

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 13. október 2011 í máli nr. E-1381/2011:

Baldur Þorsteinsson

(Hervör Pálsdóttir hdl.)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf. og

Elvari Hákonni Má Jóhannssyni

(Hulda Árnadóttir hdl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 29. september sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Baldri Þorsteinssyni, Langholtsvegi 135, Reykjavík, á hendur Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Kringlunni 5, Reykjavík og Elvari Hákonni Má Jóhannssyni, Sigtúni 59, Patreksfirði, með stefnu birtri 21. mars 2011.

Að beiðni lögmanns stefnanda og með vísan til 31. gr. laga um meðferð einkamála er sakarefninu skipt og er í dómi þessum fjallað um bótaskylduna.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði full bótaskylda stefndu Sjóvár Almennra trygginga hf. og Elvars Hákonar Más Ólafssonar úr lögboðinni ábyrgðartryggingu ökutækisins KT-657, vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi hinn 27. nóvember 2005, þegar hann varð fyrir bifreiðinni KT-657 á Hringbraut.

Krafist er málskostnaðar að teknu tilliti til virðisaukaskatts eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndu krefjast sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða þeim málskostnað.

Málavextir

Ástæða málshöfðunar stefnanda er umferðarslys sem hann varð fyrir 27. nóvember 2005 um kl. 02:30. Slysið varð á nyrðri akbraut Miklubrautar gegnt Engihlíð, á milli Reykjahlíðar og Rauðarárstígs. Stefnandi slasaðist þegar hann varð fyrir bifreið stefnda, Elvars. Auk stefnda, Elvars, urðu tveir aðrir ökumenn vitni að atburðinum sem og stjórnandi reiðhjóls á gangstétt norðan við akbrautina.

Í frumskýrslu lögreglu, dags. 30. nóvember 2005, er vettvangi lýst. Kemur þar fram að mikið sjáanlegt tjón hafi verið á bifreiðinni KT-657. Hámarkshraði þar sem slysið varð var 60 km/klst. Færð hafi verið þurr og góð og góð götulýsing. Þá kemur fram í skýrslunni að heildarlengd vettvangs hafi verið 51 metrar en mælingin hafi verið frá þeim stað þar sem hemlaför bifreiðarinnar hafi byrjað til þess staðar þar sem bifreiðin staðnæmdist. Kemur fram að þar sem slysið varð hafi nyrðri akbraut Miklubrautar verið 8 metrar á breidd. Vinstri akreinin hafi verið 3,8 metrar en sú hægri 4,2 metrar. Miðeyjan milli akbrauta Miklubrautar til austurs og vesturs hafi verið 2,5 metrar á breidd. Eftir eyjunni endilangri hafi verið járngirðing sem hafi verið 1,3 metrar á hæð. Um 75 metrum austan við vettvanginn hafi verið ljósastýrð gangbraut yfir Miklubraut. Þá segir að stefnandi hafi legið um 2 metrum fyrir utan akbrautina á grasi á milli akbrautar og gangstéttar. Höfuð hans hafi snúið til norðvesturs, en fætur til suðausturs.

Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslum, bar slysið að með þeim hætti að BMW bifreið stefnda, Elvars, og Yaris bifreið voru samsíða gegnt rauðu ljósi á gatnamótum og var síðan ekið af stað þegar grænt ljós kviknaði. Var Yaris bifreiðin á hægri akrein en bifreið stefnda, Elvars, á þeirri vinstri. Ökumaður Yaris bifreiðarinnar ók hratt af stað þar til hámarkshraða var náð og var hann því kominn nokkuð lengra en stefndi, Elvar, er hann sá stefnanda á miðri akbrautinni. Hann hægði umsvifalaust ferðina og sveigði af hægri akrein yfir á þá vinstri. Til að koma í veg fyrir árekstur við Yaris bifreiðina skipti stefndi, Elvar, um akrein, af þeirri vinstri yfir á þá hægri. Þegar hann hafði skipt um akrein kom hann auga á stefnanda sem stóð hægra megin við miðlínu akbrautarinnar og veifaði höndum. Stefndi, Elvar, hemlaði samstundis og beygði til hægri til að komast hjá því að aka á stefnanda. Stefnandi hljóp hins vegar til hægri, í sömu átt og stefndi, Elvar, beygði og lenti bifreiðin á honum. Stefnandi var fluttur með verulega áverka á slysadeild Landspítala-háskólasjúkrahúss í Fossvogi.

Tveimur og hálfri klukkustund eftir komu á slysadeild var blóð dregið úr stefnanda til rannsóknar á áfengismagni. Mældist áfengismagn í blóði hans þá 1,90‰ en honum höfðu, er blóðið var dregið, verið gefnar 10 einingar af blóði.

