litlum hraða á steinstólpa í vegþrengingu á Vatnsendavegi, skammt frá gatnamótum Salavegar og Vatnsendavegar, ásamt því að með áhöldum voru unnar skemmdir á olíupönnu hreyfils, á afturhluta vinstra frambrettis og framhluta vinstri framhurðar UV-348. Að fenginni þeirri niðurstöðu telja matsmenn aðra liði í matsbeiðni ekki eiga við. Jafnframt benda matsmenn á að ekki verði séð af fyrirbyggjandi gögnum að bifreiðin SI-207 hafi verið óökufær. Hins vegar hafi hún ekki verið í notkunarhæfu ástandi vegna skemmda á ljósabúnaði og yfirbyggingu.

Niðurstaða mats Magnúsar Þórs Jónssonar verkfræðings á hraða ökutækjanna SI-207 og UV-348 þegar þær lentu í árekstri, er sú að líklegasti hraði SI-207 hafi verið 55 km/klst., mögulegur lágmarkshraði 48 km/klst. og mögulegur hámarkshraði 62 km/klst. Líklegasti hraði UV-348 hafi hins vegar verið 25 km/klst., mögulegur lágmarkshraði 15 km/klst. og mögulegur hámarkshraði 35 km/klst. Í niðurlagi matsgerðar sinnar segir matsmaðurinn svo: „Það er ekki mögulegt að ökutækin hafi við áreksturinn farið eins og vettvangsteikning sýnir. Jafnframt er ósamræmi í aðdraganda árekstursins því að þegar ökutækið SI-207 byrjar að hemla, er UV-348 á litlum hraða á bilinu 10 – 30 m frá gatnamótunum.“

Matsmenn komu allir fyrir dóminn og staðfestu matsgerðir sínar.

Í máli Magnúsar Þórs Jónssonar kom fram að útilokað væri að árekstur bifreiðanna hafi orðið með þeim hætti sem vettvangsteikning lögreglu sýndi.

Matsmennirnir Snorri S. Konráðsson og Ragnar B. Ingvarsson kváðust hafa unnið matsgerð sína á grundvelli ljósmynda og annarra fyrirbyggjandi gagna, enda hefði þá verið búið að flytja bifreiðarnar úr tjónaskoðunarstöð VÍS. Staðfestu þeir að niðurstaða þeirra byggðist einkum á því að skemmdir á bifreiðunum gæfu enga vísbendingu um að þær hefðu lent saman í árekstri, ákomur þeirra féllu ekki saman.

Stefnandi málsins, Arben Bujupi, gaf skýrslu fyrir dóminum. Hann kvaðst hafa séð bifreiðina UV-348 er hann nálgadist gatnamót Salavegar og Vatnsendavegar. Hafi hann talið að bifreiðin myndi nema staðar við gatnamótin, en skyndilega hafi henni verið ekið út á gatnamótin, beygt í vestur og í veg fyrir hann þannig að árekstri varð ekki forðað. Hann sagði að bifreið sín, SI-207, hafi fyrir áreksturinn verið í góðu ásigkomulagi og óskemmd. Ekki kvaðst hann hafa séð að hin bifreiðin, UV-348, væri skemmd áður en árekstur varð.

Einnig gáfu skýrslu fyrir dóminum Afrim Haxolli, farþegi í bifreið stefnanda, Dzevat Zogaj, ökumaður UV-348, er árekstur varð við bifreiðina SI-207, Þráinn Örn Ásmundsson og Hrafn Sverrisson, báðir starfsmenn í þjónustumiðstöð stefnda, Vátryggingafélags Íslands hf., lögreglumennirnir Jóhann Björn Skúlason, Ingvar Berg Dagbjartsson og Jónatan Guðbrandsson og loks Eiríkur Beck, öryggisfulltrúi hjá Meton ehf., sem vann rannsóknarskýrslu fyrir Vátryggingafélag Íslands hf.

Í vitnisburði Afrim Haxolli kom fram að hann hefði ekki tekið eftir neinum skemmdum á UV-348 í þann mund er bifreiðarnar skullu saman.

