

Ár 2011, föstudaginn 18. febrúar, var í Héraðsdómi Reykjavíkur í málinu nr.

E-2050/2010:

Viðar Örn Þórisson

gegn

Verði tryggingum hf.

kveðinn upp svohljóðandi

d ó m u r

I

Mál þetta, sem dómtekið var mánudaginn 7. febrúar sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Viðari Erni Þórisssyni, kt. 000000-0000, Nónási 6, Raufarhöfn, með stefnu, birtri 5. marz 2010, á hendur Verði tryggingum hf., kt. 000000-0000, Borgartúni 25, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að viðurkenndur verði með dómi réttur hans til skaðabóta úr slysatryggingu ökumanns skv. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 úr hendi stefnda vegna líkamstjóns, sem hann varð fyrir í umferðarslysi þann 6. júní 2009, er hann var ökumaður bifreiðarinnar SG-626, sem var vátryggð af stefnda. Þá er krafizt málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda samkvæmt málskostnaðarreikningi, að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Dómkröfur stefnda eru þær, að félagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda og stefnandi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar.

II

Málavextir

Málavextir eru þeir að þann 6. júní 2009 var stefnandi á leið vestur frá Raufarhöfn til Akureyrar og var hann ökumaður bifreiðarinnar SG-626. Er hann kom að einbreiðri brú yfir Litlutjarnalæk rétt við afleggjarann heim að sveitabænum

Arnstapa í Ljósavatnsskarði, missti hann stjórn á bifreiðinni, þannig að hún fór yfir á öfugan vegarhelming og á þann hluta brúarvegriðsins, sem náði út fyrir sjálft brúargólfíð. Við þetta högg rifnuðu stöplar upp úr vegkantinum. Framhluti bifreiðarinnar lenti síðan á þeim kafla brúarvegriðsins, sem fest var niður á brúargólfíð með I-bitum, þannig að bifreiðin ók niður bitana, sem héldu brúarvegriðinu uppi, en sjálft vegriðið slitnaði frá bitunum og þræddist gegnum miðja bifreiðina endilanga. Vegriðið fór þannig inn í framenda bifreiðarinnar, í gegnum vélarhúsið og út um hvalbakinn rétt vinstra megin við miðjustokk bifreiðarinnar. Þaðan lá vegriðið í gegnum bifreiðina endilanga, út um afturhlerann og stóð vegriðið fjóra metra aftur úr bifreiðinni.

Ómar Steindórsson, Sæbjörg R. Guðmundsdóttir og Gunnar B. Tryggvason komu fyrst að slysinu og huguðu að stefnanda, sem sat fastur í bifreiðinni. Var lögreglu tilkynnt um slysið og kom hún á vettvang ásamt slökkviliðs- og sjúkrabifreið. Stefnandi var sjáanlega mikið slasaður, en miklir áverkar voru á andliti hans. Hann sat undir stýri bifreiðarinnar og lá vegriðið þétt upp við hægri hlið hans, og var hann þannig skorðaður milli vegriðsins og bílstjóraturinnar. Í lögregluskýrslu kemur fram, að stefnandi hafi verið með meðvitund, en greinilega mikið kvalinn. Þurfti að beita klippum til að ná stefnanda út úr bifreiðinni.

Stefnandi var síðan fluttur með sjúkrabifreið til Akureyrar, en þaðan var hann fluttur á gjörgæzludeild Landspítalans í Reykjavík, þar sem honum var haldið sofandi í nokkra daga. Síðan var hann fluttur aftur til Akureyrar, þar sem hann dvaldist í nokkrar vikur á sjúkrahúsi og fór síðan í sjúkráþjálfun.

Við slysið brotnuðu mörg rifbein í stefnanda og stungust í lungun og út um hálsinn og féll annað lungað saman. Hann skarst mikið í andliti, viðbeinsbrotnaði og marðist mjög illa á öllum líkamanum, einkum fótum.