Fræðslumiðstöð bílgreina framkvæmdi bíltæknirannsókn á bifreið stefnda Elvars. Í skýrslu hennar kemur fram að ástand bifreiðarinnar hafi verið fremur bágborið eins og aldur hennar og notkun gefi til kynna, en bifreiðin var 16 ára gömul og ekin rúmlega 200 þúsund kílómetra. Engar athugasemdir voru þó gerðar við ljósabúnað bifreiðarinnar að framan, hemlabúnað eða hjólbarða, sem allt var talið í fullnægjandi ástandi. Stefndi, Elvar, hafði nýverið keypt bifreiðina en hún hlaut skoðun án athugasemda tæpu hálfu ári fyrir slysið.

Með tölvuskeyti, dags. 21. febrúar 2006, tilkynnti stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., stefnanda um þá niðurstöðu að meta bæri honum framangreinda háttsemi til stórfellds gáleysis og bætur til hans skyldu þarf af leiðandi skertar um 2/3 hluta.

Með málskoti, dags. 20. febrúar 2007, bar stefnandi þá ákvörðun undir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum. Niðurstaða nefndarinnar var sú að stefnandi hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi umrætt sinn og því þótti mega skerða bætur til hans um helming.

Stefnandi ákvað að una ekki niðurstöðu nefndarinnar fyrir sitt leyti. Í ljósi þess hafnaði stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., því einnig að hlíta henni með tölvuskeyti, dags. 4. apríl 2007.

Hinn 16. október 2009 fór svo fram uppgjör á grundvelli matsgerðar Skúla Gunnarssonar læknis og Sigurðar B. Halldórssonar hrl., miðað við bótaskyldu að 1/3 hluta.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Um bótagrundvöll, aðild málsins og heimild stefndu til skerðingar bótaréttar stefnanda vegna líkamstjóns hans á grundvelli stórkostlegs gáleysis. Stefnandi kveður að stefndu beri að greiða sér fullar bætur vegna afleiðinga slyssins hinn 27. nóvember 2005, á grundvelli umferðarlaga nr. 50/1987 (umfl.) og skaðabótalaga nr. 50/1993, með síðari breytingum (skbl.).

Samkvæmt 1. mgr. 88. gr. umfl. skuli sá sem ábyrgð beri á skráningarskyldu vélknúins ökutækis bæta það tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns.

Samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umfl. megi lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Samkvæmt 90. gr. umfl. beri skráður eða skráningarskyldur eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ábyrgð á því og sé fébótaskyldur skv. 88. gr.

Samkvæmt 1. mgr. 91. gr. umfl., sbr. 1. mgr. 93. gr., beri eiganda ökutækis að kaupa ábyrgðartryggingu vegna bótaþrófu sem kann að stofnast vegna notkunar þess hjá viðurkenndu váttryggingafélagi.

Samkvæmt 1. mgr. 95. gr. umfl. sé váttryggingafélag greiðsluskylt vegna bótaþrófa skv. 1. mgr. 91. gr. laganna.

Samkvæmt 1. mgr. 97. gr. umfl. skuli einkamál, sem höfðað sé til heimtu bóta gegn þeim sem bótaskyldur er skv. 90. gr., jafnframt höfðað gegn váttryggingafélagi því, sem ábyrgðartryggt hefur ökutækið. Með vísan til þessa ákvæðis sé stefndu stefnt saman í málinu.

Samkvæmt 2. mgr. 24. gr. skbl. megi að öllu eða nokkru líta fram hjá því að tjónþoli hafi orðið meðvaldur að tjóni ef ætla megi að ábyrgðin yrði honum svo þungbær að ósanngjarnt megi telja eða að það væri sanngjarnt vegna óvenjulegra aðstæðna að líta fram hjá meðábyrgð hans. Við mat á beitingu heimildarinnar skuli líta til þess hve mikið tjónið sé, eðli bótaábyrgðar, aðstæðna tjónþola, hagsmuna tjónþola, váttrygginga og annarra atriða.

Af framangreindri umfjöllum um þær réttarheimildir sem við eigi í málinu sé ljóst að bótaréttur stefnanda verði ekki skertur nema stefndu sýni fram á, annars

vegar að háttsemi stefnanda megi jafna til stórkostlegs gáleysis og hins vegar að þeir sýni fram á orsakatengsl milli þeirrar háttsemi stefnanda, sem meta megi honum til stórkostlegs gáleysis, og slyssins. Í þessu sambandi skuli benda á að af fræðiritum og dómaframkvæmd að dæma þurfi gáleysi að vera mjög mikið til þess að það sé talið stórkostlegt og þá þurfi að hafa verið um að ræða alvarlegt frávík frá þeirri háttsemi sem beri að viðhafa. Sönnunarbyrði um að gáleysi hafi verið stórkostlegt sem og um orsakatengsl hvíli á stefndu. Þá sé einnig á því byggt að gera verði ríkar kröfur til sönnunar atvika sem leiða eigi til skerðingar bótaréttar vegna líkamstjóns í umferðarslysum, á grundvelli stórkostlegs gáleysis. Þá sé á því byggt, komist dómurinn að þeirri niðurstöðu að stefnandi hafi orðið meðvaldur að tjóni sínu, að það beri að líta fram hjá þeirri meðábyrgð að öllu eða nokkru leyti, þannig að skerðing stefnanda á grundvelli eigin sakar í málinu verði önnur og minni en 2/3.

