

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 30. júní 2010 í máli nr. E-12022/2009:

Haraldur Már Haraldsson

(Arnar Þór Stefánsson hdl.)

gegn

Vátryggingafélagi Íslands hf.

(Skarphéðinn Pétursson hrl.)

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 10. júní sl., að lokinni aðalmeðferð, var höfðað fyrir dómþinginu af Haraldi Má Haraldssyni, Mánabraut 5, Akranesi, á hendur Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík, með stefnu áritaðri um birtingu hinn 23. október 2009.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að viðurkennd verði bótaskylda stefnda úr slysatryggingu ökumanns vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi á Vesturgötu á Akranesi um kl. 14.50 hinn 18. febrúar 2008. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda, að skaðlausu, eins og mál þetta væri ekki gjafsóknarmál.

Dómkröfur stefnda eru þær aðallega, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda, og honum verði tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda. Til vara krefst stefndi þess, að sök verði skipt í málinu og stefnanda verði gert að bera meirihluta sakar og málskostnaður felldur niður.

II

Stefnandi varð fyrir líkamstjóni í umferðarslysi á Vesturgötu á Akranesi á ofangreindum tíma, 18. febrúar 2008. Stefnandi var ökumaður bifreiðarinnar PL-821 og óumdeilt er að hann var tryggður slysatryggingu ökumanns hjá stefnda, sbr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Aðdragandi slyssins var sá að stefnandi tók fram úr annarri bifreið, sem ók um götuna. Við framúraksturinn missti stefnandi stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún fór út af veginum, í gegnum trégrindverk, og endaði á steiptum húsvegg. Stefnandi slasaðist alvarlega í slysinu og farþegi í bifreiðinni, Þorvaldur Kristinn Guðmundsson, sem var eigandi bifreiðarinnar, lést.

Skömmu fyrir slysið hafði rignt og yfirborð akbrautar var því blautt. Þá voru afturhjólarðar bifreiðarinnar mjög slitnir og nánast ónýtir og veggrip því lítið. Verulegur mismunur var á loftþrýstingi í hjólbörðum að aftan, auk þess sem hemladiskar að aftan voru skemmdir af ryði og drógu þessi atriði úr hemlagetu á afturhjólum. Umrædd gata var með mjög illa slitinni upprunalegri steinsteypu, bylgjulaga, þar sem safnaðist mikið regnvatn í hjólför.

Stefnandi sjálfur kveðst ekki muna neitt eftir ofangreindum atburðum. Vitni að slysinu voru yfirheyrð og báru þau bæði á sama veg. Lýstu þau atburðum á þann hátt að bifreiðinni PL-821 hefði verið ekið nokkuð hratt fram úr bifreiðinni sem þeir voru í, þ.e. UL-419. Skömmu síðar hafi stefnandi, sem óumdeilanlega ók bifreiðinni, PL-821, gefið „allt í botn“ spólað og misst stjórn á bifreiðinni með fyrrgreindum afleiðingum. Að sögn lögreglumanna, sem komu á vettvang, var stefnandi ekki í öryggisbelti.

Afleiðingar slyssins voru alvarlegar fyrir stefnanda. Í vottorði Halldórs Jónssonar bæklunarlæknis, dagsettu 1. júlí 2008, kemur m.a. fram að stefnandi hafi hlotið höfuðhögg og mar á heila, svo og brot á fimmta háls hryggjarbol. Heilamarið hafi m.a. valdið vissum persónuleikabreytingum og einbeitingarörðugleikum. Þá hafi hálsbrotið valdið varanlegum staurlið á tveimur aðliggjandi liðbilum. Enn fremur hafi slysið haft alvarlegar andlegar afleiðingar í för með sér fyrir stefnanda, m.a. vegna gifurlegrar sektarkenndar, sbr. bréf Stefáns Steinssonar, sérfræðings í geðlækningum, dagsett 19. september 2008, en góður vinur stefnanda, Þorvaldur heitinn, lést í slysinu, eins og áður segir. Stefnandi kveður, að eftir slysið sé hann oftast fjarrænn, seinn til svars, eigi í einbeitingarörðugleikum, skammtímaminni sé ekkert og að honum sæki sjálfsvígshugsanir.

