

## D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur 12. september 2008 í málinu nr. E-7174/2007:**

**Árni Páll Ársælsson**

*(Hervör Pálsdóttir hdl.)*

**gegn**

**Rebekku ehf.**

**og**

**Sjóvá-Almennum tryggingum hf.**

*(Guðjón Ármannsson hdl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 4. september sl., er höfðað með stefnu, birtri 26. október 2007.

Stefnandi er Árni Páll Ársælsson, Bogahlíð 11, Reykjavík, en stefndu eru Rebekka ehf., Garðavegi 14, Hvammstanga og Sjóvá-Almennar tryggingar hf., Kringlunni 5, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær að stefndu greiði honum 1.739.063 krónur, ásamt vöxtum samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 af 690.100 krónum frá 9. maí 2004 til 20. júní sama árs og af 1.739.063 krónum frá þeim degi til 25. apríl 2007, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, og að tekið verði tillit til greiðslu virðisaukaskatts af málflutningsþóknun.

Stefndu krefjast aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða þeim málskostnað að mati dómsins. Til vara krefjast stefndu verulegrar lækkunar á kröfum stefnanda og að málskostnaður verði látinn falla niður.

## Málsatvik og ágreiningsefni

Snemma morguns sunnudaginn 9. maí 2004 ók stefnandi bifreiðinni OI-966, BMW fólksbifreið, árgerð 1999, eftir Sæbraut til norðausturs. Í aflíðandi beygju, skammt vestan gatnamóta Sæbrautar og Laugarnesvegar, missti stefnandi stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún rakst á vegrið sem skilur að akbrautir Sæbrautar í gagnstæðar áttir, og síðar á umferðarljósavita á miðeyju götunnar. Við áreksturinn valt bifreiðin á hvolf og rann þannig skáhallt til austurs eftir syðri akbraut götunnar uns hún nam staðar gegnt húsi nr. 4 við Kleppsveg. Samkvæmt lögregluskýrslu mældust dragför bifreiðarinnar 172 metrar.

Við yfirheyrslu hjá lögreglu 11. maí 2004 er haft eftir stefnanda að hann hafi ekið á um 95 km hraða þegar hann kom að áðurnefndri beygju. Hafi hann þá stigið á hemla bifreiðarinnar til þess að draga úr hraða, en um leið heyrt eins og lofthljóð úr vinstri afturhjólarða. Í sömu andrá hafi bifreiðin misst grip og byrjað að rása til hægri. Hann hafi þá reynt að beygja til vinstri og rétta bifreiðina af og hafi hún þá tekið mikla vinstri beygju, hafnað á vegriðinu og tekist á loft. Í lögregluskýrslu er jafnframt haft eftir stefnanda að hann hafi á fimmtudeginum fyrir slysið farið með bifreiðina til umboðsaðila BMW, þar sem gert hafi verið við hemla, diska og klossa í bifreiðinni. Hafi hann þá sérstaklega beðið um að vinstra afturhjóla yrði kannað, þar sem honum hafi sjálfum þótt sem eitthvað væri að hjólinu. Ekkert hafi þó fundist og hafi bifreiðin verið færð til aðalskoðunar hjá Frumherja hf. 8. maí sama ár, og fengið skoðun án athugasemda.

Leyfður hámarkshraði á þessum vegarkafli er 60 km/klst. Í bifreiðinni voru auk stefnanda þrjár farþegar og hlutu allir nokkra áverka. Leigubílstjóri, sem ók á eftir stefnanda og var vitni að slysinu, bar hjá lögreglu að ökumaður OI-966 hafi tekið fram úr bifreið sinni vinstra megin á móts við Kirkjusand, á u.þ.b. 100 km hraða að því er honum fannst, og hafi bifreiðinni síðan verið ekið áfram inn í umrædda beygju, án þess að draga úr ferð.

