

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 28. september 2007 í máli nr. E-1438/2007:

Hermann Drengsson

(Sigurður Sigurjónsson hrl.)

gegn

Tryggingamiðstöðinni hf.

(Guðmundur Pétursson hrl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 20. þessa mánaðar, er höfðað með stefnu útgefni 18. febrúar sl.

Stefnandi er Hermann Drengsson, Fremstuhúsum, Þingeyri.

Stefndi er Tryggingamiðstöðin hf., Aðalstræti 6, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði aðallega dæmdur til að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð 3.986.800 krónur auk dráttarvaxta skv. 3. kafla laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001, frá 1. september 2006 til greiðsludags. Til vara er gerð krafa um skaðabætur að mati réttarins.

Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda.

Dómkröfur stefndu eru aðallega þær að sýknað verði af kröfum stefnanda í máli þessu, en til vara að þær verði lækkaðar. Í aðalkröfu er krafist málskostnaðar að skaðlausu stefndu til handa að mati dómsins, en í varakröfunni að málskostnaður verði felldur niður.

MÁLSATVIK

Málsatvik eru þau að hinn 25. ágúst 2006 lenti bifreið stefnanda KL-568, sem er af gerðinni Subaru Impreza fólksbifreið árgerð 2005 í umferðaróhappi. Vitnið Þór Líni Sævarsson ók bifreiðinni í Kópavogi, vestur Fífuhvammsveg fram hjá íþróttahöll Kópavogs í átt að Hafnarfjarðarvegi. Um er að ræða frárein af Fífuhvammsvegi inn á Hafnarfjarðarveg til vesturs. Á fráreininni er umferðareyja, sem skilur að umferð til vesturs og austur Fífuhvammsveg. Í umrætt sinn kveðst ökumaður hafa verið að stilla útvarp í bifreiðinni og eigi gætt að sér með þeim

afleiðingum að hann ók á ljósastaur á eyjunni. Við það mun ljósastaurinn hafa losnað upp og lent ofan á toppi bifreiðarinnar, sem hvolfdi í umrætt sinn. Hafi bifreiðin rekist á kant og ökumaður misst við það stjórn á bifreiðinni. Bifreiðin er tryggð húftryggingu hjá Tryggingamiðstöðinni hf., stefnda í máli þessu. Bifreiðin var ársögmul er óhappið bar við og á upprunalegum dekkjum. Við óhappið gjöreyðilagðist bifreiðin og er það ágreiningslaust. Fyrir liggur mat á bifreiðinni frá söluumboði bifreiðarinnar Ingvari Helgasyni hf. að fjárhæð 3.867.000 krónur. Sætir það ekki ágreiningi tölulega með aðilum máls þessa. Stefnandi krafði stefnda um bætur á þeim grundvelli, að bifreiðin væri húftryggð hjá félaginu. Félagið synjaði um greiðslu bóta og bar því við að vegna vanbúnaðar á bifreiðinni bæri að skerða bætur en dekk bifreiðarinnar voru farin að slitna. Taldi tryggingarfélagið, stefndi í máli þessu, að synja bæri um greiðslu fullra bóta, þrátt fyrir umrædda húftryggingu með vísan til skilmála í grein 23 fyrir kaskótryggingu ökutækja. Taldi tjonanefnd vátryggingafélaganna, að hæfileg skerðing væri 1/3 hluti tjóns, sem vátryggður ætti að bera sjálfur. Við það vildi stefnandi ekki una og er nauðugur einn kostur að höfða mál gegn félaginu.