Með dómi Héraðsdóms Vesturlands 10. nóvember 2008 í máli nr. S-270/2008 var stefnandi dæmdur í þriggja mánaða fangelsi skilorðsbundið vegna manndráps af gáleysi, sbr. 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, vegna slyssins.

Umferðarslysið var tilkynnt stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf., 14. janúar 2009 og krafist viðurkenningar á bótaskyldu úr slysatryggingu ökumanns.

Með bréfi Vátryggingafélags Íslands hf., dagsettu 13. febrúar 2009, var bótaskyldu hafnað. Afstaða vátryggingafélagsins var sú að með aksturslagi sínu hefði stefnandi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi umrætt sinn sem leiði til brottfalls bótaréttar. Í bréfi stefnda var í því efni vísað til 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga, 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga og 9. gr. sameiginlegra skilmála félagsins nr. YY10. Afstaða félagsins var ítrekuð með tölvupósti, dagsettum 12. júní 2009.

III

Stefnandi byggir viðurkenningarkröfu sína á því, að hið stefnda vátryggingafélag sé bótaskyldt úr slysatryggingu ökumanns, sbr. 92. gr. umferðarlaga. Þá hafnar stefnandi því alfarið að skilyrði séu til brottfalls eða

lækkunar bótaréttar hans með vísan til 2. mgr. 88. umferðarlaga, 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga eða skilmála váttryggingafélagsins, enda sé skilyrði slíks að það sem átti sér stað hafi verið „*ásetningur*“ eða að hann hafi sýnt af sér „*stórkostlegt gáleysi*“ umrætt sinn. Ljóst sé að slíku sé ekki til að dreifa í máli þessu.

Fyrir liggir að slysið sé fyrst og fremst óhappatilvik sem orsakast hafi einkum af þeirri bleytu sem verið hafi á akbraut þegar slysið varð, slitnum afturhjólbörðum, verulegum mismun í loftþrýstingi hjólbarða, skemmdum hemladiskum og djúpum hjólförum, sem allt samverkandi hafi leitt til þess að stefnandi hafi misst stjórn á bifreið sinni. Tekur stefnandi fram, að hann hafi verið allsgáður undir stýri, eins og staðfest sé með sýnum sem tekin hafi verið úr honum eftir slysið. Þá hafi ökuhraði stefnanda umrætt sinn ekki farið mjög fram úr lögleyfðum hámarkshraða í götunni. Enn fremur hafi hann með engu móti getað vitað hvernig dekkja- og hemlabúnaður bifreiðarinnar hafi verið úr garði gerður, en sá búnaður hafi verið á ábyrgð eiganda bifreiðarinnar, Þorvaldar heitins. Loks verði að líta til þess að stefnandi hafi verið ungur að árum, 17 ára gamall er slysið varð, og hafði nýlega fengið ökuréttindi. Verði því að meta háttsemi hans umrætt sinn með vægari hætti en ætti við um eldri og reyndari ökumann. Þurfi þannig mun meira til að koma svo að háttsemi stefnanda verði talin *gálaus*, eða *stórkostlega gálaus*, en ef í hlut ætti eldri og reyndari ökumaður. Stefnandi mótmælir því sem röngu og ósönnuðu sem fram komi í rannsóknarskýrslu lögreglu, dagsettri 25. ágúst 2008, bls. 3, að „bifreiðinni hafi verið spólað“ umrætt sinn. Ekkert á vettvangi styðji þetta, t.d. hafi engin dekkja- eða hemlaför verið sjáanleg á vettvangi. Í skýrslunni segi að greinileg merki séu um það á afturdekkjum að bifreiðinni hafi verið spólað. Þau „spólför“ geti allt eins hafa verið eldri en þetta slys.

Stefnandi telur enn fremur ljóst, jafnvel þótt fallist væri á að stefnandi hefði sýnt af sér eitthvert lágmarksgáleysi í aðdraganda slyssins, að því fari fjarrí að það geti talist hafa verið stórkostlegt. Stefnandi áréttar að einfalt gáleysi nægi ekki til niðurfalls eða lækkunar bóta. Gáleysið þurfi að hafa verið stórkostlegt. Stefndi beri alla sönnunarbyrði um að gáleysi stefnanda hafi verið stórkostlegt umrætt sinn og hafi stefnda ekki tekist slík sönnun.

