

## **D Ó M U R**

**Héraðsdóms Reykjavíkur 8. júní 2010 í máli nr. E-9056/2009:**

**Áhugamannafélagið Golíat**

*(Arnar Kormákur Friðriksson hdl.)*

**gegn**

**Sjóvá-Almennum tryggingum hf.**

**Glitnir fjármögnun**

*(Ingvar Sveinbjörnsson hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 11. maí sl., er höfðað 18. ágúst 2009.

Stefnandi er Áhugamannafélagið Golíat, Sjávargötu 29, Reykjanesbæ.

Stefndu eru Sjóvá-Almennar tryggingar hf., Kringlunni 5, Reykjavík og Íslandsbanki fjármögnun, Kirkjusandi 2, Reykjavík.

### **Dómkröfur**

Stefnandi krefst þess að viðurkennt verði með dómi að stefndu séu skaðabótaskyldir in solidum vegna þess tjóns sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi á Reykjanesbraut þann 23. maí 2008.

Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi. Enn fremur krefst stefnandi þess að tekið verði tillit til skyldu stefnanda til að greiða virðisaukaskatt af málflutningsþóknun, þar sem stefnandi er ekki virðisaukaskattsskyldur aðili.

Dómkröfur stefndu eru þær að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og að stefndu verði dæmdur málskostnaður að mati réttarins. Til vara er þess krafist að sök verði skipt í málinu og málskostnaður falli niður.

### **Málavextir**

Laugardaginn 24. maí 2008 um kl. 16.13 varð harður árekstur milli fólksflutningabifreiðarinnar ZK-N06 og jeppabifreiðarinnar VB-347. Áreksturinn varð á Reykjanesbraut við afleggjara að svokölluðu Nikkelsvæði. Fólksflutningabifreiðinni ZK-N06 var ekið suðvestur Reykjanesbraut (í átt til Reykjavíkur) á eftir jeppabifreiðinni VB-347. Áreksturinn varð á mótum afleggjarans að Nikkelsvæðinu til norðurs, í átt að Keflavík. Fólksflutningabifreiðin var að aka fram úr jeppabifreiðinni þegar bifreiðarnar lentu saman. Jeppabifreiðin skemmdist mikið og kastaðist áfram og út á hægri vegaröxlina. Fólksflutningabifreiðin hafnaði utan vegar nokkru frá árekstursstað. Þegar áreksturinn varð var bjart og þurr veður og umferð í meðallagi. Akbrautin var malbikuð.

Bifreiðin ZK-N06 var tryggð lögmæltri ökutækjatrýggingu hjá stefnda Sjóvá Almennum tryggingum hf. og var í varanlegum umráðum Kynnisferða en kaupleigugeigandi er Íslandsbanki fjármögnun. Ökumaður jeppabifreiðarinnar slasaðist en börn hennar, sem voru farþegar í bifreiðinni, slösuðust ekki.

Í frumskýrslu lögreglu vegna slyssins kemur fram að ökumaður VB-347, Anna Bára Reinaldsdóttir, sem er fyrirsvarsmaður stefnanda, sagðist hafa ekið suður Reykjanesbraut á leið til Reykjavíkur er hún uppgötvaði að hún var ekki með þrífót meðferðis sem hún ætlaði að nota til að taka ljósmyndir. Hún hafi ætlað að beygja inn á afleggjarann sem liggur að Nikkelsvæðinu til að fara heim til sín og sækja umræddan þrífót. Sagðist Anna hafa gefið stefnumerki til vinstri. Hún kvaðst hafa séð bifreiðina ZKN-06 í baksýnispeglum og talið að langt væri í hana. Því hafi hún beygt til vinstri með þeim afleiðingum að bifreiðarnar rákust saman. Þá hafi hún ekki verið með bílbeltið spennt og hafi því kastast út úr bifreiðinni við áreksturinn.

Ökumaður ZK-N06 sagðist hafa ekið fólksflutningabifreiðinni á eftir VB-347 suður Reykjanesbraut. Sagði hann ökumann VB-347 hafa hægt verulega á sér og ekið út í hægri vegaröxl Reykjanesbrautarinnar eins og hann væri að fara út af veginum. Skyndilega hafi bifreiðinni verið beygt til vinstri og í veg fyrir fólksflutningabifreiðina með þeim afleiðingum að árekstur varð. Sagðist ökumaðurinn hafa beygt til vinstri og út af akbrautinni til að reyna að forðast árekstur en hægra framhorn fólksflutningabifreiðarinnar hafi farið í vinstri hlið VB-347. Kvaðst hann hafa verið á um 60 km hraða þegar áreksturinn varð.

Stefnandi telur ökumann fólksflutningabifreiðarinnar ZK-N06 eiga alla sök á slysinu að fullu þar sem hann hafi ekki sýnt nægilega aðgæslu í akstri miðað við aðstæður umrætt sinn.