Stefnandi var fluttur á slysadeild til skoðunar, og kom í ljós að hann hafði hlotið áverka á vinstra hné og vinstri olnboga, auk skráma. Skráður eigandi OI-966 var stefndi, Rebekka ehf., og var hún tryggð lögboðinni ökutækjategyggingu hjá meðstefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

Tjónanefnd váttryggingafélaganna úrskurðaði 24. ágúst 2004 að tjón á OI-966 væri greiðsluskylt úr húftryggingu bifreiðarinnar, enda yrði gáleysi ökumanns ekki talið stórkostlegt. Úrskurðarnefnd í váttryggingarmálum sneri þeirri niðurstöðu við með úrskurði sínum 26. október sama ár, og taldi að orsök slyssins yrði aðeins rakinn til hraða bifreiðarinnar og stórkostlegs gáleysis ökumanns.

Með dómi Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. S-299/2005, sem upp var kveðinn 4. maí 2005, var stefnandi sýknaður af kröfu ákærvaldsins um sviptingu ökuréttar, þar sem ósannað þótti að hann hefði í greint sinn gerst sekur um mjög vítaverðan akstur, sbr. 101. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Hins vegar var hann dæmdur til greiðslu 50.000 króna sektar vegna hraðaksturs.

Þann 28. september 2005 kvað Tjónanefnd váttryggingafélaganna upp úrskurð um að tjón stefnanda væri greiðsluskylt úr slysatryggingu ökumanns. Að mati

nefndarinnar var gáleysi stefnanda ekki talið stórkostlegt. Niðurstöðu nefndarinnar var hafnað af stefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf. Með bréfi Endurkröfunefndar, sem starfar samkvæmt ákvæðum umferðarlaga, dagsettu 16. október 2007, var stefnanda tilkynnt að nefndin hefði ekki fallist á endurkröfu váttryggingafélagsins á hendur stefnanda vegna bóta fyrir líkams- og munatjón farþega, sem félagið hefði greitt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar. Í forsendum fyrir niðurstöðu nefndarinnar var einkum vísað til fyrrgreinds dóms yfir stefnanda í héraðsdómsmálinu nr. S-299/2005.

Stefnandi óskaði eftir því að Atli Þór Ólason dr. med. mæti afleiðingar slyssins og skilaði hann matsgerð sinni 16. júní 2006. Varanlegur miski stefnanda var þar metinn 5%, en varanleg örorka engin. Stefnandi sætti sig ekki við þá niðurstöðu og fór þess á leit að dómkvaddir yrðu matsmenn til þess að meta afleiðingar slyssins. Dómkvaddir voru Halldór Baldursson læknir og Sigurður R. Arnalds hrl. Matsgerð þeirra er dagsett 25. mars 2007 og eru niðurstöður hennar að varanlegur miski stefnanda sé 10 stig og varanleg örorka 4%. Á grundvelli matsgerðarinnar krafði stefnandi hið stefnda félag um skaðabætur, sem sundurliðast þannig:

Þjáningabætur, 30 dagar á kr. 1.150 34.500,-	kr.
Varanlegur miski, 10% af kr. 6.556.000 655.600,-	kr.
Varanleg örorka, kr. 1.688.500 x 15,53100 x 4% <u>1.048.963,-</u>	<u>kr.</u>
Samtals	kr. 1.739.063,-

Ekki er ágreiningur um afleiðingar umrædds slyss eða bótafjárhæð. Hins vegar greinir aðila á um orsök þess. Telja stefndu að slysið megi alfarið rekja til stórkostlegs gáleysis stefnanda við aksturinn og slysið því ekki bótaskyld. Því hafnar stefnandi og heldur því fram að orsök slyssins verði ekki rakin til ökuhraðans, þótt hann viðurkenni að hafa í umrætt sinn ekið yfir leyfðum hámarkshraða. Heldur hann því fram að slysið hafi orsakast af bilun í aftari hjólabúnaði bifreiðarinnar, vinstra megin.

### **Málsástæður stefnanda og lagarök**

Málsókn stefnanda byggir á því að samkvæmt 92. gr. umferðarlaga skuli hver ökumaður sem stýri ökutæki tryggður sérstakri slysatryggingu, og skuli váttryggingin tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verði fyrir við stjórn ökutækisins. Hið stefnda váttryggingafélag hafi selt stefnda, Rebekku ehf., slysatryggingu ökumanns og hafi hún verið í gildi á slysdegi. Stefnandi eigi því rétt til greiðslu úr slysatryggingunni og séu bætur miðaðar við fullar skaðabætur.

