

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 12. janúar 2009 í máli nr. E-663/2008:

Jón Kristján Jacobsen

(Agnar Þór Guðmundsson, hdl.)

gegn

Troju, trésmiðju ehf. og

Verði tryggingum hf.

(Kjartan Reynir Ólafsson hrl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 7. janúar sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Jóni Kristjáni Jacobsen, Flyðrugranda 16, Reykjavík á hendur Troju trésmiðaverkstæði ehf., [Dugguvogi 23](#), Reykjavík og Verði tryggingum hf., Borgartúni 25, Reykjavík, með stefnu birtri 30. janúar 2008.

Stefnandi krefst viðurkenningar á fullri bótaskyldu úr slysatryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar LV-878, sem er í eigu stefnda, Troju trésmiðju ehf., en er váttryggð hjá stefnda, Verði tryggingum hf., vegna afleiðinga umferðarslyss 7. október 2006.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar in solidum úr hendi stefndu að viðbættum virðisaukaskatti á málflutningsþóknun, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndu, Troja trésmiðaverkstæði ehf. og Vörður tryggingar hf. krefjast skerðingar á bótarétti stefnanda um 50% - fimmtíu af hundraði - og að stefnanda verði gert að greiða þeim málskostnað, ásamt virðisaukaskatti á málflutningsþóknun.

Málavextir:

Hinn 7. október 2006 lenti stefnandi í umferðarslysi. Hann var ökumaður bifreiðarinnar LV-878 sem var í eigu stefnda, Troju trésmiðju ehf. Bifreið stefnanda lenti í árekstri við bifreiðina UF-345 við akreinaskipti, með þeim afleiðingum að bifreiðin kastaðist yfir á öfugan vegarhelming, þar sem bifreiðinni LP-552 var ekið í hlið hennar.

Stefnandi hlaut umtalsverða áverka í slysinu og brotnuðu m.a. báðir fætur hans illa í slysinu. Fyrir liggur vottorð Yngva Ólafssonar, bæklunarskurðlæknis um áverkana.

Með bréfi frá stefnda, Verði tryggingum hf., dags. 11. janúar 2007 voru stefnanda boðnar 50% bætur úr slysatryggingu ökumanns, þar sem félagið taldi aksturslag hans í umrætt sinn hafa verið með þeim hætti að jafna mætti til stórkostlegs gáleysis.

Hinn 16. febrúar 2007 var tekin lögregluskýrsla af stefnanda. Hann taldi þar að hann hefði ekið á 80-90 km/klst. og fylgt hraða annarra ökutækja á sömu leið. Stefnandi fékk afrit af skýrslu þessari 22. ágúst 2007.

Með bréfi lögmanns stefnanda frá 21. ágúst 2007 var þess óskað að stefndi Vörður tryggingar hf. endurskoðaði fyrri afstöðu sína til bóta. Í svarbréfi stefnda frá 4. september 2007, var fyrri afstaða félagsins ítrekuð.

Hinn 6. september 2007 beindi stefnandi málinu til Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum. Niðurstaða nefndarinnar er frá 23. október 2007 og þar segir: „Þegar tekið er mið af fyrirliggjandi gögnum er rétt að skerða bótarétt ökumanns A um 50% vegna stórkostlegs gáleysis. Ökumaður skipti um akrein án þess að gæta nægjanlegrar aðgæslu og ökuhraði hans virðist hafa verið alltof mikill með tilliti til frásagnar vitna og ummerkja á vettvangi.“

Stefnandi getur ekki fallist á niðurstöðu stefnda, Varðar trygginga hf., og Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum og hefur því höfðað mál þetta.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Af hálfu stefnanda eru dómkröfur á því byggðar að samkvæmt XIII. kafla laga nr. 50/1987, sbr. 92. gr. skal hver ökumaður sem ökutækinu stjórnar tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 2. mgr. 90. gr. Ökutækið LV-878 í eigu stefnda, Troju trésmiðju ehf., var váttryggt hjá stefnda, Verði tryggingum hf. Stefnandi á því rétt til bóta úr framangreindri váttryggingu. Dómkröfur stefnanda byggjast á því að viðurkennd verði full bótaskylda úr slysatryggingu ökumanns og eiganda vegna tjóns sem hann varð fyrir í umferðarslysi hinn 7. október 2006, sbr. I. kafli laga nr. 50/1993 með síðari breytingum, sbr. einkum 1. gr. þeirra. Samkvæmt framanrituðu beinast kröfur stefnanda að stefnda, Troju trésmiðju ehf., sem eiganda ökutækisins LV-878 og stefnda, Verði tryggingum hf., sem váttryggjanda bifreiðarinnar LV-878 við tjónsatburð, sbr. 1. mgr. 97. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Einnig byggir stefnandi á því að ákvæðum 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 hafi ekki verið fullnægt.