MÁLSÁSTÆÐUR OG LAGARÖK

Stefnandi telur óásættanlegt, að svokölluð tjonanefnd vátryggingafélaganna skeri úr um ágreining í máli þessu. Nefndin sé í reynd hagsmunanefnd tryggingafélaganna sjálfra, en í þessu tilviki fjalli félögin sjálf um málið þar með talið stefnda. Stefnandi hafi hvergi komið þar nærri, hvorki til að skýra út sín sjónarmið né koma að röksemdum fyrir nefndina. Augljóst megi vera að um sameiginlegt hagsmunamál félaganna sé að ræða að fá því framgengt, að bótaskyldu megi skerða ef eitthvert atriði sé, sem í betra lagi eða ásigkomulagi mætti vera í ökutæki. Þannig væru félögin með útgönguleið út úr umsömdum skaðleysistryggingum, þ.e. húftryggingum að eigin mati. Ljóst sé að einungis ári áður var bifreiðin skoðuð af félaginu en án þess fæst ekki húftrygging. Ekkert hafi verið við bifreiðina að athuga þá, enda ný. Á grundvelli niðurstöðu nefndarinnar, sem tilkynnt hafi verið í bréfi stefnda dags. 25. október 2006, hafi félagið hafnað greiðslu bóta umfram þá niðurstöðu. Stefndi hafi ekki viljað una þeirri afgreiðslu málsins og hafi samkomulagsumleitanir við félagið ekki borið neinn árangur. Félagið hafi synjað um greiðslu bóta nema fullnaðaruppgjör færi fram á forsendum félagsins. Bifreiðin sé ónýtt og í vörslu félagsins.

Stefnandi telur að tjon það, sem hann varð fyrir hinn 25. ágúst 2006, sé bótaskyld af hálfu stefnda Tryggingamiðstöðvarinnar hf. Stefnandi telur jafnframt ósannað að öllu leyti að búnaður bifreiðarinnar eigi nokkurn þátt í því, að ökumaður missti stjórn á bifreiðinni í umrætt sinn. Stefndi telji að ökumaður hafi misst stjórn á bifreiðinni og hafi bifreiðin við það farið upp á gangstétt og lent á hvolfi eins og lýst er. Hafi það hlotist af því, að hann hafi eigi verið með hugann við akstur bifreiðarinnar, heldur við að stilla útvarp bifreiðarinnar, eins og fram komi í lögregluskýrslu. Á vettvangi geti ekki að líta neinar grópar eða rásir í götunni, sem valdið geti því, að bifreiðin rásaði heldur sé umrædd frárein slétt og eðlileg til aksturs. Stefnandi telur ljóst, að stefnda beri að sanna og sýna fram á það, að beint orsakasamband sé á milli búnaðar bifreiðarinnar, þ.e. dekkja, og slyssins. Ekkert liggi fyrir, sem bendi til þess í máli þessu. Nægir þar ekki að sýna fram á að radial dekk bifreiðarinnar hafi verið farin að slitna. Beri stefnda því að greiða stefnanda

fullt andvirði bifreiðarinnar og bæta honum afnotamissi frá þeim tíma með sama hætti. Stefnandi bendir á, að umrætt tilvik sé óhappatilvik en húftryggingu sé einmitt ætlað að bæta slík tilvik. Stefnandi telur fráleitt að vátryggingafélagið, sem tekur að sér að tryggja húftryggingu geti skotið sér undan ábyrgð með þeim hætti, sem hér sé gert, en slíkt mundi augljóslega leiða til réttaróvissu. Ljóst sé, að ökumaður hafi ekki ætlað sér með nokkrum hætti að valda því tjóni, sem við blasi. Verði því skerðingu með engum hætti beitt á grundvelli 23. gr. skilmála um húftryggingu eða kaskótryggingu bifreiða.

Dómkröfur stefnanda eru annars vegar vegna andvirðis bifreiðarinnar og hins vegar vegna afnotamissis bifreiðarinnar. Með bréfi 2 mánuðum eftir slysið hafi félagið loks svarað um bótaskyldu. Gerð sé krafa um bílaafnot fyrir þann tíma, en skv. upplýsingum Bílaleigu Akureyrar hf. nemi leiga fyrir sambærilegan bíl 119,800 krónum. Ljóst sé að þeirri kröfu sé í hóf stillt en um lægra gjald sé að ræða í dag en á þeim tíma er slysið varð, sem sé háannatími bílaleiga.