Stefnandi kveðst enn fremur hafa orðið fyrir miklu, andlegu áfalli vegna slyssins og afleiðinga þess. Hann eigi ennþá mjög erfitt með allar hreyfingar, sérstaklega hægra megin. Hann sé mjög afllaus og eigi erfitt með gang.

Teknar voru blóð- og þvagprufur úr stefnanda vegna gruns um akstur undir áhrifum áfengis eða lyfja. Magn etanóls í þvagi stefnanda mældist, að teknu tilliti til fráviks, 0,22 prómill, en ekkert etanól mældist í blóði hans. Í blóði mældust 30 ng/ml af Klónazepam (Rivotril) og 80 ng/ml Kódein. Í skýrslu Jakobs Kristinssonar, dósents við Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði, kemur fram, að Klónazepam sé flogaveikilyf af flokki benzodiazepine, sem hefur slævandi verkun á miðtaugakerfi og geti skert hæfni manna til aksturs í lækningalegum skömmtum. Þá segir, að Kódein sé verkjadyfandi lyf af flokki ópíata, sem hafi slævandi áhrif á miðtaugakerfi og geti skert hæfni manna til aksturs í lækningalegum skömmtum. Einnig kemur fram í skýrslunni, að styrkur Klónazepams í blóði hafi verið eins og búast mætti við eftir töku lyfsins í lækningalegum skömmtum. Þá var styrkur Kódeins í blóði talinn vera eins og við mætti búast eftir töku þess í stórum skömmtum við verkjum. Í skýrslunni er síðan tekið fram, að styrkur Klónazepams í blóði stefnanda kunni að hafa skert hæfni hans til aksturs bifreiðar. Hann hafi einnig verið undir nokkrum slævandi áhrifum Kódeins. Í lok skýrslunnar kemur síðan fram, að mikið þol geti myndast gegn verkunum Kódeins og því var ekki talið unnt að meta, hvort það hefði haft marktæk áhrif á aksturshæfni stefnanda.

Lögreglustjórinn á Húsavík var með til meðferðar mál stefnanda vegna meints aksturs undir áhrifum áfengis og lyfja. Því máli hefur nú verið lokið, og var stefnanda tilkynnt með bréfi, dags. 6. janúar 2010, að rannsóknargögn þættu eigi gefa tilefni til frekari aðgerða og það, sem fram væri komið, væri ekki nægjanlegt eða líklegt til sakfellis. Var málið því fellt niður.

Stefnandi var, sem ökumaður og eigandi bifreiðarinnar, tryggður í slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá stefnda. Stefnandi tilkynnti slysið til félagsins og óskaði eftir afstöðu til bótaskyldu vegna slyssins. Félagið hafnaði hins vegar bótaskyldu á þeim grundvelli, að líklega hefði stefnandi sofnað við akstur bifreiðarinnar, og því hefði hann ekki verið í líkamlegu ástandi til að stjórna ökutækinu örugglega. Var það mat félagsins, að stefnandi hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur bifreiðarinnar og því væri rétt, með vísan til 2. mgr. 88. gr., sbr. 2. mgr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingasamninga, að fella niður bótarétt stefnanda vegna stórkostlegs gáleysis.

III

Málsástæður stefnanda

Stefnandi kveður, að við slysið, hafi meira og minna allt þurrkapt út úr minni hans, bæði fyrir og eftir slysið. Hann hafi t.d. ekki þekkt konu sína, þegar hann vaknaði á sjúkrahúsi í Reykjavík. Stefnandi hafi, í skýrslutöku hjá lögreglu, sagt ekki hafa smakkað áfengi svo hann muni á þeim tíma, sem slysið átti sér stað. Hann hafi nánast ekkert drukkið áfengi síðan árið 2000, eftir að hann fór í meðferð.

Stefnandi kveður það litla áfengismagn, sem mælt hafi í þvagi hans, líklega hafa stafað af maltölsdrykkju, en hann drekki oft allt að sex til sjö maltflöskur á dag.

Stefnandi kveðst hafa tekið Rivotril (Klónazepam) og Kódein að læknisráði og lyfseðli, allt frá árinu 2003, en árið 2002 hafi hann slasazt alvarlega í sjóslysi.