Með vísan til framangreinds verði að taka viðurkenningarkröfu stefnanda til greina.

Um lagarök vísar stefnandi til 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og þeirrar slysatryggingar ökumanns sem í gildi hafi verið hjá stefnda þegar slysið varð. Þá vísar stefnandi til 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

Kröfu sína um málskostnað byggir stefnandi á 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

IV

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að sannað sé að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur umræddan dag. Því beri að sýkna stefnda eða a.m.k. láta stefnanda sjálfan bera stærstan hluta af tjóni sínu.

Stefndi byggir á því stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi er hann hafi ekið bifreiðinni PL-821 á of miklum hraða eftir Vesturgötu með þeim afleiðingum að hún endaði á húsvegg Vesturgötu 51. Samkvæmt 2. mgr. 88 gr. umferðarlaga nr. 50/1987 leiði stórkostlegt gáleysi tjónþola, sem var meðvaldur að tjóni, til þess að bætur fyrir líkamstjón megi fella niður eða lækka.

Stefndi kveður vitni hjá lögreglu hafa borið að bifreið stefnanda hafi verið ekið yfir hámarkshraða, sem var 50 km/klst. Samkvæmt útreikningi Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors, hafi líklegur hraði bifreiðarinnar verið 85 km/klst. Akstursskilyrði hafi verið þau að yfirborð vegarins hafi verið hált og vegurinn sjálfur ósléttur. Auk þess sé sannað að afturhjólabarðar bifreiðarinnar hafi gert hana óhæfa til aksturs. Þegar ofangreint sé virt, í ljósi framburða vitna, telji stefndi sannað að stefnandi hafi gefið bifreiðinni mikið inn. Bifreiðin, sem var kraftmikill BMW, hafi þar af leiðandi spólað og aukið hraðann mikið. Stefnandi sem hafi einungis haft ökuskírteini í viku og mátt gera sér grein fyrir að aðstæður allar og hámarkshraði væru þannig að hann hefði enga stjórn á bifreiðinni við slíka inngjöf, auk þess sem hann æki langt umfram hámarkshraða, sem hafi verið stórkostlega gálaust og lögbrot. Sú túlkun hafi þegar verið staðfest með dómi Héraðsdóms Vesturlands, en með þeim dómi hafi stefndi verið dæmdur fyrir manndráp af gáleysi og eins og kunnugt sé, þá er sakarmat um gáleysi mun strangara í refsirétti.

Þess beri einnig að geta að stefnandi hafi ekki verið í öryggisbelti við aksturinn, þrátt fyrir skýra lagaskyldu þess efnis. Þessi staðreynd hafi án efa haft úrslitaáhrif á umfang tjóns hans. Þetta eitt og sér verði að telja stefnanda til stórkostlegs gáleysis og með þessu athæfi hafi stefnandi verið meðvaldur í tjóninu í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Varðandi takmörkun bótaskyldu vísar stefndi til þess, að 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga eigi jafnt við um tjón sem falli undir 91. og 92. gr. sömu laga, enda þótt hvorugt ákvæðið vísi sérstaklega til greinarinnar.

Vátryggingaskylda samkvæmt 91. til 94. gr. umferðarlaga hafi engin áhrif á ákvæði 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga um lækkuð eða niðurfellingu bóta sé tjónþoli meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Ef svo væri ekki gætu menn beinlínis ekið viljandi á ljósastaura og krafist bóta úr skyldutryggingu ökumanns vegna þess líkamstjóns sem af hlytist. Slík niðurstaða sé í algerri andstöðu við meginreglur skaðabóta- og vátryggingaréttar. Í þessu sambandi skipti einu hvort líkamstjón stefnanda hafi verið valdið með stórkostlegu gáleysi hans eða ásetningi.

Þó svo að tjón falli undir skyldutryggingu sé grundvöllur bótaábyrgðar engu að síður 88. til 90. gr. umferðarlaga. Ef svo væri ekki bæru vátryggingafélög hlutlæga ábyrgð á öllu líkamstjóni sem hlytist af allri notkun skráningarskyldra vélknúinna ökutækja hvort sem um væri að ræða tjón ökumanna eða annarra. 92. gr. umferðarlaga sé ekki sjálfstæður bótagrundvöllur heldur lagaregla sem kveði á um skyldu þeirra sem ábyrgð beri á skráningarskyldum vélknúnum ökutækjum til að tryggja ökumenn þeirra með slysatryggingu.

