

## D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur mánudaginn 12. október 2009 í máli nr. E-4599/2009:**

**Auðunn Svafar Guðmundsson**

*(Jónas Þór Guðmundsson hrl.)*

**gegn**

**Vátryggingafélagi Íslands hf.**

*(Ólafur Lúther Einarsson hdl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 23. september síðastliðinn, er höfðað 8. apríl 2009 af Auðuni Svavari Guðmundssyni, Eikarási 2, Garðabæ, gegn Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði með dómi full bótaskylda stefnda gagnvart stefnanda úr Al-kaskó ökutækjatryggingu stefnanda hjá stefnda vegna tjóns á bifreiðinni Porsche 911 GT3 RS, skráningarnúmer GT3 RS, fastanúmer HJ-Y47, þann 11. janúar 2008, þegar hún fór út af Grindavíkurvegi á móts við Gíghæð. Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda.

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans.

I

Mál þetta á rót sína að rekja til þess að stefnandi missti laust fyrir miðnætti 11. janúar 2008 stjórn á bifreið sinni, Porsche 911 GT3 RS, fastanúmer HJ-Y47, á móts við Gíghæð á Grindavíkurvegi með þeim afleiðingum að hún fór út af veginum. Samkvæmt lögregluskýrslu var tilkynnt um óhappið kl. 23.28 að kvöldi umrædds dags. Að sögn tilkynnanda var einn maður í bifreiðinni og væri hann kominn upp í bifreið hins fyrrnefnda. Í skýrslunni segir að bifreið stefnanda hafi hafnað utan vegar austan við Grindavíkurveg og sneri framendi hennar í norður. Ræsilyklar bifreiðarinnar voru í kveikjulás og straumur á, en vél þó ekki í gangi. Stefnandi var illa áttaður og gat litlar upplýsingar gefið um tildrög óhappsins. Gat hann t.d. ekki sagt til um hvort hann hefði verið einn á ferð eða hvort einhver hefði verið með honum í bifreiðinni. Stefnandi var fluttur á Landspítala-háskólasjúkrahús í

Fossvogi og reyndust meiðsl hans vera minni háttar. Greina mátti för eftir bifreiðina sem ekið hafði verið suður Grindavíkurveg. Sjá mátti brot úr bifreiðinni víðs vegar á vettvangi. Í lögregluskýrslu er aðstæðum lýst þannig að myrkur hafi verið og hálka á bundnu slitlagi yfirborðs vegarins.

Að beiðni lögreglu gerði Magnús Þór Jónsson, prófessor í vélaverkfræði, rannsókn á ökuhraða bifreiðarinnar og reit hann skýrslu um hana sem dagsett er 18. mars 2008. Rannsóknin tekur í fyrsta lagi til athugunar á hver hafi verið ökuhraði bifreiðarinnar, áður en ökumaður missti stjórn á henni, í öðru lagi hver sé minnsti mögulegi hraðinn sem bifreiðin var á miðað við forsendur málsins og í þriðja lagi hver sé mesti mögulegi hraðinn sem bifreiðin var á miðað við sömu forsendur. Komst prófessorinn að þeirri niðurstöðu að ætlaður hraði bifreiðarinnar fyrir óhappið sé 184 km á klukkustund, mögulegur lágmarkshraði 170 km á klukkustund og mögulegur hámarkshraði 210 km á klukkustund. Ökumaður hafi misst stjórn á bifreiðinni á Gíghæð og samkvæmt vettvangsteikningu sé heildarvegalengdin sem ökutækið skriður á hálu yfirborði vegar 50,9 m. Ökutækið hafi kastast 73,4 m yfir nokkuð slétt yfirborð sem sé með grófri þéttri möl, síðan hafi það farið upp hæð, yfir mjög gróft hraun og lent á steini. Þessi vegalengd sé 48,6 m. Að lokum hafi ökutækið kastast í loftinu 25,5 m og síðan stöðvast. Samanlögð vegalengd frá fyrstu núningsförum þar til bifreiðin stöðvaðist sé þannig 198,4 m. Í greinargerð prófessorsins kemur fram að við hraðaútreikningana sé miðað við almenna og fræðilega viðurkennda núningsstuðla.

## II

Stefnandi byggir málsóknina á því að ósannað sé að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi greint sinn. Óumdeild sé að bifreiðin sé ónýtt (algert tjón). Ekki liggi fyrir hve hratt stefnandi ók, en leyfilegur ökuhraði á umræddum vegi sé 90 km á klukkustund. Gera megji ráð fyrir að bifreið, sem fer út af veginum á þeim hraða og kastist út í hraun, skemmist mikið eða eyðileggist. Sönnunarbyrði um að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi hvíli á stefnda. Rannsóknarskýrsla Magnúsar Þórs Jónssonar byggir á gefnum, reiknuðum forsendum, en sanni ekki hvað raunverulega gerðist. Sé því ósannað að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi umsaminna vátryggingaskilmála og vátryggingasamningalaga. Verði ekki talinn grundvöllur til að viðurkenna fulla bótaskyldu stefnda er krafist að hún verði viðurkennd að svo miklu leyti sem grundvöllur verði talinn fyrir.