Hann hafi haft króníska verki og vanlíðan allt frá vinnuslysinu. Rivotril taki hann, þar sem það verki róandi fyrir hann, en Kódein þurfi hann að taka vegna verkja í baki og fæti vegna slyssins árið 2002. Hann taki ávallt skammt af því samkvæmt læknisráði, en magnið fari þó eftir því, hve slæmur hann sé hverju sinni. Hann hafi aldrei misnotað þessi lyf. Hann hafi aldrei fundið fyrir því, að þessi lyf hafi haft áhrif á akstur hans eða annað, enda sé hann orðinn vanur lyfjunum, eftir að hafa tekið þau að staðaldri í sex ár. Þar af leiðandi hafi hann myndað talsvert þol gagnvart verkjastillandi, kvíðastillandi og róandi áhrifum þessara lyfja, þannig að hann hefði átt að geta tekið nokkru meira af þeim en venjulegt geti talizt án þess að þannig sljóleika gætti, að það hefði áhrif á aksturshæfni.

Á heimasíðu Lyfju ehf. komi fram varðandi Kódein og akstur, að lyfið geti dregið úr viðbragðsflýti og skert aksturshæfni. Ekki skuli því aka bíl, fyrr en reynsla sé komin á það, hvaða áhrif lyfið hafi. Sama segi um lyfið Rivotril.

Stefnandi telji ljóst, að í hans tilviki hafi mikil reynsla verið komin á notkun þessara lyfja, enda hafi hann, sem fyrr segi, tekið þau að staðaldri í sex ár. Af

Þessum sökum sé ómögulegt að slá því föstu, að lyfin hafi haft áhrif á aksturshæfni stefnanda.

Þá ber að geta þess, að lögregla hafi látið refsímál á hendur stefnanda niður falla. Af þeim sökum, auk þess sem að framan hafi verið rakið, verði ekki fallizt á, að slys stefnanda sé að rekja til lyfjaneyslu hans. Stefndi beri sönnunarbyrði fyrir því, að lyfjaneysla stefnanda hafi verið orsök slyssins.

Þá hafni stefnandi enn fremur staðhæfingum stefnda um, að líklega hafi stefnandi sofnað við aksturinn og ekið lengi á röngum vegarhelmingi. Stefndi virðist gefa sér, að 24 m löng hjólför í syðri vegkantinum hafi verið eftir bifreið stefnanda. Hins vegar sé ekki víst, að hjólförin hafi verið eftir bifreið stefnanda, og hafi stefndi engar sönnur leitt að þeirri staðhæfingu. Það að stefnandi hafi sofnað við aksturinn, fái hreinlega ekki staðizt í ljósi aðstæðna á slysstað. Staðhættir við þjóðveginn séu með þeim hætti, að áður en komið sé að brúnni yfir Litlutjarnalæk sé nokkuð drjúg beygja á veginum. Ef stefnandi hefði sofnað við aksturinn, hefði hann ekið út af veginum í þessari beygju, þ.e. áður en hann kom að brúnni. Því sé útilokað, að stefnandi hafi sofnað við aksturinn, þegar komið var að brúnni, enda ómögulegt að hann hefði þá haldizt á veginum. Jafnframt skuli bent á, að vegurinn liggja í þó nokkrum sveigjum, áður en komið sé að umræddri beygju. Sé raunar ekkert í gögnum málsins, þ.á m. lögregluskýrslu, sem styðji þá fullyrðingu stefnda, að stefnandi hafi sofnað við aksturinn. Aðrar skýringar geti einnig verið á því, að stefnanda hafi fípað við aksturinn. Til dæmis sé mögulegt, að hanni hafi misst eitthvað í gólfíð og teygt sig eftir því og tekið stýrið ómeðvitað með sér til hliðar, eða hreinlega eitthvað vakið athygli hans til hliðar við veginn og hann því óvart sveigt til hliðar. Slík atvik séu mjög algeng orsök alvarlegra umferðarslysa, einkum þegar um útafakstur sé að ræða. Tilvísun stefnda til Hrd. í máli nr. 50/2004, sem varðað hafi mann, sem sofnaði undir stýri, eigi því ekki við um tilvik stefnanda.