Samkvæmt 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga eigi vátryggingafélag sem greitt hafi bætur til tjónþola, samkvæmt 1. mgr. 91. gr. sömu laga, endurkröfurétt á hendur hverjum þeim sem valdið hafi tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Væri það rétt lögskýring að váttryggingafélag bæri ábyrgð á tjóni sem ökumaður verði fyrir við stjórn ökutækis, óháð því hvort slysið megi rekja til ásetnings eða stórkostlegs gáleysis hans, myndi váttryggingafélag engu að síður eignast endurkröfu á hendur tjónþolanum.

Um lagarök vísar stefndi til umferðarlaga nr. 50/1987, aðallega 88. gr.

V

Í máli þessu krefst stefnandi viðurkenningar á rétti sínum til tryggingarbóta úr slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, en stefndi var váttryggjandi bifreiðarinnar.

Eins og að framan hefur verið lýst var stefnandi fyrir slysi hinn 18. febrúar 2008, en hann var ökumaður bifreiðarinnar.

Ekki er ágreiningur með aðilum um að um bótarétt stefnanda fari samkvæmt 92. gr. umferðarlaga, en eins og að framan greinir telur stefndi að stórkostlegt gáleysi stefnanda við akstur bifreiðarinnar umrætt sinn eigi að skerða rétt stefnanda til bóta úr tryggingunni.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að stefnandi hafi ekið langt yfir hámarkshraða og afturhjólarðar bifreiðarinnar hafi verið mjög slitnir og stefnandi ekki í öryggisbelti. Aðstæður hafi verið þannig að stefnandi hafi ekki haft nokkra stjórn á bifreiðinni á slíkum hraða, sem sé stórkostlegt og gálaust lögbrot. Samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, leiði stórkostlegt gáleysi tjónþola, sem hafi verið meðvaldur að tjóni, til þess að bætur fyrir líkamstjón megi fella niður eða lækka.

Hæstiréttur Íslands hefur ítrekað í dómum sínum, varðandi ágreining um slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, tekið fram, að 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga eigi ekki við um rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. laganna. Kemur því sú málsástæða stefnda ekki til frekari skoðunar í máli þessu. Hins vegar hefur stefndi bæði í bréfi sínu til stefnanda, þar sem hafnað var bótaskyldu, sem og í munnlegum málflutningi, byggt á því, að samkvæmt skilmálum tryggingarinnar, sbr. 27. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga, sé heimilt að skerða eða fella niður bætur sé váttryggingaratburður rakinn til stórkostlegs gáleysis váttryggðs.

Stefndi ber sönnunarbyrðina fyrir því að stefnandi hafi valdið slysinu 18. febrúar 2008 með stórkostlegu gáleysi við akstur bifreiðarinnar. Stefnandi man ekkert eftir atburðum umrætt sinn. Fyrir liggur, samkvæmt lögregluskýrslum af vitnum, að stefnandi ók framúr bifreið sem ekið var á um 40 km/klst. austur Vesturgötu á Akranesi. Stefnandi hafi ekið áfram eftir miðjum veginum og kvað vitnið Jón Már Brynjólfsson, að stefnandi hafi síðan ekið áfram á miðjum veginum og greinilega botnstigið bifreiðina. Við það hefði bifreiðin spólað á götunni og byrjað að sveigja og síðan skrensað upp á gangstétt og hafnað á húsi við Vesturgötuna. Taldi vitnið að bifreið stefnanda hafi getað verið ekið á 70 til 80 km/klst. Vitnið Ingjaldur Bogi Jónsson kvað að eftir að stefnandi hefði ekið hratt

framúr bifreið sem vitnin voru í, hefði bifreið stefnanda skekkst á veginum, stefnandi misst stjórn á henni og bifreiðin lent á grindverki og svo á húsi við götuna.