Stefndi, Vörður tryggingar hf., hefur hafnað að greiða stefnanda fullar bætur vegna meints stórkostlegs gáleysis. Í 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 er fjallað um áhrif þess á bótarétt. Þar segir: „Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis

framfæranda má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.“ Samkvæmt þessu nægir stefndu ekki að sýna fram á gáleysi stefnanda heldur verður að sýna fram á að gáleysið hafi verið stórkostlegt. Stefndi, Vörður tryggingar hf., byggir ákvörðun sína á framburði vitnis í lögregluskýrslu, af ummerkjum af vettvangi, með hvaða hætti slysið varð og þess að tjónþoli var ekki með bílbelti spennt.

Í 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga, nr. 20/2004, er kveðið á um heimild váttryggingarfélags til að losna úr ábyrgð í heild eða að hluta ef váttryggður veldur váttryggingaratburði af stórkostlegu gáleysi. Í 3. mgr. 27. gr. segir að félagið geti ekki borið fyrir sig að váttryggður hafi valdið váttryggingaratburði ef háttsemi hans telst ekki ásetningur eða stórkostlegt gáleysi. Hér er með öðrum orðum komið í veg fyrir að félagið geti borið fyrir sig almennt gáleysi váttryggðs.

Stefnandi bendir á að jafnvel þótt um gáleysi hafi verið að ræða, er hann kunnir að hafa sýnt af sér í málinu, er ekkert í málinu sem bendir til þess að skilyrðinu um stórkostlegt gáleysi sé fullnægt og því beri stefndu að bæta tjónið að fullu. Ekki liggur fyrir hve hratt stefnandi ók umrætt sinn, en ljóst er að ökuhraði er töluverður á brautinni þar sem leyfilegur hámarkshraði er 80 km/klst.

Einungis er eitt vitni, ökumaður ökutækisins UF-345, Jón Kristján Johnsen, sem taldi stefnanda hafa keyrt hratt en hvergi kemur fram hve hratt hann taldi hann hafa ekið. Vitnið kvaðst sjálft hafa ekið á um 80 km/klst hraða og því ekki óeðlilegt að stefnandi hafi tekið fram úr honum ef ökuhraði hans hafi verið um 90 km/klst. Ásamt þessu kemur fram í lögregluskýrslu, að miðað við ummerki á tjónsstað hafi verið líklegt að stefnandi hafi ekið hratt.

Þrátt fyrir framangreint tiltók lögreglan ekki í skýrslu sinni að um vítaverðan eða of hraðan akstur hafi verið að ræða og gerði engar athugasemdir við aksturslag stefnanda. Þar að auki taldi lögreglan enga ástæðu til að taka lögregluskýrslu af stefnanda vegna málsins, sem styður fullyrðingu hans um að hann hafi ekki sýnt af sér vítaverðan akstur í umrætt sinn.

Stefnandi kveðst hafa ekið á um 80-90 km/klst hraða og fylgt hraða annarra ökutækja sem ekið var norður Kringlumýrarbraut þegar umrætt atvik átti sér stað. Önnur vitni en Jón Kristján Johnsen að atvikinu sáu aðeins bílinn eftir að áreksturinn hafði orðið og kváðu bílinn kastast til á miklum hraða. Ljóst má vera að ekið er hratt á þeim stað er slysið varð. Bílar sem lenda í árekstri á þeim hraða munu óhjákvæmilega kastast til á miklum hraða. Af þeim sökum mótmælir stefnandi því harðlega að hann hafi í umrætt sinn keyrt of hratt eða um ofsaakstur hafi verið að ræða.