Stefndi Sjóvá-Almennar tryggingar hf. hafnaði alfarið bótaskyldu í málinu og leit svo á að stefnandi bæri óskipta sök á árekstrinum. Stefnandi kvartaði yfir þeirri ákvörðun til tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að skipta bæri sök þannig að ökumaður ZK-N06 bæri helming sakar og ökumaður VB-347 helming sakar. Eigandi bifreiðarinnar ZK-N06 áfrýjaði málinu til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum. Í niðurstöðu nefndarinnar segir að ökumaður VB-347 beri ábyrgð á þessu umferðaróhappi.

Stefnandi höfðaði síðan mál þetta og krefst viðurkenningar á því að stefndu séu skaðabótaskyldir vegna þess tjóns sem stefnandi varð fyrir í þessu umrædda slysi.

### **Málsástæður stefnanda og lagarök**

Stefnandi kveðst byggja kröfur sínar í fyrsta lagi á því að ökumaður fólksflutningabifreiðarinnar hafi ekki sýnt af sér nægilega aðgæslu miðað við aðstæður þegar slysið varð. Við skýrslutöku hjá lögreglu hafi vitni borið um að ökumaður fólksflutningabifreiðarinnar hefði hafið framúrakstur rétt áður en bifreiðarnar rákust saman. Samkvæmt 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 (hér eftir nefnd umferðarlög eða umfl.) sé meginreglan sú að aka skuli vinstra megin fram úr ökutæki. Frá þeirri reglu sé þó sú undantekning að aka skuli hægra megin fram úr ökutæki, ef ökumaður þess beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. Í máli þessu hafi einmitt þessar aðstæður verið uppi, þ.e. ökumaður bifreiðar stefnanda hafi gefið stefnuljós til vinstri og hafi verið kominn að hluta yfir á gagnstæða akrein þegar fólksflutningabifreiðinni var ekið inn í hliðina á bifreið stefnanda. Við framúrakstur við þessar aðstæður hefði ökumaður hópferðabifreiðarinnar því átt að fara hægra megin fram úr bifreið stefnanda, sbr. fyrrnefnt ákvæði umferðarlaga.

Þá hafi ökumanni hópferðabifreiðarinnar borið að sýna fyllstu aðgæslu við framúraksturinn, sbr. 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga, þar sem segi að ökumaður, sem ætli fram úr ökutæki, skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu. Þessari skyldu sinnti hafi ökumaður fólksflutningabifreiðarinnar hins vegar ekki sinnt með fyrrgreindum afleiðingum.

Enn fremur hafi ökumaður fólksflutningabifreiðarinnar brotið gegn skýru banni við framúrakstri, sbr. 22. gr. umferðarlaga, þar sem segi að eigi megi aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið sé að vegamótum eða á þeim. Eins og sjáist á afstöðuteikningu af vettvangi slyssins, hafi slysið átt sér stað rétt við gatnamót þar sem vegur liggja til vinstri niður á fyrrnefnt Nikkelsvæði en þangað hafi för ökumanns VB-347 einmitt verið heitið.

Samkvæmt framburði Önnu Báru, ökumanns VB-347, á vettvangi, hafi hún gefið stefnumerki til vinstri þegar hún kom að Nikkelsvæðinu. Hún hafi borið að hún hefði séð fólksflutningabifreiðina ZK-N06 í baksýnispeglinum en talið að langt væri í hana. Hún hafi því næst beygt til vinstri í átt að afleggjara inn á Nikkelsvæði en þá hafi fólksflutningabifreiðin keyrt inn í hliðina á bifreið hennar. Á sama hátt hafi Anna Bára borið við skýrslutöku hjá lögreglu þann 28. maí 2008. Vert sé að taka fram að í lögregluskýrslu sé tjóni á bifreið stefnanda ranglega lýst en þar segi að einkum sé um tjón að ræða framan á bifreiðinni. Hins vegar megi sjá af myndum sem teknar voru af bifreiðinni á vettvangi að tjónið sé aðallega á vinstri hlið bifreiðarinnar, einkum á framhurð.

Ökumaður fólksflutningabifreiðarinnar hafi gefið skýrslu á vettvangi, sbr. lögregluskýrslu lögreglu, þar sem segi: *Guðni sagðist hafa ekið hópþifreiðinni á eftir VB-347 suður Reykjanesbraut. Sagði hann ökumann VB-347 hafa hægt verulega á sér og ekið út í hægri vegöxl Reykjanesbrautarinnar eins og hann væri að fara út af veginum. Skyndilega hafi þifreiðinni verið beygt til vinstri og í veg fyrir hópþifreiðina með þeim afleiðingum að árekstur varð.*

Við skýrslugjöf hjá lögreglu hinn 18. júní 2008 hafi ökumaður hópferðabifreiðarinnar borið að hann hefði séð hvar þifreiðin á undan honum sveigir að hluta til út fyrir veginn, bara lítið, og hann þá ætlað að aka framúr enda tekið hegðan ökumanns eins og hann væri að bjóða honum að aka framúr.