Af hálfu stefnanda er vísað til meginreglna samninga- og skaðabótaréttar, til umfl. og vátryggingarskírteinis um húftryggingu, laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. 1. mgr. 130. gr. varðandi málskostnað, sbr. 129. gr. sömu laga og 1. nr. 50/1988 varðandi virðisaukaskatt en stefnandi er eigi virðisaukaskattskyldur. Þá vísar stefnandi enn fremur til laga um vexti og verðtryggingu, einkum 3. kafla laganna nr. 38/2001.

Aðalkröfu sína um sýknu styður stefndi með vísan í gr. 11.2 í skilmálum þeim sem um trygginguna giltu, þar sem fram komi að félagið sé laust úr ábyrgð hafi tjóni verið valdið af stórkostlegu gáleysi. Sú hafi verið raunin í umrætt sinn. Þar sem óhappið varð sé lögleyfður hámarkshraði 50 km á klst. Ökumaður KL 568 kveðist í skýrslu hjá lögreglu hafa ekið á 60 - 70 km hraða á klst., eða vel yfir lögleyfðum hámarkshraða.

Samkvæmt greinargerð Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors sé líklegur hámarkshraði hins vegar talinn vera 82 km á klst. Í umrætt sinn hafi akstursskilyrði verið slæm, eða myrkur og blautt, sem geri hraðakstur eins og þarna hafi verið um að ræða alvarlegri en ella. Þegar við bætist að ástand hjólbarða bifreiðarinnar hafi verið mjög lélegt sé það skoðun stefnda að ökumaður hafi hér gerst sekur um stórkostlegt gáleysi, sem svo aftur leiðir til þess samkvæmt áður nefndri gr. 11.2 í skilmálum kaskótryggingarinnar að bótaréttur falli niður.

Varakrafa um lækun er studd með vísan til 23 gr. skilmálanna sem hljóðar svo :

Vátryggðum og þeim sem hafa ökutækið með höndum er skylt að gæta þess að það sé í lögum ástandi. Sérstaklega ber að sjá um að öryggistæki séu í lagi. Þá skal ökutækinu einungis vera ekið af þeim sem hefur réttindi að aka því. Brot gegn gildandi varúðarreglum getur leitt til þess að ábyrgð félagsins falli niður í heild eða að hluta.

Þetta ákvæði styðjist við 26. gr. laga um váttryggingasamninga nr. 30/2004 og það sé með vísan til umræddrar greinar skilmálanna og lagaákvæðis þessa sem stefndi telji eðlilegt að skerða bætur til stefnanda eins og tjónanefndin hafi fallist á.

Um frekari rök fyrir þessari niðurstöðu leggur stefndi áherslu á að vafalaust sé að bifreiðin hafi verið í ólögmætu ástandi og sé þar vísað til skoðunargerðar Frumherja hf. Að auki beri ljósmyndir sem fylgi lögregluskýrslu það greinilega með sér að hjólbarðarnir, einkum framhjólbarðarnir hafi verið sléttslitnir og grip þeirra þar af leiðandi langt frá því að vera fullnægjandi. Ekki þurfi að eyða mörgum orðum í það að hjólbarð séu ein af mikilvægustu öryggistækjum bifreiða, sem sérstök áhersla sé lögð á í fyrrnefndu ákvæði skilmálanna í gr. 23.1. að þurfi að vera í lagi

Stefndi mótmæli þeirri skoðun stefnanda að stefnda hafi ekki tekist að færa sönnur á það að búnaður bifreiðarinnar eða hjólbarðarnir hafi valdið því tjóni sem hér varð.

Með vísan til þeirra sönnunargagna sem tíunduð séu hér að framan og þeirra upplýsinga sem fyrir liggja í málinu um hraða KL 568 umrætt sinn sé ljóst að orsök óhappsins hafi verið sú að bifreiðin hafi skyndilega farið að rása á blautu malbikinu, með þeim afleiðingum að ökumaður hafi misst stjórn á henni og hún lent á ljósastaurnum.