Dzevat Zogaj sagði það misskilning sem haft væri eftir honum í lögregluskýrslu að hann hafi ætlað að beygja í vestur af Salavegi. Hið rétta væri að hann hafi ætlað að beygja til vinstri, þ.e. í austur, enda hafi hann verið á heimleið. Kvaðst hann ekki hafa numið staðar á gatnamótunum þar sem hann hafi ekki séð neinn bíl koma niður brekkuna. Sérstaklega spurður um ástand UV-348 fyrir áreksturinn sagði hann að bræður hans notuðu einnig bifreiðina, en sjálfur hefði hann ekki tekið eftir því að eitthvað væri að henni. Kvaðst hann ekkert vita um gula málningu framan á bifreiðinni og neitaði því að hafa ekið á gulmálaðan stólpa skömmu fyrir áreksturinn. Skemmdir á olíupönnu UV-348 kvað hann að rekja mætti til árekstursins, líklega hefði bifreiðin þá rekist niður í steina utan við malbikið.

Lögreglumennirnir, sem komu á vettvang árekstursins, kváðust hafa mælt fjarlægðir með mælihjóli, teiknað upp vettvanginn og fært bifreiðarnar inn á teikningu eins og þær voru á staðnum. Ekki voru teknar ljósmyndir á vettvangi. Spurðir um þyrpingu punkta á vettvangsteikningu sögðu þeir að þeir táknuðu brak úr bifreiðunum, en líklega hafi gleymst að nefna það á teikningunni.

Í vitnisburði Eiríks Beck kom fram að hann hefði nokkrum dögum eftir umræddan árekstur verið fenginn af Vátryggingafélagi Íslands hf. til þess að ganga úr skugga um hvort skemmdir á bifreiðunum UV-348 og SI-207 væru eðlilegar afleiðingar af árekstri þeirra. Hafi hann því farið á vettvang umferðarslyssins, annars vegar til þess að leita skýringa á gulum lit á stuðara UV-348, hins vegar til þess að ganga úr skugga um hvort þar væri eitthvað að finna sem skýrði högg og rispur á þeirri bifreið. Jafnframt kvaðst hann þar hafa leitað að braki sem kynni að falla saman við brotna hluti í bifreiðunum, sérstaklega þó bifreiðinni UV-348, en ekkert fundið.

Hins vegar hafi hann við gulmálaða stólpa, skammt frá gatnamótum Salavegar og Vatnsendavegar, fundið glerbrot og plastbrot sem féllu saman við brotna hluti í bifreiðinni UV-348.

Ekki þykir ástæða til að rekja hér frekar munnlegar skýrslur fyrir dóminum.

### **Málsástæður stefnanda og lagarök**

Stefnandi byggir á því að bifreið hans, SI-207, hafi orðið fyrir bótaskyldu tjóni þegar bifreiðinni UV-348 var ekið í veg fyrir bifreiðina 16. júlí 2004 og að stefndu beri bótaábyrgð á tjóni hans samkvæmt ábyrgðartyggingu ökutækisins UV-348. Einnig byggir stefnandi á því að hann hafi hlotið líkamsáverka í umræddu umferðaróhappi, sem stefndu beri bótaábyrgð á. Vísar stefnandi til lögregluskýrslu þar sem fram komi að hann hafi hlotið meiðsl á hálsi, brjósti/maga og innvortis.

Stefnandi gerir alvarlegar athugasemdir við rannsóknarskýrslu Meton ehf. Hafi skýrslan verið unnin fyrir stefnda, Vátryggingafélag Íslands hf., án þess að stefnanda væri gefinn kostur á að vera viðstaddur tjónaskoðun og rannsókn, eða til að koma sínum sjónarmiðum á framfæri. Virðist stefnanda sem tilgangur með skýrslunni hafi verið sá einn að sýna fram á tryggingasvik, en ekki sá að fram færi hlutlaus rannsókn á því hvort um slík svik hafi verið að ræða. Þá séu í skýrslunni langsóttar ályktanir og getgátur sem geti ekki verið grundvöllur til þess að fullyrða að stefnandi hafi átt þátt í meintum skipulögðum tryggingasvikum. Allar athugasemdir í skýrslunni varði bifreiðina UV-348, engin þeirra bifreið stefnanda, SI-207. Þar sem engra beinna sönnunargagna njóti við um þátt stefnanda í meintum svikum ökumanns UV-348, sé skýrsla Meton ehf. að engu hafandi þegar kveða skuli upp úr um sök á tjóni stefnanda.