Slysið hafi orðið vegna þess að stefnandi fípaðist við aksturinn, með þeim afleiðingum að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni og ekið á brúarvegriðið á brúnni yfir Litlutjarnalæk. Telji stefndi um að ræða aðrar orsakir fyrir slysinu, beri hann sönnunarbyrði fyrir því, og að mati stefnanda hafi slík sönnun ekki tekizt, sé tekið mið af gögnum málsins. Sé því hafnað, að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í umrætt sinn.

Verði talið, að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sé þess krafizt, að bætur til hans verði ekki felldar niður, heldur einungis lækkaðar. Slík niðurstaða samræmist bezt túlkunarreglum samninga- og vátryggingaréttar að túlka skilmála vátryggðum (neytendum) í hag.

Stefnandi vísar til umferðarlaga nr. 50/1987, kröfum sínum til stuðnings, einkum 92. gr. um slysatryggingu ökumanns. Um málskostnað er vísað til XXI. kafla laga um meðferð einkamála nr. 91/1991, einkum 1. mgr. 130. gr. þeirra. Stefnandi kveðst ekki vera virðisaukaskattskyldur aðili skv. lögum nr. 50/1988 og beri því nauðsyn til, að tekið verði tillit til skattsins við ákvörðun málskostnaðar.

Málsástæður stefnda

Stefndi vísar kröfum sínum til stuðnings til þess, að í 1. mgr. 44. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé kveðið á um, að ökumaður bifreiðar skuli vera líkamlega og andlega

fær um að stjórna ökutæki því, sem hann fari með. Jafnframt sé áréttað, að enginn megi stjórna, eða reyna að stjórna, ökutæki, sé hann, vegna veikinda, hrörnunar, ofreynslu, svefnleysis, neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða annarra orsaka, þannig á sig kominn, að hann sé ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

Sýnist þá einnig, að undir hælinn sé lagt, að stefnandi hafi fullnægt varúðarreglu greinar 7.2 í skilmálum stefnda, sbr. dskj. nr. 16, þar sem kveðið sé á um, að ökumaður skuli vera í líkamlegu ástandi til þess að geta stjórnað bifreiðinni örugglega, auk þess að vera ekki undir áhrifum áfengis, örvandi eða deyfandi lyfja. Ákvæði þetta gildi óskorað í lögskiptum aðila samkvæmt 26. gr. laga nr. 30/2004, þar sem kveðið sé á um, að félagið geti gert fyrirvara um, að það skuli laust úr ábyrgð í heild eða að hluta, sé varúðarreglum ekki fylgt.

Sterkar vísendingar séu um, að svo hafi verið fyrir stefnanda komið, að hann hafi ekki verið fær um að stjórna bifreið sinni örugglega. Sé þar fyrst til upplýsinga lögreglunnar að líta. Í annan stað þeirra upplýsinga, sem liggja fyrir um mælanlegt magn áfengis og sljóvgandi lyfja í líkama stefnanda, og loks þess, að ekkert bendi til þess, að slysið eigi sér orsakir í skyndilegum atburði, svo sem til dæmis bilun í bifreiðinni, veðurfarslegum ástæðum eða lausagöngu búfjár. Tilgáta af hálfu stefnanda um, að honum hafi fípað aksturinn við að beygja sig eftir hlut á gólfi bifreiðarinnar eigi sér enga stoð í málavöxtum, auk þess sem slíkar athafnir, að leita hluta á gólfi bifreiðar í akstri, séu stórvarasamar, svo ekki sé fastar að orði kveðið, og eins víst að stefndi væri laus allra mála, hafi stefnandi gengið fram af slíku stórfelldu gáleysi.