Ökumaður VB-347 hafi allt frá upphafi hafnað þeirri fullyrðingu ökumanns fólksflutningabifreiðarinnar að hún hafi ekið út í vegkantinn hægra megin áður en hún tók beygjuna til vinstri í átt að Nikkelsvæðisveginum. Þegar hún hafi verið spurð að því við skýrslutöku hjá lögreglu sagðist hún ekki hafa gert neitt slíkt þó hún hafi heyrt að rútabílstjórinn hafi haldið því fram. Hún segist ekki sjá hvers vegna hún ætti að hafa gert það. Telja verði framburð Önnu Báru trúverðugan enda erfitt að sjá hvaða tilgangi það hefði þjónað fyrir hana að aka út í vegkant hægra megin þegar leið hennar var heitið út á veg sem liggur í þveröfuga átt.

Enn fremur hafi Anna Bára sagt við skýrslutöku að fólksflutningabifreiðinni hefði verið ekið í hliðina á þifreið hennar þar sem hún var staðsett á akreininni sem ætluð er til aksturs í gagnstæða átt. Hún segir alveg ljóst að rútabílstjórinn var á röngum vegarhelmingi þegar áreksturinn varð. Sé það í samræmi við framburð vitna á vettvangi sem sögðu ökumann fólksflutningabifreiðarinnar hafa hafið framúrakstur rétt áður en þifreiðarnar rákust saman. Það sé því ljóst að ökumaður fólksflutningabifreiðarinnar hafi verið í framúrakstri þegar slysið varð.

Lögregla hafi rætt við fjögur vitni á vettvangi en tvö þeirra hafi síðar gefið skýrslu um slysið hjá lögreglu. Vitnið Elfa Hlín kvaðst við skýrslutöku hjá lögreglu, ekki muna eftir því hvort ökumaður VB-347 hafi gefið stefnuljós og því gæti hún ekki fullyrt neitt um það.

Aðspurð við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst vitnið Ríkey ekki hafa tekið eftir neinum stefnuljósum á VB-347, en kvaðst hafa tekið eftir bremsuljósum á bílnum. Hún hafi heldur ekki munað eftir VB-347 í akstri fyrir framan rútna, en hún kvaðst nokkuð viss um að bíllinn [VB-347] hafi verið á veginum að hluta til. Enn fremur komi fram við skýrslutöku að Ríkey hefði verið að tala í símann á meðan á atburðarásinni stóð. Af þeirri ástæðu telji stefnandi vitnisburð Ríkeyjar ekki geta talist áreiðanlegan enda hafi athygli hennar að öllum líkindum frekar verið við símtalið en aðstæður á veginum. Því skuli ekki taka framburð hennar til greina við ákvörðun sakar í málinu.

Vitnið Jóhann Ingi Sigtryggsson, sem hafi verið farþegi í fólksflutningabifreiðinni umrætt sinn, hafi lýst atvikum þannig í tölvupósti sem hann sendi Sveinbirni Halldórssyni hjá lögreglunni á Suðurnesjum.

*Ég var farþegi í rútnunni sem lenti í árekstri við jeppabifreið föstudaginn 23. maí á Reykjanesbraut skammt frá Keflavíkurflugvelli. Við vorum þrír saman flugmenn hjá*

*Flugfélagi Íslands að koma frá Osló. Ég tel mig hafa séð nokkuð vel atburðarásina þrátt fyrir að ég hafi setið á aftasta bekk í miðjunni. Miðjusætið gaf mér gott útsýni fram eftir gangi rúttunnar og út um framrúðu hennar.*

*Ég sá jeppabifreiðina í fjarlægð fyrir framan rúttuna byrja að hægja á sér (bremsuljós loguðu) og síðan gefa stefnuljós til vinstri eins og viðkomandi ætlaði að beygja út á malarveginn sem var vinstra megin við götuna (í átt að Reykjanesbæ) eða taka U beygju. Rútan nálgadist jeppann og byrjaði að beygja yfir á öfugan vegarhelming og ætlaði sér fram úr jeppanum. Á þessari stundu rann mér kalt vatn milli skinns og hörunds og beið ég eftir skellinum. Rútan var komin yfir á vinstri akreinina þegar það skall í rúttunni og bílstjórinn öskraði. Síðan náði bílstjórinn að stýra rúttunni listavel útaf á milli staura og uppá hálfgerðan hrygg utan við veginn og kom í veg fyrir að rútan ylti.*

*Ég sá greinilega þegar jeppabifreiðin gaf stefnuljós enda leist mér ekki á það þegar rútan ætlaði framúr...Finnst það mikilvægt að koma þessu frá mér því bílstjórinn sagði jeppann ekki hafa gefið stefnuljós.*

Þetta hafi vitnið Guðlaug, sem var farþegi í bifreið stefnanda þegar slysið varð, enn fremur staðfest við skýrslutöku hjá lögreglu. Þar hafi hún sagst fullviss um að ökumaður VB-347 hafi gefið stefnuljós áður en hún hægði ferðina og hugðist beygja inn á Nikkelsvæðið. Ennfremur að ökumaðurinn hefði ekki ekið út í vegkantinn áður en hún beygði inn á Nikkelsvæðið.