Slysið má einungis rekja til aðgæsluleysis stefnanda þegar hann skipti um akrein, hann tók ekki eftir bifreið þar sem hún var í svokölluðum „blindum punkti“ þegar litið var í hliðarspegil. Ökuhraði stefnanda var ekki meiri en gengur og gerist á Kringlumýrarbrautinni ásamt því að bílbeltisleysi hans hafði ekkert með slysið að gera.

Ljóst er af framangreindu að skilyrðum stórkostlegs gáleysis er ekki fullnægt í máli þessu og því enginn grundvöllur fyrir stefnda, Vörð tryggingar hf., að skerða bótarétt úr slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Um bótaábyrgð er vísað til XIII. kafla umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. einkum 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þá vísar stefnandi til ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993 og ákvæða laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Um aðild stefndu, Troju trésmiðju ehf. og Varðar trygginga hf., vísast m.a. til 1. mgr. 97. gr. umferðarlaga. Um málskostnað vísar stefnandi til 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála. Krafa um virðisaukaskatt byggist á ákvæðum laga nr. 50/1988. Um varnarþing vísast til 42. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, en stefndu Troja trésmiðja ehf. og Vörður tryggingar hf., eiga varnarþing í Reykjavík.

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndu vísa til lögregluskýrslu, dags. 8. október 2006, um það hvernig atvik áttu sér stað, en þar segir: „*Ökutæki 1: LV878. Ökutæki 1 var ekið norður Kringlumýrarbraut eftir miðakrein og því síðan beygt yfir á vinstri akrein en lenti þá utan í ökutæki 2 sem ekið var sömu leið eftir vinstri akrein. Við áreksturinn snérist ökutæki 1 og lenti nánast þversum á akbrautarkantinum og kastaðist í loft upp og fór eftir umferðareyjuni til norðurs að hluta til í loftköstum og síðan yfir á gagnstæða akrein þar sem það lenti framan á ökutæki 3 sem ekið var suður Kringlumýrarbraut.*

Ökutæki 1 hafnaði á vinstri hlið og snéri framhluti hennar til norðurs. Ökumaður var fastur í ökutækinu og samkvæmt frásögn vitnis, Einars, sem kom fyrstur að ökutækinu þá hafi ökumaður legið í "kuðli" á bílstjórahurðinni og hafi hann ekki verið í öryggisbelti. Þar sem fyrstu ummerki eftir ökutæki 1 sjást á akbraut Kringlumýrarbrautar til norðurs og að þeim stað sem ökutæki 1 stöðvaði mældist 80 metrar. Ökutæki 2 hafnaði uppá umferðareyju og stöðvaði hann nokkru norðan við árekstursstað. Ökutæki 3 hafnaði utan vegar uppá grasigrónu svæði vestan götunnar og snéri framhluti þess til austurs..... Miðað við frásögn vitna og ummerki á vettvangi er talið að ökutæki 1 hafi verið ekið norður Kringlumýrarbraut á mikilli ferð.“

Í öðru lagi varðandi frásagnir vitna vísast til þess sem kemur fram á sömu lögregluskýrslu frá 8. október 2007. Stefndu telja að samkvæmt atvikalýsingu vitna að umferðarslysi því sem stefnandi var valdur að hinn 7. október 2006, með aksturslagi sínu, sem jafna verður til stórkostlegs gáleysis, megi ljóst vera að hann hefur þverbrotið ákvæði 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, með síðari breytingum, þar sem segir m.a. hvað varðar ökuhraða: „*Ökuhraða skal jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra.*“ ... „*Hraðinn má aldrei verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu ...*“

Stefndu byggja á því að stefnandi hafi algjörlega misst vald á bifreið þeirri er hann ók norður Kringlumýrarbraut í umrætt sinn, LV-878, vegna hraðaksturs og þess að skipta um akrein án nægjanlegrar aðgæslu, sem samanlagt verður ekki hjá komist að jafna til stórkostlegs gáleysis. Bifreiðin fór í loftköstum og stöðvaðist 80 metra frá fyrstu ummerkjum eftir hana frá akbraut Kringlumýrarbrautar til norðurs og að þeim stað sem bifreiðin stöðvaðist vegna áreksturs við bifreiðina LP-552 á miðakrein akstursleiðar á Kringlumýrarbraut til suðurs.