## III

Stefndi reisir kröfur sínar á því að stefnandi hafi valdið vátryggingaratburðinum með háttsemi sem telja verði stórkostlegt gáleysi. Felist það í of hröðum akstri bifreiðarinnar miðað við aðstæður og búnaði hennar. Miðað við niðurstöður fyrrgreinds prófessors, skemmdir á bifreiðinni og öll ummerki á vettvangi slyssins sé sannað að stefnandi hafi ekið alltof hratt miðað við leyfilegan hámarkshraða og aðstæður og skipti ekki máli þótt miðað sé við minnsta mögulega hraða sem stefnandi var á samkvæmt rannsókn prófessorsins. Vísað er til þess að samkvæmt lögregluskýrslu og myndum af vettvangi að dæma hafi verið niðamyrkur og hálkublettir á malbikinu. Hefði stefnandi því þurft að haga akstri sínum miðað við þessar aðstæður og aka hægar en 90 km á klukkustund. Þá hafi bifreiðin verið á

sumarhjólbörðum, en ekki vetrarhjólbörðum, þrátt fyrir lagaskyldu um síðarnefnda búnaðinn miðað við árstíma.

#### IV

Niðurstaða máls þessa ræðst af því af því hvort fyrrnefndur váttryggingaáttur verði rakinn til stórkostlegs gáleysis stefnanda í skilningi 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingastarfsemi og váttryggingaskilmála þeirra er í gildi voru milli málsaðila á þeim tíma sem atburðurinn átti sér stað

Hámarkshraði á umræddum vegi er 90 km á klukkustund miðað við bestu mögulegu aðstæður, en tjónsatburðurinn átti sér stað í myrkri að vetri til. Þá kom fram í vætti Egils Geirdals Ævarssonar og lögreglumanna Vignis Elíssonar, Jóhannesar Svavars Harðarsonar og Jóhanns Eyvindssonar að fljúgandi hálka var veginum greint sinn. Jafnframt er upplýst í málinu að bifreið stefnanda var á sumardekkjum. Á umræddum árstíma má ávallt búast við hálkumyndun á vegum hérlendis og ber þar af leiðandi að miða ökuhraða við þá staðreynd.

Stefnandi hefur ekki getað gefið neinar skýringar á útafakstrinum. Að sögn hans var bifreið sú, sem um ræðir, mjög kraftmikil og um þá gerð hennar að ræða sem kemst næst því að vera keppnisbifreið. Ekki er ágreiningur milli aðila um að bifreiðin sé gjörónýt eftir útafaksturinn.

Svo sem áður greinir gerði Magnús Þór Jónsson, prófessor í vélaverkfræði, rannsókn á ökuhraða bifreiðar stefnanda umrætt sinn. Komst prófessorinn, sem fór á vettvang gerði mælingar þar, að þeirri niðurstöðu að ætlaður hraði bifreiðarinnar fyrir óhappið hafi verið 184 km á klukkustund, mögulegur lágmarkshraði 170 km á klukkustund og mögulegur hámarkshraði 210 km á klukkustund. Ökumaður hafi misst stjórn á bifreiðinni á Gíghæð og samkvæmt vettvangsteikningu sé heildarvegalegdin sem ökutækið skriður á hálu yfirborði vegar 50,9 m. Ökutækið hafi kastast 73,4 m yfir nokkuð slétt yfirborð sem sé með grófri þéttri mól, síðan hafi það farið upp hæð, yfir mjög gróft hraun og lent á steini. Þessi vegalegd sé 48,6 m. Að lokum hafi ökutækið kastast í loftinu 25,5 m og síðan stöðvast. Samanlögð vegalegd frá fyrstu núningföllum þar til bifreiðin stöðvaðist sé þannig 198,4 m.

Prófessorinn gaf skýrslu fyrir dómi og staðfesti ofangreint verk sitt og útskýrði á greinargóðan hátt. Þar kom m.a. fram að hann hefur fengist við hraðaútreikninga vélknúinna ökutækja að beiðni lögreglu frá árinu 1995 og gert um 15-20 slíka útreikninga á ári hverju.

Samkvæmt framansögðu kastaðist bifreiðin tæplega 150 m vegalengd eftir að hún fór út af hálum veginum, fyrst yfir nokkuð slétt yfirborð (73,4 m), síðan upp hæð, yfir mjög gróft hraun og lenti á steini (48,6 m) og eftir það kastaðist hún í loftinu 25,5 m þar til hún stöðvaðist. Í skýrslu prófessorsins kom fram að hæðaraukning á leið bifreiðarinnar hafi verið 1,20 m. Með vísan til þessa er fullljóst að bifreiðin hefur verið á gríðarlegri ferð er hún fór út af veginum.

Að áliti dómsins verður að leggja ofangreinda skýrslu Magnúsar Þórs Jónssonar til grundvallar við úrlausn málsins, enda er ekkert fram komið í málinu sem rýrir sönnunargildi hennar. Samkvæmt því verður slegið föstu að bifreið stefnanda hafi verið á ofsahraða, að lágmarki á 170 km á klukkustund, er hún fór út af glerhállum veginum í myrkri að vetri til. Með þessum glannaakstri sýndi stefnandi af sér stórkostlegt gáleysi og verður váttryggingaraburðurinn að öllu leyti rakinn til þess. Af því leiðir að stefndi losnar að öllu leyti úr ábyrgð á tjóni stefnanda samkvæmt 2. mgr. 27. laga nr. 30/2004 og gr. 9.1 og 9.2 í sameiginlegum váttryggingaskilmálum aðila nr. YY10. Ber því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í máli þessu, en eftir atvikum þykir mega ákveða að hvor aðila beri sinn kostnað af málinu.

Dóminn kvað upp Helgi I. Jónsson dómstjóri.

Dómsorð:

Stefndi, Váttryggingafélag Íslands hf., er sýkn af kröfum stefnanda, Auðuns Svafars Guðmundssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.