Ljóst sé að ágreiningur sé um hvort ökumaður VB-347 hafi ekið út í vegkantinn hægra megin áður en hún hóf vinstri beygju inn á Nikkelsvæðið. Enn fremur sé ósamræmi í staðsetningu lögreglumanns á árekstrarstað samkvæmt skýrslu rannsóknardeildar Lögreglustjórans á Suðurnesjum, dags. 30. júní 2008, annars vegar, og svonefnds PC-Crash forrits, hins vegar. Þar af leiðandi séu atvik þau sem leiddu til slyssins nokkuð óljós.

Að hafðri hliðsjón af skýrum framburði ökumanns VB-347 frá upphafi, vitnisburði vitnanna Guðlaugar og Jóhanns Inga, sem og aðstæðna á slyssað, sé ljóst að ökumaður bifreiðar stefnanda hafi hagað akstri sínum með eðlilegum og skynsamlegum hætti allt frá því að hún hægði ferðina, gaf stefnuljós og beygði síðan til vinstri í átt að Nikkelsvæðinu.

Telji dómurinn sannað að ökumaður VB-347 hafi ekið lítillaga yfir á hægri vegaröxl áður en hún beygði til vinstri í átt að Nikkelsvæði telur stefnandi það samt sem áður ekki nægja til þess að öll sök á slysinu verði lögð á hann. Þvert á móti telji stefnandi aðgæsluskyldu ökumanns fólksflutningabifreiðarinnar við framúrakstur vega svo þungt að það að virða þá skyldu að vettugi geri það að verkum að sök á slysinu verði lögð á hann.

Að teknu tilliti til framangreinds telji stefnandi sakarmat stefnda rangt og ekki í samræmi við atvik málsins og aðstæður á vettvangi. Þá sé sakarmatið með öllu örökstutt og vísi stefndi ekki til neinna lagareglna því til stuðnings.

Samkvæmt öllu framansögðu telji stefnandi ljóst að ökumaður bifreiðarinnar ZK-N06 beri alla sök á umræddu slysi og því tjóni sem stefnandi varð fyrir vegna þess. Bifreiðin ZK-N06 hafi verið með lögbundna ábyrgðartryggingu hjá stefnda í

samræmi við ákvæði 91. gr. umferðarlaga og sé kröfum stefnanda því réttilega beint að stefnda sem váttryggjanda bifreiðarinnar á slysdegi. Stefnanda beri því að greiða stefnanda bætur samkvæmt 1. mgr. 88. gr., 89. gr. og 1. mgr. 95. gr. sbr. 1. mgr. 91. gr. umferðarlaga.

Um bótaábyrgð vísi stefnandi til meginreglna íslensks skaðabótaréttar svo og almennu sakarreglunnar. Þá vísi stefnandi til laga nr. 30/2004 um váttryggingasamninga og ákvæða umferðarlaga nr. 50/1987, einkum 20., 22., 88., 89., 91. og 95. gr. Varðandi dómkröfu stefnanda, sem sé viðurkenningarkrafa, sé vísað til 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og varðandi kröfu um málskostnað vísi stefnandi til 129. og 130. gr. sömu laga. Um varnarþing vísist til 33. gr. laga um meðferð einkamála og um aðild vísist til 17. gr. sömu laga sem og 44. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingasamninga. Um virðisaukaskatt sé vísað til laga nr. 50/1988.

### **Málsástæður stefndu og lagarök**

Krafa stefndu um sýknu byggist í fyrsta lagi á því að ökumaður jeppabifreiðarinnar VB-347 hafi með villandi aksturslagi gefið til kynna að hann hafi ætlað að aka bifreiðinni hægra megin út af Reykjanesbraut og/eða stöðva bifreiðina og með því gefið ökumanni fólksflutningabifreiðarinnar ZK-N06 til kynna að óhætt væri að aka fram hjá bifreiðinni VB-347. Ökumaður VB-347 hafi síðan sveigt til vinstri án þess að gefa stefnumerki. Hafi þetta ótvíræðan stuðning í framburði fjögurra vitna og ummerkjum á vettvangi. Vitnin hafi setið í fremstu röð og hafi öll séð vel yfir ökumann ZK-N06 sem hafi setið um hálfum metra lægra en vitnin. Af málsatvikum megi ráða að ökumaður VB-347 hafi verið að taka u-beygju og það þvert í veg fyrir aðvífandi bifreið sem hafi verið í lögmætum framúrakstri. Málsatvik bendi til þess að VB-347 hafi verið nánast þverstæður á veginum þegar fólksflutningabifreiðin lenti á VB-347 en þetta megi ráða af framburði vitna og skýrslu vegna útreinings í PC Crash, skýringarmynd 2. Aksturslag sem þetta sé andstætt mörgum ákvæðum umferðarlaga og því beri samkvæmt 89. grein umferðarlaga nr. 50/1987 að leggja alla sök á ökumann og eiganda bifreiðarinnar VB-347.