Stefnandi byggir á því að samkvæmt 2. mgr. 18. gr. þágildandi laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954 skuli, ef tjónþoli hefur af vangá sem telja má stórkostlega eftir því sem atvik lágu til, skera úr um það hvort greiða skuli honum bætur og hversu háar, eftir því hve mikil sökin er og eftir öðrum atvikum. Í 5. gr. almennra skilmála stefnda, Sjóvá-Almennra trygginga hf., fyrir slysatryggingu ökumanns og eiganda sem farþega, komi einnig fram að réttur til váttryggingarbóta geti fallið niður ef váttryggður veldur tjóni af stórkostlegu gáleysi. Samkvæmt þessu nægi stefndu ekki að sýna fram á gáleysi stefnanda, gáleysið þurfi að vera stórkostlegt ef svipta eigi hann rétti til slysabóta. Sönnunarbyrði um að stefnandi hafi í umrætt sinn sýnt af sér stórkostlegt gáleysi hvíli á stefndu. Ekkert í gögnum málsins styðji það hins vegar að hann hafi í umrætt sinn sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Þótt hann hafi viðurkennt að hafa ekið yfir löglegum hámarkshraða geti það eitt og sér ekki leitt til þess að hann verði sviptur rétti til bóta á þeim grundvelli að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða, án þess að annað og meira komi til, eða afgerandi gögn liggja því til grundvallar. Stefndu hafi í engu hirt um að afla sönnunargagna til stuðnings þeirri fullyrðingu sinni að orsök slyssins verði alfarið rakin til stórkostlegs gáleysis stefnanda. Þvert á móti bendi gögn málsins og framburður vitna til þess að slysið megi rekja til bilunar í aftari hjólabúnaði bifreiðarinnar, vinstra megin, en ekki ökuhraða. Í því sambandi vísar stefnandi til þess að fyrir liggja skoðunargerð Frumherja hf. frá 14. desember 2004, þar sem reynt sé að varpa ljósi á orsakir þess að bifreiðin valt í umrætt sinn. Þá liggja og fyrir dómur Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. S-299/2005, þar sem stefnandi var ekki talinn hafa brotið gegn ákvæði 101. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, svo og niðurstaða Endurkröfunefndar, þar sem ekki þótti rétt að beita endurkröfu á þeim grundvelli að stefnandi hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Af öllu þessu telur stefnandi að fyrir hendi sé slíkur vafi um orsök slyssins að ekki sé unnt að fallast á sjónarmið stefndu um niðurfellingu bótaréttar.

Um lagarök vísar stefnandi til meginreglna íslensks skaðabótaréttar, einkum sakarreglunnar, en einnig til laga nr. 20/1954, um váttryggingarsamninga, umferðarlaga nr. 50/1987 og skaðabótalaga nr. 50/1993. Þá vísar hann til meginreglna samningaréttar um efndir samninga og annarra skuldbindinga, svo og til meginreglna kröfuréttar, en einnig til skilmála stefnda um slysatryggingu ökumanns. Krafa hans um vexti á dómkröfu byggist á 16. gr. skaðabótalaga og um dráttarvexti á III. kafla og 9. gr. laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001.

Um aðild málsins vísar stefnandi til III. kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, og 97. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Málskostnaðarkrafa hans er reist á 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991 og krafa um virðisaukaskatt á málflutningsþóknun á ákvæðum laga nr. 50/1988.

### **Málsástæður stefndu og lagarök**

Stefndu mótmæla öllum málsástæðum stefnanda. Byggja þeir sýknukröfu sína á því að stefnandi verði sjálfur að bera tjón sitt að fullu vegna eigin sakar, þar sem hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn. Samkvæmt meginreglu skaðabótaréttar beri stefnandi sönnunarbyrðina fyrir orsök tjóns síns og mótmæla stefndu því að skilyrði séu til að víkja frá þeirri meginreglu og leggja

sönnunarbyrðina á stefndu. Þar sem orsök tjóns stefnanda verði alfarið rakið til stórkostlegs gáleysis hans falli bótaskylda niður, sbr. 5. gr. skilmála stefnda, Sjóvá-  
Almennra trygginga hf., fyrir slysatryggingu ökumanns, en ákvæði skilmálanna  
eigi sér stoð í 2. mgr. 18. gr. og 20. gr. þágildandi laga um váttryggingarsamninga  
nr. 20/1954.