Í þriðja lagi er vísað til mynda af slysavettvangi, teknum 7. október 2006 af starfsmanni tæknideildar lögreglu. Þær staðfesta þetta.

Stefndu telja að skerða beri bótarétt stefnanda um 50% vegna aksturslags hans í umrætt sinn og stórkostlegs gáleysis, svo sem kemur fram í bréfi stefnda, Varðar trygginga hf. Þá er einnig vísað til álits Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum en þar segir: „Þegar tekið er mið af fyrirbyggjandi gögnum er rétt að skerða bótarétt ökumanns A um 50% vegna stórkostlegs gáleysis. Ökumaður skipti um akrein án þess að gæta nægjanlegrar aðgæslu og ökuhraði hans virðist hafa verið allt of mikill með tilliti til frásagnar vitna og ummerkja á vettvangi.“ Niðurstaðan nefndarinnar er sú að skerða beri bótarétt ökumanns A úr slysathryggingu ökumanns og eigenda sem nemur 50%.

Þá benda stefndu á að í bréfi lögmans stefnanda 6. september 2007 til Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum, segir m.a.: „Önnur vitni að atvikinu sáu aðeins bílinn eftir að áreksturinn hafði orðið og kváðu bílinn kastast til á miklum hraða. Ljóst má vera að ekið er hratt á þeim stað er slysið varð. Bílar sem lenda í árekstri á þeim hraða munu óhjákvæmilega kastast til á miklum hraða og þá sérstaklega þegar bílar kastast yfir á aðra vegarhelminga í loftköstum líkt og átti sér stað í þessu tilviki.“ Stefndu telja að úr þessu verði vart annað lesið en að viðurkennt sé að bifreiðinni sem stefnandi ók hafi verið ekið hratt, ógætilega og gáleysislega þegar stefnandi olli slysinu.

Um lagarök er vísað til þess sem að framan greinir, svo og laga um meðferð einkamála og laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, með síðari breytingum.

Forsendur og niðurstaða

Ágreiningur málsins lýtur að því hvort stefnandi eigi rétt til fullra bóta úr slysathryggingu ökumanns eða að bótarétturinn eigi að skerðast um 50%, svo sem stefndu krefjast. Samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 er heimilt að lækka bætur ef tjónþoli hefur sýnt af sér stórkostkostlegt gáleysi.

Stefnandi lenti í árekstri 7. október 2006. Hann ók þá norður Kringlumýrarbrautina á miðakrein. Við það að hann skipti yfir á vinstri akrein rakst afturhluti bifreiðar hans í framhluta bifreiðar sem ók eftir þeirri akrein. Í lögregluskýrslu kemur fram að við áreksturinn hafi ökutæki stefnanda snúist og lent nánast þversum á akbrautarkantinum og kastast í loft upp, farið eftir umferðareyjunni til norðurs, að hluta í loftköstum, og síðan yfir á gagnstæða akrein þar sem bifreiðin lenti framan á jeppa sem ekið var suður Kringlumýrarbraut. Samkvæmt lögregluskýrslunni mun bifreiðin hafa kastast 80 metra. Í skýrslunni kemur einnig fram að miðað við frásögn vitna og ummerki á vettvangi var talið að bifreiðin hafi verið á mikilli ferð. Báðar bifreiðarnar er stefnandi ók á fóru út af akbrautinni. Bifreið stefnanda og bifreið, er hann lenti á og var á ekið til suðurs, voru fluttar af vettvangi með kranabifreiðum.

Stefnandi slasaðist alvarlega og var fluttur á sjúkrahús. Honum var haldið sofandi í um það bil tvær vikur. Lögregluskýrsla var tekin af stefnanda 16. febrúar

2007. Þar taldi hann sig hafa verið á 80-90 km/klst. hraða og fylgt umferðarhraða á götunni.