Í öðru lagi sé á því byggt, teljist ósannað að bifreiðinni VB-347 hafi verið sveigt til hægri áður en henni var beygt til vinstri, að allt að einu eigi að leggja alla sök á ökumann og eiganda VB-347. Óumdeilt sé í málinu að fólksflutningabifreiðin ZK-N06 hafi verið í framúrakstri og/eða framhjáakstri þegar áreksturinn varð og sé því haldið fram af hálfu stefndu að framúrakstur hafi verið heimill. Brotin (hálfbrotin) lína skilji að akreinar Reykjanesbrautar á umræddum stað og gefi sú merking ótvírætt til kynna að heimilt sé að aka fram úr sbr. b-lið 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra og 1. mgr. 20. greinar umferðarlaga nr. 50/1987. Bann 22. greinar um framúrakstur á vegamótum eigi ekki við þar sem ekki hafi verið um vegamót að ræða í skilningi 22. greinar umferðarlaga. Öll skilyrði til framúraksturs hafi verið fyrir hendi og jafnvel þótt stefnumerkjagjöf af hálfu ökumanns teljist hafa verið sönnuð leysi það ökumann VB-347 ekki undan varúðarskyldu, sbr. Hrd. 1986.396 (Spyrnudómur). Aðgæsluskortur ökumanns VB-347 sé sérstaklega ámælisverður í þessu sambandi þar sem hann hafi vitað af fólksflutningabifreiðinni á eftir sér og hafði þar fyrir utan „svínað“ í veg fyrir

fólksflutningabifreiðina skömmu áður. Í þessu sambandi sé tekið fram að ökumanni ZK-N06 hafi verið óheimilt að gefa merki um framúrakstur með hljóðmerki þar sem ekið var í þéttbýli en ökumaður hafi í þess stað gefið merki með stefnuljósum. Varhugavert hefði og verið að gefa hljóðmerki þar sem það hefði getað truflað ökumann VB-347.

Hvað varðar 22. grein umferðarlaga og það álitaefni hvort um vegamót hafi verið að ræða skuli bent á eftirfarandi. Löng hefð sé fyrir því að greint sé á milli vega við mat á umferðarrétti samkvæmt umferðarlögum og megi um það m.a. vitna til Hrd. 1986.396 og 1995.662. Samkvæmt Hrd. 1986.396 hafi t.d. verið talið heimilt að taka fram úr á vegamótum við bæinn Spyrnu við Hörgárbraut og það þrátt fyrir bann eldri umferðarlaga við framúrakstri á gatnamótum, en hnykkt hafi verið á því banni með 22. grein núgildandi umferðarlaga. Minna megi og á 3. mgr. 25. grein umferðarlaga í þessu sambandi sem geri upp á milli vega í sambandi við umferðarrétt, þ.e. sumir vegir eiga að víkja fyrir öðrum vegum en skýrt hafi verið hnykkt á þessu með dómi Hæstaréttar í málinu nr. 410/2004. Skipti í þessu sambandi ekki máli hvort viðkomandi vegur sé opinn til almennrar umferðar.

Í þessu máli hafi verið um aflagðan veg að ræða sem hafi ekki verið opinn fyrir almennri umferð. Vegur þessi hafi ekki verið, og sé ekki, hluti af gatnakerfi Reykjanesbæjar, sbr. bréf framkvæmdastjóra umhverfis- og skipulagssviðs Reykjanesbæjar, dags. 1. september 2009, til lögmanns stefndu, og sé því með engu móti unnt að líta svo á að um sé að ræða vegamót í merkingu 22. greinar umferðarlaga. Þegar vegur þessi var í notkun hafi ekki verið um að ræða veg til almennrar umferðar, en umræddur vegur, eða öllu heldur slóði, hafi eingöngu verið notaður af varnarliðsmönnum í sérstökum tilgangi. Það sé því fráleitt að halda því fram að um sé að ræða vegamót í merkingu 22. greinar umferðarlaga.

Framburði vitnisins Jóhanns Inga Sigtryggssonar sé mótmælt en meint vitni hafi ekki gefið skýrslu hjá lögreglu. Bent sé og á að vitnið muni, samkvæmt framburði þess, hafa setið aftast í fólksflutningabifreiðinni ZK-N06 og sé því fremur ósennilegt að hann hafi getað séð aðdraganda árekstursins með sama hætti og þau fjögur vitni sem sátu fremst í fólksflutningabifreiðinni. Fólksflutningabifreiðin ZK-N06 sé 13.5 metrar að lengd og hafi öll sæti verið skipuð í umrætt sinn. Afar hæpið sé að vitni í öftustu röð hafi getað séð aðdraganda árekstursins með öruggum hætti en sjónarhorn vitnisins sé fram þröngan gang í rútunni. Framburðarskýrslum ökumanns VB-347 og dóttur hennar sé og mótmælt að því leyti sem framburður þeirra sé í andstöðu við framburði þeirra fjöggra vitna sem áður séu greind.