Stefndu benda á að stefnandi hafi sjálfur, bæði fyrir lögreglu og í dómi í  
opinberu máli sem höfðað hafi verið gegn honum fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur,  
sagt að ökuhraði hafi verið u.þ.b. 100 km/klst þegar hann missti stjórn á bifreiðinni,  
með þeim afleiðingum að hún valt. Sé það í samræmi við framburð vitnis, Jóns  
Ragnars Sigurðssonar leigubílstjóra, hjá lögreglunni, sem einnig hafi tjáð  
lögreglunni að bifreið stefnanda hafi ekki hægt á sér þegar hún nálgast beygju á  
gatnamótum Sæbrautar og Laugarnesvegar. Megi þannig ráða að bifreiðinni hafi  
verið ekið á ofsahraða í beygjuna, án þess að eðlilegrar aðgæslu hafi verið gætt.  
Áréttu stefndu að leyfilegur hámarkshraði á umræddum vegarkafla sé 60 km/klst,  
en stefnandi hafi í umrætt sinn ekið á 67% meiri hraða. Mælingar lögreglu á  
slysstað staðfesti einnig mikinn hraða bifreiðarinnar, en vegalengd dragfara eftir  
bifreiðina hafi verið alls 172 metrar.

Stefndu byggja á því að við mat á gáleysi stefnanda beri fyrst og fremst að líta  
til hraðaksturs hans, en fyrir liggja að hann hafi ekið langt umfram leyfilegan  
hámarkshraða og þannig virt hraðatakmarkanir að vettugi. Jafnframt telja stefndu  
að við mat á gáleysi stefnanda sé ekki unnt að leggja til grundvallar niðurstöðu  
Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. S-299/2005, þar sem dómurinn hafi hafnað  
því að svipta stefnanda ökuréttindum, þar eð hann hefði ekki gerst sekur um mjög  
vítaverðan akstur, sbr. 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Í því sambandi  
benda stefndu á að dómstólar geri mun ríkari kröfur til sönnunar um tiltekna  
háttsemi sakborninga í opinberum málum en til sönnunar í einkamálum. Sami  
mælikvarði verði því ekki lagður til grundvallar við mat á því hvort stefnandi hafi  
sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi skaðabótaréttar.

Stefndu mótmæla því harðlega, sem röngu og ósönnuðu, að hjólabúnaður  
bifreiðarinnar hafi verið bilaður og að slys stefnanda megi rekja til þess. Telja þeir  
ekkert benda til þess að hjólabúnaðinum hafi verið ábótavant. Þvert á móti megi  
ráða af fyrirbyggjandi gögnum og framburði stefnanda sjálfs að bifreiðin hafi verið í  
góðu lagi, enda hafi viðgerðarmaður á bifreiðaverkstæði B&L kannað  
hjólabúnaðinn sérstaklega tveimur dögum fyrir slysið og ekkert fundið, og bifreiðin  
síðar farið athugasemdalaust í gegnum ástandsskoðun hjá Frumherja hf. Beri  
stefnandi alfarið sönnunarbyrðina fyrir staðhæfingu sinni um meinta bilun í  
hjólabúnaði, en hann hafi ekki lagt fram nein gögn henni til stuðnings.  
Skoðunargerð Frumherja frá 14. desember 2004 varpi engu á ljósi á bilun í  
hjólabúnaðinum og geti því síður falið í sér staðfestingu á því að búnaðurinn hafi  
verið bilaður fyrir slysið. Þá byggja stefndu á því að ekki hafi verið hendi  
sérstök slyshætta ef stefnandi hefði sýnt þá varkárni sem honum bar við þessar  
aðstæður.

Verði talið að hjólabúnaður bifreiðarinnar hafi verið bilaður, og að slysið megi  
rekja til þess, byggja stefndu sjálfstætt á því að stefnandi hafi sýnt af sér  
stórkostlegt gáleysi með aksturslagi sínu er hann ók á ofsahraða í beygjuna og án  
þess að hægja ferðina, meðvitaður um bilun í hjólabúnaðinum. Verði slík háttsemi  
stefnanda að teljast stórkostlegt gáleysi, sem jafnframt leiði til sýknu stefndu.