Í lögregluskýrslu er haft eftir vitninu Jóni Kristjáni Johnsen, að hann hafi ekið norður Kringlumýrarbraut eftir vinstri akrein og verið á 80-90 km/klst. hraða. Rétt fyrir framan hann, á miðakrein, hafi verið ökutæki og skyndilega hafi hann séð er ökutæki stefnanda „var ekið hratt áleiðis framúr sér hægra megin og því beygt þvert í veg fyrir sig á milli sín og áðurnefnds ökutækis á miðakrein.“ Í sömu skýrslu er haft eftir vitninu Jóni Pálssyni, en hann ók bifreið suður Kringlumýrarbraut, að hann hafi séð ökutæki stefnanda koma í loftköstum yfir umferðareyjuna og stefna á hann. Hann hafi beygt til hægri og hemlað en það hafi ekki nægt að af afstýra árekstri. Þá er í sömu lögregluskýrslu haft eftir vitnunum Þorvaldi Hafberg og Einari Guðberg Jónssyni að þeir hafi séð bifreið stefnanda koma í loftköstum yfir umferðareyjuna og hafi hún verið á mikilli ferð.

Undir rekstri máls var lögð fram álitgerð frá Magnúsi Þór Jónssyni, prófessor við verkfræðideild Háskóla Íslands. Að beiðni stefndu gerði hann rannsókn á ökuhraða bifreiðar stefnanda þegar hann missir stjórn á henni og hún lendir á öfugum vegarhelmingi framan á annarri bifreið LP-552. Niðurstaða Magnúsar er sú, að ef LP-552 væri talin á 65 km/klst., þá hefði stefnandi sennilega verið á 137 km/klst., mögulegi lágmarkshraði væri 112 km/klst. en hámarkshraði 164 km/klst.

Fyrir dóminum liggur að meta hvort stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi eða almennt gáleysi er hann olli árekstrunum. Sjálfur telur stefnandi að hann hafi ekið á 80-90 km/klst. hraða og haldið sama hraða og aðrir. Ökumaður bifreiðar þeirra er stefnandi ók fyrst á, þ.e. Jón Kristján Johnsen, telur sig hafa verið á 80-90 km/klst. hraða þegar stefnandi hafi farið fram úr honum. Séu hraðamörk stefnanda lögð til grundvallar má ljóst vera að bifreiðarnar hafi ekið svo að segja samhliða. Því hlaut stefnandi að hafa vitað um bifreiðina og er því hafnað að hún hafi verið í einhverjum „blindum punkti“. Stefnandi hafi því sýnt af sér stórfellt gáleysi er hann skiptir um akrein og ekur á bifreið nafna síns. Hins vegar telur dómurinn að leggja verði til grundvallar að stefnandi hafi verið á meiri ferð en hann sjálfur hefur upplýst. Því til stuðnings er bent á framburð vitna um að stefnandi hafi ekið hratt, og skemmdir á bifreiðunum. Þá liggur fyrir að bifreið stefnanda hafi við fyrri áreksturinn kastast 80 metra upp í móti, yfir umferðareyju og á aðra stærri bifreið sem við höggið fór út af veginum. Síðast en ekki síst er vísað til álitgerðar Magnúsar Þórs Jónssonar.

Þegar á allt þetta er litið er það niðurstaða dómsins að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi er hann olli árekstrunum 7. október 2006. Með vísan til 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 er því heimilt að lækka bætur til handa stefnanda. Eru stefndu sýknaðir af kröfu stefnanda. Krafa stefndu er því tekin til greina að öðru leyti en því að rétt þykir að málskostnaður milli aðila falli niður.

Stefnandi hefur fengið gjafsókn til reksturs málsins fyrir héraðsdómi. Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Agnars Þórs Guðmundssonar hdl., sem er hæfilega ákveðin 200.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði. Við ákvörðun þóknunarinnar hefur ekki verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Af hálfu stefnanda flutti málið Agnar Þór Guðmundsson hdl.

Af hálfu stefnda flutti málið Kjartan Reynir Ólafsson hrl.

Sigrún Guðmundsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

DÓMSORÐ

Stefndu, Troju trésmíðaverkstæði ehf. og Verði tryggingum hf., er heimilt að skerða bótarétt stefnanda um 50% - fimmtíu af hundraði -.

Málskostnaður milli aðila fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Agnars Þór Guðmundssonar hdl., 200.000 krónur.

Sigrún Guðmundsdóttir.