Við munnlegan flutning málsins taldi lögmaður stefnanda að mælingarskekkja í vettvangsuppdrætti lögreglunnar kynni að skýra hið afdráttarlausu orðalag í niðurstöðu matsgerðar Magnúsar Þórs Jónssonar verkfræðings. Um leið mótmælti hann matsgerð matsmannanna Snorra S. Konráðssonar og Ragnars B. Ingvarssonar og taldi hana einhliða gagn sem aðeins byggði á ljósmyndum, lögregluskýrslum og skýrslu Meton ehf. Matsmenn hefðu ekki sjálfir skoðað bifreiðarnar og hlyti það að teljast galli á matsgerð þeirra. Loks benti stefnandi á að Vátryggingafélag Íslands hf. hefði ekki fyrr en í janúar 2007 kært ökumann UV-348 til lögreglu fyrir meint tryggingasvik. Báðar bifreiðarnar hefðu þá fyrir löngu verið komnar úr vörslum félagsins og lögreglunni með öllu ómögulegt að rannsaka þær.

Stefnandi krefst viðurkenningardóms um bótaskyldu stefnda og vísar í því sambandi til 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Að öðru leyti reisir hann kröfur sínar á XIII. kafla umferðarlaga nr. 50/1987, sérstaklega 90. gr., sbr. og 88. og 89. gr. þeirra laga. Einnig er byggt á almennum ólögfestum reglum íslensks skaðabótaréttar. Kröfu sína um málskostnað styður stefnandi við lög nr. 91/1991, einkum 1. mgr. 130. gr., og krafa um virðisaukaskatt er reist á lögum nr. 50/1988, sbr. og reglugerð nr. 562/1989.

### **Málsástæður stefndu og lagarök**

Stefndu byggja sýknukröfu sína á að ekki sé fyrir hendi bótaskylda úr tryggingu stefnanda hjá stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf. Hafi stefnandi, með því að vera

meðvaldur af ásettu ráði að því að váttryggingaratburður gerðist, fyrirgert kröfu sinni á hendur stefndu, í skilningi 2. og 3. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. og 18. gr. þágildandi laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954. Til stuðnings þeirri staðhæfingu benda stefndu á að stefnandi og farþegi í bíl hans hafi þekkt ökumann UV-348, allir séu þeir á svipuðum aldri, fæddir á árunum 1979 og 1983, þeir séu sömu trúar, ættaðir frá Kosovohéraði í fyrrum Júgóslavíu og hafi þeir allir lýst nánast sömu líkamsáverkum strax á slysstað. Þá hafi það vakið grunsemdir að farþeginn í bifreið stefnanda og ökumaður UV-348 hafi komið saman í bifreið á tjónaskoðunarstöð VÍS í erindagjörðum vegna árekstursins. Ýmislegt annað geri einnig frásögn stefnanda af árekstrinum ótrúverðuga. Þannig hafi áreksturinn orðið utan alfaraleiðar, síðla kvölds, mitt á óvenju víðáttumiklum gatnamótum með breiðum vegöxlum og aflíðandi beygjum inn á Vatnsendaveg. Í ljósi skemmda á bifreiðinni SI-207 telja stefndu einnig að framburður stefnanda um hraða bifreiðarinnar sé ekki trúverðugur.

Stefndu byggja einnig á því að ákomur á bifreiðinni UV-348 verði með engu móti raktar til áreksturs við bifreið stefnanda. Á bifreiðinni UV-348 hafi gul málning verið áberandi á ákomustöðum, ummerki á vinstri hjólbarða hafi bent til þess að bifreiðinni hafi verið ekið nokkra vegalengd eftir að skemmdir hafi orðið á frambretti, gat hafi verið höggvið í olíupönnu þannig að olía lak af bifreiðinni á vettvangi og skemmdir hafi verið á vinstra bretti og framhurð bifreiðarinnar, sem væri á engan hátt hægt að rekja til áreksturs við bifreiðina SI-207. Að auki hafi glerbrot og plaststykki úr UV-348 fundist 400 – 500 metrum frá meintum árekstursstað, við gulmálað steinsteypt rör, sem ætlað sé til hraðahindrunar á Vatnsendavegi. Loks nefna stefndu að athygli hafi vakið hve ökumannssæti í bifreiðinni UV-348 hafi verið aftarlega, eins og til þess að tryggja að sem minnst meiðsl yrðu á þeim sem þar sæti við áreksturinn.

Benda stefndu á að tjónþoli beri sönnunarbyrði um að hafa orðið fyrir tjóni sem stefndu beri bótaábyrgð á. Sú sönnun liggja ekki fyrir. Í ljósi alls framanritaðs hafi stefndu hins vegar óskað eftir mati dómkvaddra matsmanna, og sé niðurstaða matsmanna sú að árekstur hafi ekki orðið með bifreiðunum SI-207 og UV-348. Engir ágallar séu á matsgerðunum og hafi stefnandi ekki fært neitt fram sem rýrt gæti gildi þeirra sem sönnunargagna í málinu. Stefnandi hafi heldur ekki gert athugasemdir við matsbeiðni stefndu, dómkvaðningu matsmanna eða matsframkvæmdina. Þá hafi hann ekki hnekkt matsgerðum með yfirmati.