Varakrafa stefndu um verulega lækkun stefnukrafna er á því reist að líta verði til eigin sakar stefnanda. Vísa stefndu þar til fyrri málsástæðna, en benda einnig á að stefnandi hafi viðurkennt að hann hafi ekki notað öryggisbelti þegar slysið varð. Telja stefndu líklegt að tjón stefnanda hefði orðið minna ef hann hefði notað öryggisbelti í umrætt sinn. Með tilliti til þessa beri því að lækka bætur til stefnanda.

Stefndu mótmæla sérstaklega kröfu stefnanda um dráttarvexti af stefnufjárhæð fyrir dómsuppsögudag.

Um lagarök vísa stefndu einkum til reglna skaðabótaréttar um sönnun tjóns og sönnunarbyrði, stórkostlegt gáleysi og eigin sök tjónþola, auk skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. lög nr. 37/1999. Þá vísa þeir til váttryggingarskilmála vegna slysatryggingar ökumanns, sérstaklega 5. gr. skilmálanna, auk laga nr. 20/1954, um váttryggingarsamninga. Um málskostnað er vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

## **Munnlegar skýrslur fyrir dómi**

Við aðalmeðferð gaf stefnandi skýrslu fyrir dóminum, svo og vitnin Guðmundur Már Hagalín, Berglind Óskarsdóttir og Hörður Jónsson, sem öll voru farþegar í bifreiðinni OI-966, er slys þetta bar að. Einnig gaf skýrslu vitnið, Jón Ragnar Sigurðsson leigubílstjóri.

Í máli stefnanda kom fram að hann hefði í umrætt sinn ekið eftir vinstri akrein Sæbrautar, til norðausturs. Taldi hann að ökuhraðinn hafi verið um 90 km/klst. Í aflíðandi beygju hafi hann skyndilega misst stjórn á bílnum þegar hann ætlaði að hægja ferðina og stíga á hemla. Hemlarnir hafi þá ekki virkað, þess í stað hafi bíllinn eins og kastast til og lyfst, byrjað að skrika til hægri og stefnt út fyrir malbik og í möl í hægri vegkanti. Hafi hann þá reynt að rétta bílinn af og um leið aðeins stigið á bensíngjöfina. Við það hafi hjólin tekið grip á akbrautinni og bíllinn um leið 90 gráðu beygju til vinstri, þar sem hann ók á vegrið og hvolfdi síðan. Ekki kvaðst stefnandi geta gert sér grein fyrir hvað farið hafi úrskeiðis, en gat sér þess helst til að hjólalega hefði bilað og fest.

Farþeginn Guðmundur Már Hagalín sat við hlið stefnanda í framsæti. Taldi hann að stefnandi hafi ekið á u.þ.b. 100 km hraða þegar bíllinn hafi skyndilega kippst til á veginum og stefnandi þá misst stjórn á honum. Ekki kvaðst vitnið muna eftir því að stefnandi hafi hægt ferðina skömmu fyrir slysið, hins vegar hafi stefnandi reynt að ná stjórn á bílnum, en án árangurs. Sérstaklega aðspurt taldi vitnið að hraði bifreiðarinnar hafi ekki verið of mikill miðað við aðstæður.

Farþeginn Hörður Jónsson sat í aftursæti, aftan við farþega í framsæti. Hann lýsti aðdraganda slyssins á sama hátt og vitnið Guðmundur Már, þ.e. að bíllinn hafi skyndilega kippst til á veginum og við það hafi stefnandi misst stjórn á honum.