Ekki er ágreiningur um það að stefnandi ók bifreiðinni PL-821 í umrætt sinn of hratt og umfram leyfðan hámarkshraða á Vesturgötu á Akranesi. Þá hefur stefnandi einnig viðurkennt að hafa ekki notað öryggisbelti við aksturinn er slysið varð. Með háttsemi sinni sýndi stefnandi af sér gáleysi. Með dómi Héraðsdóms Vesturlands í málinu nr. S-270/2008 frá 10. nóvember 2008, var hann dæmdur fyrir manndráp af gáleysi með því að hafa ekið á allt að 85 km/klst., þar sem hámarkshraði er 50 km/klst., þannig að bifreiðin spólaði svo stefnandi missti stjórn á henni og lenti á húsvegg með þeim afleiðingum að farþegi í bifreiðinni hlaut mikla áverka og lést af völdum þeirra 28. febrúar 2008. Í þágu rannsóknar málsins fékk lögregla Magnús Þór Jónsson, prófessor í vélaverkfræði við verkfræðideild Háskóla Íslands, til að reikna út miðað við rannsóknargögn málsins hraða bifreiðarinnar áður en stefnandi missti stjórn á henni. Í skýrslu prófessorsins 10. apríl 2008 er hraði bifreiðarinnar reiknaður út frá orkubreytingu, vegna skriðs, frákasts og formbreytinga við áreksturinn, ásamt núningi í fákasti. Er niðurstaðan sú að áætlaður hraði bifreiðarinnar er talinn 85 km/klst., en mögulegur lágmarkshraði 76 km/klst. og mögulegur hámarkshraði 103 km/klst.

Þá liggur fyrir í málinu skýrsla um bíltæknirannsókn á bifreiðinni PL-821. Samkvæmt þeirri skýrslu voru afturhjólarðar bifreiðarinnar slitnir og mynstur nánast horfið, hemladiskar skemmdir af ryði og verulegur mismunur hafi verið á loftþrýstingi í hjólbörðum.

Þótt fallast megi á það með stefnda 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 einkamálrétti, breytir það engu um þá staðreynd að í máli þessu ber stefndi sönnunarbyrðina fyrir því að slys stefnanda hafi borið að með þeim hætti sem um ræðir í 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Stefndi þarf því að sanna að váttryggingaratburðurinn verði rakin til stórkostlegs gáleysis stefnanda, ef svipta á hann rétti til greiðslu bóta. Sú staðreynd að stefndi ók yfir leyfilegum hámarkshraða gefur vísbendingu um að hann hafi sýnt af sér slíkt gáleysi við aksturinn. Hins vegar verður ekki litið svo á að sannað sé að ökuhraðinn hafi verið það mikill að líkur hafi verið á að stefnandi missti stjórn á bifreiðinni við aksturinn. Er það því niðurstaða dómsins að stefndi hafi ekki sýnt fram á að stefnandi hafi valdið váttryggingaratburðinum af stórkostlegu gáleysi í skilningi skilmála váttryggingarinnar. Þá verður ekki fallist á það með stefnda að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að honum hafi átt að vera kunnugt um að afturhjólarðar bifreiðarinnar voru mjög slitnir og með því að hann hafi ekki verið í öryggisbelti.

Samkvæmt framansögðu verður ekki talið að stefnda hafi tekist sú sönnun að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn umrætt sinn, í skilningi váttryggingarskilmála stefnda, sbr. 27. gr. laga nr. 30/2004. Ber því að fallast á kröfu stefnanda

Stefnandi fékk gjafsókn með bréfi dóms- og kirkjumálaráðuneytisins, dagsettu 6. júlí 2009.

Eftir þessari niðurstöðu ber að dæma stefnda til þess að greiða stefnanda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn 500.000 krónur, sem rennur í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þ.m.t. málflutningsþóknun lögmans hans, 500.000 krónur. Við ákvörðun málskostnaðar hefur ekki verið litið til virðisaukaskattskyldu stefnanda.

Hervör Þorvaldsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

D Ó M S O R Ð :

Viðurkennd er bótaskylda stefnda, Vátryggingarfélags Íslands hf., úr slysatryggingu ökumanns vegna líkamstjóns sem stefnandi, Haraldur Már Haraldsson, varð fyrir í umferðarslysi á Vesturgötu á Akranesi um kl. 14.50 hinn 18. febrúar 2008.

Stefndi greiði stefnanda 500.000 krónur í málskostnað, sem rennur í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þ.m.t. málflutningsþóknun lögmans hans, 500.000 krónur.

Hervör Þorvaldsdóttir