## Niðurstaða

Eins og rakið hefur verið varð árekstur með jeppabifreiðinni VB-347 og fólksflutningabifreiðinni ZK-N06 á Reykjanesbraut hinn 23. maí 2008. Var báðum bifreiðunum ekið suður Reykjanesbraut í átt til Reykjavíkur. Á mótum svonefnds Nikkelsvæðisvegar hugðist ökumaður jeppabifreiðarinnar taka vinstri beygju inn á svæðið. Í sömu mund var fólksflutningabifreiðinni ekið fram úr jeppabifreiðinni. Af hálfu stefndu er því haldið fram að ökumaður jeppabifreiðarinnar hafi með villandi aksturslagi gefið til kynna að hann ætlaði að aka bifreiðinni hægra megin út af Reykjanesbrautinni og/eða stöðva bifreiðina og með því gefið til kynna að óhætt

væri að aka fram hjá bifreiðinni.

Í frumskýrslu lögreglu er haft eftir ökumanni jeppabifreiðarinnar VB-347 að hún hafi ætlað að beygja inn á afleggjara sem liggja að Nikkelsvæðinu. Hún hafi gefið stefnumerki til vinstri. Hún kvaðst hafa séð bifreiðina ZK-N06 í baksýnisspegli bifreiðarinnar og hafi talið að langt væri í hana. Því hafi hún beygt.

Í skýrslu sinni hjá lögreglu hinn 28. maí 2008 segist hún hafa gefið stefnuljós löngu áður en hún kom að veginum inn á Nikkelsvæðið og hægt á sér þegar hún sá veginn framundan. Aðspurð neitaði hún því að hafa ekið út í vegkantinn hægra megin áður en hún sveigði til vinstri.

Í frumskýrslu lögreglu er haft eftir ökumanni fólksflutningabifreiðarinnar að hann hafi ekið á eftir bifreiðinni VB-347. Sagði hann ökumann VB-347 hafa hægt verulega á sér og ekið út á hægri vegaröxl Reykjanesbrautarinnar eins og hann væri að fara út af veginum. Skyndilega hafi bifreiðinni verið beygt til vinstri og í veg fyrir fólksflutningabifreiðina með þeim afleiðingum að árekstur varð.

Í framburði hans hjá lögreglu 18. júní 2008 kemur fram að í bifreiðinni hafi verið 57 farþegar og hvert sæti skipað. Hann kvað bifreiðina VB-347 hafa sveigt lítillega út fyrir veginn og hann þá ætlað að aka fram úr enda tekið hegðun ökumanns sem boð um að aka fram úr. Hann kvaðst hafa sett upp stefnuljós og ætlað að aka fram úr enda hafi þarna verið brotin lína og honum það heimilt. Hann kvaðst ekki hafa vitað fyrir en bifreiðinni VB-347 hafi verið klossbeygt í veg fyrir rútu hans. Hann kvaðst hafa heyrt farþegana fyrir aftan sig hrópa „Hann beygir fyrir þig.“ og á sama tíma séð bifreiðarnar skella saman. Hann hafi því næst einbeitt sér að því að reyna að ná stjórn á bifreiðinni. Hann kvaðst að jafnaði aka þarna á 70-80 km hraða. Aðspurður kvað hann bifreiðina á undan hafa eitthvað hægt á sér en ekki mikið. Hann kvaðst ekki hafa séð stefnumerki á bifreiðinni VB-347. Taldi ökumaðurinn áreksturinn hafa orðið á vinstri akreininni, þeirri ætlaðri bifreiðum á leið í hina áttina. Hann hafi verið í hefðbundnum framúrakstri og rútan verið á vinstri akreininni rétt við línuna sem skilur á milli akreinanna þegar bifreiðinni VB-347 hafi verið klossbeygt í veg fyrir rútu. Aðspurður um það hve langt út fyrir akbrautina bifreiðin VB-347 hafi verið komin áður en hann hóf framúrakstur kvað hann bifreiðinni hafa verið ekið u.þ.b. metra út fyrir, þ.e.a.s. annar hjólagangurinn hafi verið kominn þetta langt út fyrir. Kvað hann ökumenn sem aka hægt, hæggar en efni og aðstæður bjóði upp á, eiga það til að aka út í vegkantinn og hleypa þeim sem vilja aka á eðlilegum hraða framúr. Taldi hann ökumann VB-347 vera að gefa honum vísbendinu um að aka framúr.

Guðlaug Helga Kolbeinsdóttir, dóttir ökumanns bifreiðarinnar VB-347, var farþegi í bifreiðinni þegar árekstur varð. Aðspurð um aðdraganda árekstursins hjá lögreglu 26. júní 2008 sagði hún móður sína hafa hægt á akstrinum niður í 20 km á klst. og síðan beygt inn á Nikkelveginn og gefið stefnuljós. Hún sagði bifreiðina næstum hafa verið komna yfir veginn þegar rútan keyrði inn í hliðina á bifreið þeirra. Aðspurð kvað hún móður sína ekki hafa ekið út í vegkantinn áður en hún beygði inn á Nikkelsvæðið.