Jón Ragnar Sigurðsson leigubílstjóri kvaðst hafa ekið eftir hægri akrein á Sæbraut á ca. 85 km hraða. Á móts við Kirkjusand hafi stefnandi ekið fram úr bifreið hans og taldi hann að hraði þeirrar bifreiðar hafi verið um 100 km/klst. Í

aflíðandi beygju skammt frá hafi hann séð að hægra afturhjóla á bifreið stefnanda var komið út fyrir malbik. Við það hafi stefnandi misst stjórn á bifreiðinni og ekki náð að rétta hana af á akbrautinni. Vitnið kvaðst ekki vita hvað hafi gerst, hann væri ekki bifvélavirki, en taldi að einhvers konar bilun hefði líklega orðið í bifreið stefnanda, bifreiðin væri búin skriðvörn og spólvörn og taldi hann að svona ætti ekki að geta komið fyrir bifreið sem þessa. Að auki hefðu akstursskilyrði verið eins og best yrði á kosið, þurr og bjart.

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

## Niðurstaða

Stefnandi byggir mál sitt á því að orsök slyssins að morgni 9. maí 2004 megi rekja til skyndilegrar bilunar í aftari hjólabúnaði bifreiðarinnar OI-966, vinstra megin, í sömu andrá og hann steig á hemla í því skyni að draga úr ferð. Hafi bifreiðin þá kastast til og byrjað að skrika til hægri, út fyrir malbiksbrún. Um leið hafnar stefnandi því að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn og að slysið verði rakið til þess að hann hafi ekið umfram hámarkshraða.

Í máli þessu hefur verið lögð fram skoðunarskýrsla Frumherja hf. frá 14. desember 2004, sem unnin var í því skyni að varpa ljósi á orsakir þess að bifreiðin OI-966 valt í umrætt sinn. Þar sem grunur beindist að virkni vinstra afturhjóla var áhersla lögð á skoðun þess. Í skýrslunni segja skoðunarmenn að ekki sé hægt að fullyrða um ástæður þess að bíllinn veltur eða með hvaða hætti drifliður skemmist og hvenær, en setja þess í stað fram ályktanir í fjórum liðum.

Meðal gagna málsins er einnig úrskurður Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum, dagsettur 26. október 2004, þar sem því var hafnað að tjón á bifreiðinni væri greiðsluskýlt úr kaskótryggingu bifreiðarinnar. Við úrlausn sína studdist úrskurðarnefndin m.a. við lögregluskýrslur og vettvangsuppdrátt lögreglu. Í lýsingu málsatvika segir þar m.a.: „*A vettvangsuppdrætti eru sýnd dragföer eftir A sem liggja frá u.þ.b. miðri syðri akbrautinni til hægri að hægri götubrún, þaðan til vinstri yfir vegrið og að umferðarljósastólpanum, alls um 102 m. Þaðan liggja dragföerinn áfram um 70 m að þeim stað, þar sem bifreiðin staðnæmdist.*“

Af lýsingu úrskurðarnefndarinnar á dragföerum bifreiðarinnar má draga þá ályktun að eitthvað hafi farið úrskeiðis þegar bifreiðin var stödd á u.þ.b. miðri syðri akbrautinni, en þar byrja dragföerinn og liggja til hægri, að hægri götubrún. Styður lýsingin þannig bæði framburð stefnanda, sem kvaðst hafa ekið eftir vinstri akrein Sæbrautar þegar bifreiðin hafi skyndilega kastast til og byrjað að skrída til hægri, svo og farþega, sem báru um það að bifreiðin hafi skyndilega kippst til á veginum og stefnandi við það misst stjórn á henni. Framburður leigubílstjórans, Jóns Ragnars Sigurðssonar, sem ók á eftir bifreið stefnanda, styrkir einnig þá staðhæfingu stefnanda að skyndileg bilun hafi orðið í bifreiðinni, þótt vitnið hafi tekið fram að hann væri ekki lærður bifvélavirki. Af áður nefndri skoðunarskýrslu Frumherja hf. verður hins vegar ekkert ráðið hvort slysið megi rekja til bilunar í búnaði bifreiðarinnar.