Til stuðnings kröfum sínum vísa stefndu til meginreglna skaðabóta- og váttryggingaréttar, umferðarlaga nr. 50/1987 og laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954. Krafa um málskostnað byggir á 129. og 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

## **Niðurstaða**

Ágreiningur aðila lýtur að því hvort árekstur hafi í raun orðið með bifreiðunum UV-348 og SI-207 á gatnamótum Salavegar og Vatnsendavegar í Kópavogi 16. júlí 2004, eða hvort stefnandi og ökumaður UV-348 hafi valdið árekstrinum af ásetningi, þannig að firri stefndu bótaábyrgð samkvæmt 2. og 3. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og 1. mgr. 18. gr. þágildandi laga um

vátryggingarsamninga nr. 20/1954.

Í skýrslu lögreglumanna, sem komu á vettvang umferðarslyssins, er haft eftir ökumanni UV-348 að hann hafi ætlað að beygja til vesturs, en stefnandi ók vestur Vatnsendaveg. Fyrir dómi staðfesti stefnandi einnig að bifreiðinni UV-348 hafi verið beygt í vestur, frá Salavegi inn á Vatnsendaveg. Við yfirheyrslu fyrir dómi sagði ökumaður UV-348 að misskilnings gætti í lögregluskýrslunni, hann hafi ætlað að beygja til vinstri inn á Vatnsendaveg, þ.e. til austurs. Með lögregluskýrslunni fylgir afstöðuteikning af vettvangi. Samkvæmt henni eru gatnamótin rúm og Vatnsendavegur breiður. Eru bifreiðarnar teiknaðar á miðjum gatnamótum. Aftan við bifreið stefnanda er punktáþyrping, sem lögreglumenn sögðu að táknaði brak úr bifreiðunum. Fram kemur í lögregluskýrslu að slökkvilið hafi komið á vettvang og hreinsað upp olíu úr bifreiðunum. Fyrir dómi sögðu lögreglumennirnir að teikningin væri unnin eftir mælingum með mælihjól á vettvangi.

Eins og fram hefur komið liggja fyrir í máli þessu tvær matsgerðir dómkvaddra matsmanna, annars vegar matsgerð Magnúsar Þórs Jónssonar, sem dómkvaddur var til að meta hraða bifreiðanna er þær lentu í árekstri, hins vegar matsgerð Snorra S. Konráðssonar og Ragnars B. Ingvarssonar, sem dómkvaddir voru til þess að meta skemmdir á bifreiðunum og láta í ljós álit sitt á því hvort þær skemmdir yrðu allar raktar til umrædds áreksturs 16. júlí 2004.

Í fyrri matsgerðinni kemur fram að forsendur matsins byggi á ljósmyndum af ökutækjunum, vettvangsteikningu og lögregluskýrslum. A grundvelli þeirra gagna er líklegur hraði ökutækjanna reiknaður út frá orkubreytingu vegna formbreytinga ökutækjanna við áreksturinn, hemlunar og orkubreytingar vegna núnings í frákasti ökutækjanna. Í niðurlagi matsgerðarinnar getur matsmaður þess að ósamræmi sé í aðdraganda árekstursins því þegar ökutækið SI-207 byrji að hemla sé UV-348 á litlum hraða, á bilinu 10 - 30 metra frá gatnamótunum. Fyrir dómi kvaðst matsmaðurinn aldrei hafa séð slíkt áður í útreikningum sínum við sambærilegar aðstæður, og kvað um leið útilokað að árekstur bifreiðanna hafi orðið með þeim hætti sem vettvangsteikning lögreglu sýndi.