Í frumskýrslu lögreglu er getið þriggja vitna, Elfu Hlínar Pétursdóttur, Ríkeyjar Kristjánsdóttur og Thony, sem voru farþegar í fólksflutningabifreiðinni. Segir í skýrslunni að framburður þeirra hafi allur verið á sama veg. Vitnin hafi setið

í sætaröðinni fyrir aftan ökumann ZK-N06. Hafi þau sagt að bifreiðinni hefði verið ekið á eftir bifreiðinni VB-347 suður Reykjanesbrautina. Skyndilega hafi verulega hægt á akstri VB-347 og hafi henni verið ekið út í hægri vegaröxl Reykjanesbrautarinnar. Kváðust þau hafa séð þegar ökumaður ZK-N06 gaf stefnumerki til vinstri og hóf framúrakstur. Þegar framúrakstur var hafinn hafi VB-347 verið beygt til vinstri og í veg fyrir fólksflutningabifreiðina með þeim afleiðingum að árekstur varð. Sögðu þau ökumann ZK-N06 hafa beygt til vinstri og út af akbrautinni til að reyna að forðast árekstur. Sögðu þau að bifreiðinni hefði verið ekið á um 60 til 70 km á klst. þegar áreksturinn varð.

Elfa Hlín gaf skýrslu hjá lögreglu 20. júní 2008. Sagðist hún þá hafa setið í fremstu sætaröðinni í rútunni, fyrir aftan ökumann við ganginn í miðju rútunnar við hlið Ríkeyjar. Hún kvað Ríkeyju hafa verið í símanum en hún hafi verið að horfa út um framrúðuna. Hún kvaðst hafa tekið eftir þessum bíl sem henni fannst vera ekið frekar undarlega. Hún kvaðst hafa tekið eftir því að ökumaður ók frekar hægt og virtist sem ökumaður væri óviss hvort hann ætlaði áfram eða út í kant eða snúa við. Hún kvaðst hafa tekið eftir því þegar ökumaður VB-347 fór út í kant og hægði á hraðanum. Hún kveðst ekki viss hvort ökumaður VB-347 hafi stoppað alveg, en kvaðst viss um að hann hafi verið kominn á litla ferð. Hún kvaðst hafa tekið eftir því að ökumaður rútunnar hefði gefið aðeins í og byrjað framúrakstur en ökumaður rútunnar hafði hægt verulega á hraða sínum út af bílnum fyrir framan. Hún kvaðst ekki geta munað hvort VB-347 gaf stefnumerki.

Ríkey gaf skýrslu hjá lögreglu 20. júní 2008. Hún kvaðst hafa setið í fremstu sætaröðinni í rútunni beint fyrir aftan ökumann. Hún kvaðst hafa haft góða útsýn út um framrúðu rútunnar þar sem ökumannssætið var mun neðar í rútunni en sætin þar fyrir aftan. Aðspurð kvaðst Ríkey ekki hafa tekið eftir neinum stefnuljósum á VB-347 en kvaðst hafa tekið eftir bremsuljósum á bílnum. Ríkey kvaðst hafa verið að tala í síma og hafi fyrst tekið eftir bifreiðinni VB-347 þegar bifreiðin var komin út í kant og henni hafi fundist sem VB-347 væri kyrrstæður. Hún kvaðst hafa upplifað það þannig að VB-347 hefði verið ekið úr kyrrstöðu í vegarkantinum inn á Reykjanesbrautina í veg fyrir rútuna. Hún kvað ökumann rútunnar hafa reynt að beygja frá og þess vegna hafi rútan farið út af veginum eftir að hafa farið yfir akreinina fyrir umferð á móti. Hún kvaðst nokkuð viss um að bíllinn hafi verið á veginum að hluta til en alveg í vegarkantinum út við stikurnar. Hún kvaðst ekki hafa tekið eftir stefnuljósum á VB-347 áður en bílnum var ekið inn á Reykjanesbrautina í veg fyrir rútuna. Aðspurð kvaðst hún hafa tekið eftir bremsuljósum á bifreiðinni VB-347 þegar rútan nálgast bifreiðina. Hafi bifreiðin verið á dóli úr kyrrstöðu og allt í einu hafi bílnum verið ekið inn á veginn, eins og ökumaður hefði ekki verið að fylgjast með í baksýnispegli. Aðspurð um viðbrögð ökumanns fólksflutningabifreiðarinnar kvað hún hann hafa verið einbeittan að halda rútunni frá því að velta og reyna að komast frá þessu án þess að meira slys hlytist af. Aðspurð kvað hún bifreiðina VB-347 hafa verið nánast þversum á veginum þegar árekstur varð. Hún kvaðst hafa upplifað það þannig að annað hvort hefði ökumaður VB-347 verið að taka U beygju eða að beygja inn á afleggjara til vinstri. Hún kvaðst telja að áreksturinn hefði orðið nálægt miðlínu vegarins.

Framangreind vitni hafa ekki komið fyrir dóm til skýrslugjafar. Lögmenn aðila lýstu því yfir við aðalmeðferð málsins að þeir væru sammála um að leggja til grundvallar framburði vitna eins og þeir koma fram í lögregluskýrslum.