Ekki er um það ágreiningur að stefnandi ók bifreiðinni OI-966 í umrætt sinn allt of hratt og langt umfram leyfðan hámarkshraða á Sæbraut. Þá hefur hann einnig viðurkennt að hafa ekki notað öryggisbelti við aksturinn er slysið varð. Með háttsemi sinni sýndi stefnandi af sér gáleysi. Með dómi Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. S-299/2005 var hann dæmdur til greiðslu 50.000 króna sektar í ríkissjóð vegna hraðaksturs, en sýknaður af kröfu ákærvaldsins um sviptingu ökuréttar, þar sem ósannað þótti að hann hefði gerst sekur um mjög vítaverðan akstur, sbr. 101. gr. umferðarlaga. Í forsendum dómsins kemur fram að stefnandi hafi mótmælt því að hafa ekið án nægjanlegrar aðgæslu, en þess í stað talið að bilun í hjólabúnaði bifreiðarinnar hafi verið ástæða þess að hann missti stjórn á bifreiðinni.

Þótt fallist sé á það með stefndu að ríkari kröfur séu gerðar til sönnunar í opinberum málum en einkamálum og að sami mælikvarði við mat á stórkostlegu gáleysi verði ekki lagður til grundvallar í refsirétti og skaðabótarétti, breytir það þó engu um þá staðreynd að í máli þessu bera stefndu sönnunarbyrðina fyrir því að slyss stefnanda hafi borið að með þeim hætti sem um ræðir í 18.-20. gr. þágildandi laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954. Stefndu þurfa því að sanna að váttryggingaratburðurinn verði rakinn til stórkostlegs gáleysis stefnanda, ef svipta á hann rétti til greiðslu bóta. Sú sönnun hefur ekki tekist og bera stefndu hallann af því. Þvert á móti þykir ýmislegt styðja þá fullyrðingu stefnanda að orsök slyssins verði rakin til skyndilegrar bilunar í hjólabúnaði bifreiðarinnar, eins og rakið hefur verið.

Stefndu byggja einnig á því að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með akstri sínum í umrætt sinn, þar sem honum hafi verið kunnugt um að hjólabúnaður bifreiðarinnar kynni að vera bilaður. Ekki verður fallist á þá málsástæðu, enda mátti stefnandi fremur treysta því að búnaður bifreiðarinnar væri í fullkomnu lagi, þar eð bifreiðin hafði mjög skömmu áður verið færð til viðgerðar hjá umboðsaðila bifreiðarinnar, þar sem gert hafði verið við hemla, diska og klossa, og að því búnu ástandsskoðuð, án athugasemda.

Með vísan til ofanritaðs verður fallist á kröfur stefnanda og stefndu dæmd óskipt til greiðslu stefnufjárhæðarinnar, sbr. 1. mgr. 92. gr. og 1. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, en ekki er tölulegur ágreiningur um fjárhæð kröfunnar.

Stefndu hafa mótmælt því að greiða dráttarvexti af stefnufjárhæð fyrir dagsetningu uppkvaðningar dóms þessa. Ekki þykir efni til að taka þau mótmæli til greina og verða stefndu dæmd til greiðslu vaxta og dráttarvaxta eins og krafist er.

Með hliðsjón af úrslitum málsins, sbr. og 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, verða stefndu dæmd til greiðslu málskostnaðar, samtals að fjárhæð 1.117.203 krónur, og greiðist hann í ríkissjóð.

Stefnandi nýtur gjafsóknar í máli þessu samkvæmt gjafsóknarleyfi 21. ágúst 2006. Allur gjafsóknarkostnaður, þ.e. þóknun lögmanns hans, Hervarar Pálsdóttur hdl., sem ákveðst hæfileg 500.000 krónur, kostnaður við öflun matsgerðar, 449.500 krónur, auk annars kostnaðar að fjárhæð 167.703 krónur, eða samtals 1.117.203 krónur, greiðist úr ríkissjóði. Við ákvörðun lögmansþóknunar hefur verið tekið tillit til greiðslu virðisaukaskatts.

Ingimundur Einarsson héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

**D Ó M S O R Ð:**

Stefndu, Rebekka ehf. og Sjóvá-Almennar tryggingar hf., greiði óskipt stefnanda, Árna Páli Ársælssyni, 1.739.063 krónur, ásamt vöxtum samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 af 690.100 krónum frá 9. maí 2004 til 20. júní sama árs og af 1.739.063 krónum frá þeim degi til 25. apríl 2007, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu greiði stefnanda málskostnað að fjárhæð 1.117.203 krónur, og greiðist hann í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, alls að fjárhæð 1.117.203 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Ingimundur Einarsson