Að mati stefnda sé langlíklegast, að stefnandi hafi dottað við aksturinn með þeirri afleiðingu, að bifreiðina hafi borið af leið. Í raun breyti, að mati stefnda, engu, af hvaða sökum stefnandi hafi dregið ýsur; það eitt og sér að sofna við akstur sé stórfellt gáleysi, óháð tildrögum þess. Slíkt sé margdæmt, og það sé líka dæmt, til dæmis með þeim dómi, sem til sé vísað í bréfi stefnda frá 4. febrúar 2010, að ef öðrum skýringum er ekki til að dreifa, sé svefn langlíklegasta skýringin, sem svo leiðir til bótamissis fyrir þann, sem sofnaði.

Sú staðreynd blasi við, að stefnandi hafi ekið á brúarhandrið sunnan Þjóðvegur 1, þar sem hann hafi átt að vera að aka á norðurhelmingi vegarins. Sú staðreynd blasi einnig við, að veður hafi verið gott og Þjóðvegurinn nánast beinn langan kafla, áður en að brúnni kom. Eins blasi við, að engin hemlaför eða skriðför séu á veginum, sem bendi til þess, að stefnandi hafi ekið rakleitt á brúarhandriðið og ekkert gert til að freista þess að forðast árekstur. Öll þessi atriði bendi ótvírætt til þess, að stefnandi hafi ekki haft athygli á akstrinum, þannig að út af hafi brugðið með svo afdrifaríkum hætti. Sá athyglisskortur geti vart átt sér aðra skýringu en svefn, eða aðra sambærilega rænukerðingu.

Sýnist óhjákvæmilegt að telja, að stefnandi hafi valdið slysi sínu sjálfur með stórkostlegu gáleysi í skilningi 2. mgr. 27. gr. laga 30/2004, þar sem kveðið sé á um, að hafi váttryggður með háttsemi, sem telja verði stórkostlegt gáleysi, valdið váttryggingaratburði, losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta, en þessi réttarstaða sé áréttuð í 90. gr. laganna. Við úrlausn á þessum atriðum skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort váttryggður hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna, sem hann hafi sjálfviljugur neytt, og atvika að öðru

leyti.

Í ljósi málsatvika og ofangreindra réttarreglna, sérstaklega þeirrar háttarnisreglu, sem getið sé í 44. gr. laga nr. 50/1987, sem eigi sér líka samsvörun í grein 7.2 í skilmálum stefnanda, að ökumaður þurfi að vera í þannig líkamlegu ástandi, að honum sé kleift að stjórna bifreiðinni örugglega, sýnist blasa við, að það geti ekki hvílt á stefnda að sanna, að framganga stefnanda hafi falið í sér stórkostlegt gáleysi. Eins og hér sé í pottinn búið, standi upp á stefnanda að færa fram önnur rök og málsatvik, sem skjóti stoðum undir þann málaltilbúnað, að slysið eigi sér ekki rót að rekja til stórkostlegs gáleysis hans. Hann hafi ekki sofnað eða dottað, – vísbendingarnar hneigist allar í hina áttina.

Þar sem stefnandi hafi engin haldbær rök fært fram því til stuðnings, að slysið hafi átt sér stað af öðrum ástæðum en þeim, sem feli í sér stórkostlegt gáleysi hans við bifreiðastjórn, blasi við, að bótarétti sé ekki til að dreifa, sbr. 2. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987, sbr. 2. mgr. 90. gr. sömu laga. Þar með beri að sýkna stefnda.

Stefndi vísi til áðurgreindra lagaraka er varði sýknukröfu. Krafa um málskostnað styðjist við 130. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Krafizt sé álags á málskostnað, er nemi virðisaukaskatti, en stefndu reki ekki virðisaukaskattskylda starfsemi og beri því nauðsyn til að fá dæmt álag, er þeim skatti nemi, úr hendi stefnanda.

IV

Forsendur og niðurstaða

Stefnandi gaf skýrslu fyrir dómi.