Jóhann Ingi Sigtryggsson sendi lögreglunni á Suðurnesjum tölvubréf og lýsti því að hann hefði verið vitni að árekstrinum. Lögregluskýrsla var ekki tekin af honum en hann kom fyrir dóm til skýrslugjafar.

Jóhann Ingi bar fyrir dómi að hann hefði verið farþegi í fólksflutningabifreiðinni þegar áreksturinn varð. Hann kvaðst hafa setið í aftasta sæti fyrir miðju og hafi hann horft fram eftir ganginum og út um framrúðuna. Hann kvaðst hafa séð jeppabifreiðina fyrir framan rútna. Hann hafi séð jeppabifreiðina hægja á sér. Um leið og hún hægði á sér hafi verið gefið stefnuljós til vinstri. Hann hafi tekið eftir að rútan dró ekkert úr hraðanum en sveigði yfir á öfugan vegarhelming og þá hafi hann séð hvað verða vildi og hafi gripið um sætisbökin fyrir framan sig í þann mund sem bifreiðarnar skullu saman. Hann kvaðst fyrst hafa veitt jeppanum athygli er hann sá hann hægja ferðina og sá bremsuljósinn.

Eins og rakið hefur verið kvaðst ökumaður jeppabifreiðarinnar VB-347 hafa ætlað að aka af Reykjanesbrautinni inn á veg sem liggur að svonefndu Nikkelsvæði. Samkvæmt bréfi Guðlaugs H. Sigurjónssonar, framkvæmdastjóra umhverfis- og skipulagssviðs Reykjanesbæjar, er þessi vegur ekki hluti af vegakerfi Reykjanesbæjar og einungis gamlar leifar frá því að herinn var hér. Á þeim stað, sem áreksturinn varð, var því ekki um eiginleg vegamót að ræða, sbr. 22. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Fram kemur í gögnum málsins að lína sem skildi að akreinar var hálfbotin. Samkvæmt b-lið 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995 gefur hálfbotin lína til kynna að varhugavert sé að aka yfir hana og óheimilt nema með sérstakri varúð.

Á grundvelli þeirra vitnisburða er fyrir liggja verður að telja sannað að ökumaður jeppabifreiðarinnar VB-347 hafi dregið úr hraða bifreiðarinnar er hún nálgæðist veg sem lá inn á svonefnt Nikkelsvæði. Með hliðsjón af vitnisburði Elfu Hlínar og Ríkeyjar, sem gátu óhindrað séð út um framrúðu fólksflutningabifreiðarinnar, telst einnig sannað að jeppabifreiðinni hafi verið ekið út í vegkantinn hægra megin. Framburður Jóhanns Inga fyrir dómi styður fullyrðingu ökumanns jeppans um að hún hafi gefið stefnuljós til vinstri. Ökumaður rútnunnar kvaðst ekki hafa séð stefnumerki á bifreiðinni VB-347. Sömulleiðis kvaðst Ríkey ekki hafa tekið eftir stefnuljósum á VB-347. Vegna tengsla Guðlaugar Helgu við ökumann VB-347 þykir ekki verða byggt að framburði hennar um þetta atriði. Samkvæmt framansögðu telst því ósannað að ökumaður jeppans hafi gefið stefnumerki til vinstri. Hins vegar liggur ekki fyrir að ökumaður jeppabifreiðarinnar hafi með stefnuljósum gefið merki um að hún hygðist aka út í vegkantinn hægra megin eða stöðva bifreiðina þar. Fallast má á að aksturslag ökumanns jeppabifreiðarinnar hafi gefið ökumanni fólksflutningabifreiðarinnar villandi skilaboð en þar sem engin merki voru gefin um að jeppabifreiðinni yrði ekið út í hægri vegarkant bar ökumanni fólksflutningabifreiðarinnar að sýna varúð. Þar sem hálfbotin lína aðskildi akreinar bar honum einnig að sýna sérstaka varúð, sbr. fyrrgreint ákvæði b-liðar 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995.

Þegar virt eru öll atvik málsins er það niðurstaða dómsins að ökumenn beggja bifreiðanna eigi sök á árekstrinum. Skulu þeir hvor um sig bera helming sakar.

Samkvæmt framansögðu teljast stefndu skaðabótaskyldir fyrir helmingi þess tjóns er stefnandi varð fyrir í árekstrinum.

Samkvæmt þessari niðurstöðu ber stefnda að greiða stefnanda 350.000 krónur upp í málskostnað, sbr. 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991.

Kristjana Jónsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

## **D Ó M S O R Ð**

Viðurkennt er að stefndu, Sjóvá-Almennar tryggingar hf. og Íslandsbanki fjármögnun, beri bótaábyrgð á helmingi þess tjóns er stefnandi, Áhugamannafélagið Golíat, varð fyrir er árekstur varð með bifreiðunum ZK-N06 og VB-347 á Reykjanesbraut hinn 23. maí 2008.

Stefndi greiði stefnanda 350.000 krónur í málskostnað.

Kristjana Jónsdóttir