Skýring þessa sé, auk hraðans, lélegt ástand hjólbarðanna, enda beint samband milli lélegra hjólbarða og þess að bifreið láti illa að stjórn á blautu malbiki. Hér sé rétt að minna á að haft sé eftir ökumanni bifreiðarinnar í lögregluskýrslunni að bifreiðin hafi skyndilega farið að rása á akbrautinni.

Stefndi telur því nægilega í ljós leitt að óhapp það sem hér er til umfjöllunar megi fyrst og fremst rekja til ástands hjólbarðanna og hann því í fullum rétti með vísan til skilmálanna og váttryggingasamningalaganna að skerða bætur til stefnanda a.m.k um þriðjung.

Sú staðreynd að ökumaður bifreiðarinnar viðurkenni ökuhraða sem sé langt yfir lögleyfðum hámarkshraða þarna breyti ekki ástandi hjólbarðanna og ætti öðru fremur að styðja niðurstöðu um skerðingu bóta eins og stefndi hefur haldið fram að hér væri réttmætt.

Um tölulega þáttinn, sé kröfu um tjón vegna afnotamissis sérstaklega mótmælt, en í skilmálum þeim er um trygginguna giltu, gr. 18. 3. sé sérstaklega tekið fram að slíkt tjón bætist ekki.

Þá er dráttarvaxtakröfu mótmælt enda eigi hún ekki stoð í lögum.

NIDURSTADA

Er óhapp það er mál þetta snýst um varð hafði stefnandi í gildi kaskótryggingu hjá stefnda fyrir bifreið sína KL 568. Um trygginguna giltu skilmálar félagsins nr. 230 um kaskótryggingu ökutækja. Í gr. 11.2. í skilmálunum segir að valdi váttryggður

tjóni af ásetningi beri félagið enga ábyrgð. Hafi hann valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi sé félagið laust úr ábyrgð í heild eða að hluta. Hið sama gildi hafi ökumaður, sem með samþykki váttrygðs sé ábyrgur fyrir ökutækinu, valdið tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Í gr. 23.1. sömu skilmála segir m.a. að váttryggðum og þeim sem hefur ökutækið með höndum sé skylt að gæta þess að það sé í lögmætu ástandi. Sérstaklega beri að sjá um að öryggistæki séu í lagi. Brot gegn gildandi varúðarreglum geti leitt til þess að ábyrgð félagsins falli niður í heild eða að hluta.

Í lögregluskýrslu, sem gerð var 26. ágúst 2006, er haft eftir vitninu Þór Líni Sævarssyni, sem ók bifreiðinni KL 568 er óhappið varð, að hann hafi ekið á 60-70 km hraða miðað við klukkustund. Hér fyrir dómi bar vitnið að hann hefði ekið bifreiðinni á þeim hraða. Í skýrslu sinni fyrir dómi kvaðst hann telja orsök óhappsins þá að bifreiðin hefði rekist í kantsteina á eyju þeirri er ljósastaurinn var á og við það hafi hann misst stjórn á bifreiðinni. Hann kvað færi hafa verið þurrt enda ekki byrjað að rigna fyrr en eftir að lögreglumenn hefðu komið á vettvang. Þá kom fram í skýrslu ökumanns að bifreiðin hefði staðnæmst um 21 metra frá þeim stað er ljósastaurinn var á. Vitnið kvaðst í reynd hafa verið eigandi bifreiðarinnar enda þótt stefnandi væri skráður fyrir henni.

Þá er í fyrrgreindri lögregluskýrslu haft eftir vitninu Valþóri Atla Birgissyni að bifreiðin hafi verið á „svona ca. 65 km“ hraða. Hér fyrir dómi bar vitnið að bifreiðinni hefði verið ekið á þeim hraða en vitnið taldi, eins og ökumaður, að orsök óhappsins hefði verið sú að bifreiðinni hefði verið ekið utan í kant umferðareyjunnar en ekki að bifreiðin hefði rásað vegna bleytu eða í hjólförum. Þurrt hefði verið er óhappið varð.