Ágreiningslaust er, að við slysið hlaut stefnandi varanlegt heilsutjón.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að yfirgnæfandi líkur séu á, að stefnandi hafi sofnað undir stýri og sýnt þannig af sér stórfellt gáleysi, en við aksturinn hafi hann ekki verið í líkamlegu ástandi til þess að geta stjórnað bifreiðinni örugglega, þar sem hann hafi verið undir áhrifum áfengis, örvandi eða deyfandi lyfja.

Stefnandi man ekkert eftir slysinu eða aðdraganda þess, og engin vitni voru að atburðinum.

Blóð- og þvagsýni, sem tekin voru af stefnanda eftir slysið, sýna magn etanóls í þvagi, að teknu tilliti til frávika, 0,22 prómill, en ekkert etanól mældist í blóði hans. Í blóði stefnanda mældust 30 ng/ml af Klónazepam (Rivotril). Þá mældust í blóði stefnanda 80 ng/ml Kódein.

Samkvæmt skýrslu Jakobs Kristinssonar, dósents við Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði, var styrkur Kódeins í blóði stefnanda talinn vera eins og við mætti búast eftir töku þess í stórum skömmtum við verkjum, en lyfið er verkjadeyfandi lyf, sem hefur slævandi áhrif á miðtaugakerfi. Styrkur Klónazepams í blóði stefnanda var talinn eins og búast mætti við eftir töku þess í

lækningalegum skömmtum. Lyfið er flogaveikilyf, sem hefur slævandi verkun á miðtaugakerfi. Kemur fram í skýrslunni, að bæði þessi lyf geti skert hæfni manna til aksturs, jafnvel þegar þau eru tekin í lækningalegum skömmtum.

Telur dósentinn niðurstöður rannsókna sýna, að stefnandi hafi verið undir slævandi áhrifum Klónazepams, þegar blóðsýni var tekið, sem kunni að hafa skert hæfni hans til aksturs. Þá hafi hann verið undir nokkrum slævandi áhrifum Kódeins, en mikið þol geti myndast gegn verkunum þess og því ekki hægt að meta, hvort það hafi haft marktæk áhrif á aksturshæfni stefnanda.

Samkvæmt læknisvottorði Sigurðar Halldórssonar, lækni á heilbrigðisstofnun Þingeyinga, hefur stefnandi notað í töluverðum mæli lyfin Rivotil og Parkodin forte, og enn fremur svefnlyfið Imovane, mánuðina fyrir slysið. Þá segir í vottorðinu: „Það er einnig næsta víst að vegna mikillar notkunar mánuðina fyrir slysið, að þá er fyrir hendi þolmyndun gagnvart bæði verkjastillandi, kvíðastillandi og róandi áhrifum ofangreindra lyfja, þannig að hann hefði átt að geta tekið nokkru meira af þeim en venjulegt getur talist án þess að þannig sljóleika gætti að það hefði áhrif á aksturshæfni. Hversu mikið er erfitt að segja til um en það ætti að vera hægt að sjá á blóðprufum sem væntanlega hafa verið teknar í tengslum við slysið, hvort magn ofangreindra lyfja hefur verið langt utan við öll venjuleg mörk.“

Stefndi hefur ekki lagt fram gögn, sem hnekkja þessum staðhæfingum læknisins, og verður ekki ráðið af þeim gögnum sem fyrir liggja í málinu um magn slævandi lyfja í líkama stefnanda eftir slysið, sem og möguleg áhrif þeirra á aksturshæfni hans, að neyzla þeirra hafi verið „langt utan við öll venjuleg mörk“. Er þannig ekki unnt að staðhæfa, að slysið verði rakið til slævandi áhrifa þeirra.

Stefndi vísar til upplýsinga lögreglu um vanfærni stefnanda til að stjórna bifreið sinni örugglega.