Matsgerð Snorra S. Konráðssonar og Ragnars B. Ingvarssonar er einskorðuð við þá spurningu matsbeiðanda hvort allar skemmdir á bifreiðinni UV-348 sé að rekja til áreksturs við bifreiðina SI-207. Taka matsmenn fram að til grundvallar mati þeirra liggja lögregluskýrslur, áðurnefnd skýrsla Meton ehf. og safn stafrænna ljósmynda. Með matsgerðinni fylgir skýrsla um rannsókn á gögnum er varða SI-207 og UV-348 og forsendur matsgerðar. Í þeirri skýrslu vísa matsmenn til viðeigandi stuðningsgagna er þeir svara spurningum matsbeiðanda. Fjöldi ljósmynda er í skýrslunni, sem teknar voru í tjónaskoðunarstöð VÍS, og sýna þær m.a. skemmdir á bifreið stefnanda. Einnig má þar sjá hvar báðum bifreiðunum hefur verið stillt saman á líklegum ákomustöðum. Í skýringum við ljósmyndir af skemmdum á bifreið stefnanda kemur fram að brotalína í skemmdunum sýni að um tvo árekstra sé að ræða. Annað höggsvæðið sé framan á miðja vélarhlíf og stuðara en hitt til hliðar, hægra megin á vélarhlíf og hægra frambretti. Jafnframt segir þar: „Skemmdin / beyglan á hægra frambretti SI-207 sem gul ör vísar á kemur ekki heim og saman við skemmdir á UV-348. Sama á við um skemmd á stuðara sem græn ör vísar á. Rauðar örvar vísa á skemmdir á vélarhlíf og stuðara / númeraplötu sem koma ekki heim og saman við skemmdir á UV-348.“

Eins og áður eru rakið er niðurstaða matsmanna sú að engin verksummerki hafi fundist á ökutækinu UV-348 um árekstur við ökutækið SI-207. Aðspurðir fyrir dómi kváðust báðir matsmenn hafa mikla reynslu af því að rannsaka skemmdir á ökutækjum í kjölfar umferðarslysa. Færi rannsókn þeirra ýmist fram með skoðun á ökutækjunum sjálfum eða á grundvelli ljósmynda.

Bæði stefnandi og ökumaður UV-348, svo og farþegi í bifreið stefnanda, hafa fullyrt að árekstur hafi orðið með bifreiðunum 16. júlí 2004. Enginn annar er til frásagnar um óhappið, sem varð að kvöldlagi á tiltölulega fáförnum gatnamótum. Hvorugur ökumanna kvaðst hafa veitt því athygli að skemmdir væru á bifreið hins, en báðir sögðu að bifreiðar sínar hafi verið óskemmdar fyrir áreksturinn. Framburður ökumanns UV-348 um aðdraganda áreksturins og skýringar hans á skemmdum á þeirri bifreið þykja ótrúverðugar og fjarstæðukenndar, en um leið til þess fallnar að draga mjög úr trúverðugleika annarra um að árekstur hafi í raun orðið með bifreiðunum.

Af hálfu stefnanda hefur ofangreindum matsgerðum ekki verið hnekktt og er ekkert fram komið í málinu sem dregið getur úr gildi þeirra sem sönnunargagna. Verða þær því lagðar til grundvallar við úrlausn málsins. Með vísan til þeirra, annarra gagna og atvika málsins að öðru leyti, telur dómurinn nægar sönnur fram komnar fyrir því að árekstur hafi ekki orðið með bifreiðunum SI-207 og UV-348 á gatnamótum Salavegar og Vatnsendavegar í Kópavogi að kvöldi 16. júlí 2004. Ber því að sýkna stefndu af kröfum stefnanda í máli þessu.

Eftir úrslitum málsins verður stefnandi dæmdur til að greiða stefndu málskostnað sem ákveðst hæfilegur 350.000 krónur.

Stefnandi nýtur gjafsóknar í máli þessu. Allur gjafsóknarkostnaður, samtals 472.900 krónur, greiðist úr ríkissjóði. Í þeirri fjárhæð felst þóknun lögmanns stefnanda, Jóhannesar Alberts Sævarssonar hrl., 460.000 krónur, og 12.900 krónur vegna útlagðs kostnaðar við þingfestingu málsins og túlkapjónustu. Við ákvörðun málflutningsþóknunar lögmannsins hefur verið tekið tillit til greiðslu virðisaukaskatts.

Dóminn kvað upp Ingimundur Einarsson héraðsdómari.

## **D Ó M S O R Ð:**

Stefndu, Uka Zogaj og Vátryggingafélag Íslands hf., skulu vera sýkn af kröfum stefnanda, Arben Bujupi.

Stefnandi greiði stefndu málskostnað að fjárhæð 350.000 krónur.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ.e. málflutningsþóknun lögmanns hans, Jóhannesar Alberts Sævarssonar hrl., 460.000 krónur, og útlagður kostnaður að fjárhæð 12.900 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Ingimundur Einarsson.