Í lögregluskýrslunni segir að við skoðun hafi hjólbarðar bifreiðarinnar að framan verið orðnir mjög lélegir. Þeir hafi verið mjög slitnir en lítið mynstur hafi verið eftir á ytri hlið þeirra beggja. Þá segir á skjali um athugun á hjólbörðum KL-568, sem lagt var fram af hálfu stefnanda, að hjólbarðar á framási hafi ekki staðist skoðun. Hjólbarðar á afturási standist skoðun en séu á gráu svæði.

Að tilhlutan stefnda setti Magnús Þór Jónsson, prófessor í vélaverkfræði, fram líkan að atburðarás og reiknaði út ætlaðan hraða bifreiðarinnar KL-568 er óhappið varð. Í niðurstöðu hans segir að sennilegasti hraði bifreiðarinnar hafi verið 82 km/klst. mögulegur lágmarkshraði 69/km/klst. og mögulegur hámarkshraði 92 km/klst. Magnús kom fyrir dóm og staðfesti skýrslu sína. Kom fram hjá honum að hann hefði farið á vettvang og samkvæmt þeirri athugun, og athugun á myndum af vettvangi og á bifreiðinni, hafi bifreiðin farið 28-36 metra eftir að hún lenti á ljósastaurnum.

Því er haldið fram af hálfu stefnanda að bifreiðin hafi stöðvast um 21 metra frá þeim stað þar sem staurinn var. Útreikningar vitnisins Magnúsar ættu að taka tillit til þess og myndi niðurstaða hans þá verða sú að hraði bifreiðarinnar hafi verið minni en vitnið ætlaði í skýrslu sinni.

Við mat á því hvern telja megi hraða bifreiðarinnar KL-568 er henni var ekið á umræddan ljósastaur, verður til þess að líta að vitnið Þór Líni Sævarsson er raunverulegur eigandi bifreiðarinnar og hefur verulega hagsmuni af málsúrslitum. Á hinn bóginn liggur fyrir álitgerð sérfræðings sem dómurinn telur að stuðst verði

við um þetta atriði. Ökumaður kvaðst sjálfur hafa ekið á 60 til 70 km hraða miðað við klukkustund og vitnið Valþór kvað hraðann hafa verið um 65 km en þó ekki meiri en 70 km. Þegar lítið er til skýrslu vitnisins Magnúsar þykir sýnt að ökumaður bifreiðarinnar ók henni of hratt miðað við aðstæður en hámarkshraði var 50 km miðað við klukkustund á staðnum. Farið var að skyggja og framhjólbarðar bifreiðarinnar slitnir. Ökumaður var að stilla útvarp í bifreiðinni er óhappið varð og hafði því engan veginn nægilega aðgát við aksturinn. Aksturslag ökumanns bar vott um stórkostlegt gáleysi hans og telur dómari að ákvæði gr. 11.2., í skilmálum þeim sem um tryggingu bifreiðarinnar gilda, eigi við hér og að stefnandi verði að bera sjálfur ábyrgð á óhappinu að einum þriðja hluta. Verða því bætur til stefnanda úr kaskótryggingu bifreiðarinnar skertar sem þessu nemur. Ekki er ágreiningur með aðilum um að matsverð ökutækisins hafi verið 3.867.000 krónur. Samkvæmt váttryggingaskírteini um tryggingu bifreiðarinnar KL-568 var váttryggingaverðmæti hennar að hámarki 3.600.000 krónur og eigin áhætta 50.000 krónur í hverju tjóni. Verður stefndi því dæmdur til að greiða stefnanda 2/3 hluta váttryggingaverðmætis bifreiðarinnar að frádregnum 50.000 krónum með vöxtum eins og greinir í dómsorði.

Eftir úrslitum málsins verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 350.000 krónur í málskostnað.

DÓMSORÐ

Stefndi, Tryggingamiðstöðin hf., greiði stefnanda, Hermanní Drengssyni, 2.350.000 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 27. febrúar 2007 til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 350.000 krónur í málskostnað.

Allan V. Magnússon