Í lögregluskýrslu á dskj. nr. 3, kemur fram, að lögregluþjónn, sem kom á vettvang, þóttist finna áfengisþef inni í bifreiðinni. Þá hafi lögreglumaður nr. IBD-0420 rætt við lögregluvarðstjóra á Þórshöfn, sem hafi tjáð viðkomandi IBD-0420, að hann hefði upplýsingar um, að Viðar hefði verið undir áhrifum áfengis fyrr um daginn. Einnig hafi vegfarandi gefið sig fram við hann á vettvangi og sagzt óttast, að ökumaður SG-626 væri undir áhrifum áfengis, og hefði vegfarandinn sagzt hafa áreiðanlegar upplýsingar um það. Gunnar Björn Tryggvason, sem kom annar á vettvang eftir slysið, kvaðst við skýrslugjöf hjá lögreglu, ekki hafa fundið áfengislykt af öikumanni, enda hefði ýmiss konar lykt verið á vettvangi, aðallega olíulykt.

Eru allar vangaveltur lögreglu um meinta ölvun stefnanda á slysdegi eða áfengisþef út úr honum eftir slysið óstaðfestar hér fyrir dómi og verða ekki lagðar til grundvallar í máli þessu.

Í málinu liggja fyrir á dskj. nr. 5 myndir, sem teknar voru á slysstað í tengslum við rannsókn lögreglu á slysinu. Við mynd nr. 2 segir í texta, að greina hafi mátt um 24 metra löng hjólför í lausamölinni, sem þokuðust utar og utar, eftir því sem vestar dró. Þá segir svo: „Var líklega um að ræða hjólför eftir bifreiðina SG-626.“ Byggði lögmaður stefnda á því við munnlegan málflutning, að hjólför þessi sýndu, að stefnandi hefði ekið langa vegalengd á röngum vegarhelmingi, án þess að hemla,

sem benti til þess, að hann hefði dottað undir stýri.

Í rannsóknargögnum málsins er ekki að sjá, að hjólförin hafi verið rannsökuð sérstaklega eða borin saman við hjólbarða á bifreið stefnanda. Gegn andmælum stefnanda, sem fram komu við munnlegan málflutning, verður þessi ályktun í rannsóknargögnum því ekki lögð til grundvallar dómi í máli þessu.

Þá sýnir mynd nr. 8, að sprungið er á vinstri hjólbarða bifreiðarinnar, án þess að ráðið verði af myndinni, að hann hafi rekizt í vegriðið eða annað, sem kynni að skýra það, að hann sprakk. Er því ekki unnt að útiloka, að hann hafi sprungið fyrir slysið og þannig valdið því, að stefnandi missti stjórn á bifreiðinni, en ekki kemur fram í rannsóknargögnum málsins, að hjólbarðanum hafi verið gefinn sérstakur gaumur.

Samkvæmt því, sem að framan hefur verið rakið, hefur stefnda ekki tekizt að sanna eða leiða að því nægilegar líkur, að stefnandi hafi sýnt svo stórfellt gáleysi við aksturinn, sem rekja megi slysið til, að það eigi að leiða til þess að bótaréttur hans úr slysatryggingu ökumanns falli niður. Verða kröfur hans því teknar til greina, eins og nánar greinir í dómsorði.

Eftir þessari niðurstöðu ber að dæma stefnda til greiðslu málskostnaðar, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 450.000, og rennur í ríkissjóð. Við ákvörðun málskostnaðar hefur ekki verið litið til virðisaukaskatts.

Stefnandi hefur gjafsókn í málinu, sem takmarkast við réttargjöld og málflutningsþóknun. Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði og ákveðst í einu lagi kr. 450.000, en þá hefur ekki verið litið til virðisaukaskatts.

Sigríður Ólafsdóttir héraðsdómari kvað upp dóminn.

-

D Ó M S O R Ð

Viðurkenndur er réttur stefnanda, Viðars Arnar Þórissonar, til skaðabóta úr slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 úr hendi stefnda, Varðar trygginga hf., vegna líkamstjóns, sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi þann 6. júní 2009, er hann var ökumaður bifreiðarinnar SG-626, sem var váttryggð af stefnda.

Stefndi, Vörður tryggingar hf., greiði kr. 450.000 í málskostnað, sem renna í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefnda, kr. 450.000, greiðist úr ríkissjóði.

Sigríður Ólafsdóttir