Um ástand ökutækisins KT-657 og háttsemi ökumanns þess, stefnda Elvars. Stefndandi byggir einkum á því að ástand ökutækisins KT-657 hafi verið mjög bágborið og vítavert og vísist um það til þess, sem fram hafi komið um ástand þess í bíltæknirannsóknarskýrslu Fræðslumiðstöðvar bílgreina hf. í nóvember 2005. Ástand ökutækisins og hæfni ökumanns þess til að stýra því vegna ástands þess, hafi verið stærsti orsakaþátturinn í slysi stefnanda. Sé þá sérstaklega vísað til þess sem fram hafi komið í niðurstöðu skýrslunnar á bls. 3-5. Að auki séu gerðar margvíslegar athugasemdir við ástand bifreiðarinnar í skýrslunni. Sé því byggt á því að ástand bifreiðarinnar í heild sinni, og áhrif hennar á ökuhæfni og viðbragðstíma ökumanns hennar, hafi átt verulegan þátt í því að slys stefnanda varð.

Stefndandi byggir á því að í umferðarlögum sé að finna margvísleg ákvæði sem lúti að skyldum ökumanna, einkum því að halda ökutæki í lögmæltu ástandi, strangar skyldur ökumanna gagnvart gangandi vegfarendum og að öðru leyti ákvæði er mæla fyrir um skyldur við akstur í þéttbýli. Um þetta atriði vísist sérstaklega til IV. kafla umfl. um umferðarreglur fyrir ökumenn, einkum 20. gr., 23. gr. og 24. gr. um framúrakstur og 26. gr. um skyldur gagnvart gangandi vegfarendum, V. kafla um ökuhraða, einkum 36. gr. um að miða þurfi ökuhraða m.a. við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra og að miða þurfi ökuhraða við ástand ökutækis. Þá sé vísað til VII. kafla laganna, einkum 59.-60. gr. um gerð og búnað ökutækja, sbr. einnig reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, þar sem m.a. sé kveðið á um að eigandi ökutækis beri ábyrgð á því að ökutæki sé í lögmæltu ástandi þannig að nota megi það án þess að hætta stafi af því eða óþægindi fyrir aðra. Sérstaklega skuli þess gætt, að stýrisbúnaður, hemlar, merkjateki og ljósabúnaður séu í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Vísað sé til annarra reglugerða sem settar hafa verið á grundvelli umferðarlaga nr. 50/1987, er varða skyldur ökumanna og eigenda ökutækja.

Stefndandi telur það ekki geta haft áhrif í þessu máli að eigandi og ökumaður ökutækisins KT-657 hafi eignast ökutækið fáum dögum fyrir slysið, eins og byggt hafi verið á af hálfu Lögreglustjórans í Reykjavík, þegar rannsókn vegna slyssins hafi verið felld niður, sbr. bréf Lögreglustjórans í Reykjavík dags. 3. nóvember 2006. Stefndandi telur þvert á móti að ákvæði umfl. og reglugerða sem settar hafa verið á grundvelli laganna, leggi skýrar skyldur á eigendur ökutækja þess efnis að sjá til þess að ökutæki sé ávallt í löglegu og ökufæru ástandi og um þetta sé sérstaklega vísað til 59. gr. laganna. Það geti ekki leyst eigendur ökutækja undan

þeirri ábyrgð að tryggja ökuhæft og lögmælt ástand bifreiðar, að stutt sé síðan þeir hafi eignast ökutæki. Þvert á móti sé jafnvel enn ríkari ástæða til að tryggja að ástand ökutækis sé fullnægjandi þegar keypt er notuð bifreið.

Stefnandi byggir á því að atriði sem rekja megi beinlínis til ástands ökutækisins KT-657 hafi haft veruleg áhrif á það að slys stefnanda varð, en jafnframt að ökumaður bifreiðarinnar hafi ekki hagað akstri sínum í samræmi við ákvæði umfl. og ekki í samræmi við það ástand sem bifreið hans hafi verið í.

Um háttsemi stefnanda. Stefnandi hefur lýst því yfir að hann muni ekki eftir atvikum þess kvölds sem slysið varð eða eftir slysinu sjálfu. Vísað er til þess að í umfl. sé mælt fyrir um umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur í III. kafla laganna, 11. og 12. gr. Þar segi m.a. í 11. gr. að gangandi vegfarandi skuli nota gangstétt, gangstíg eða þann hluta vegar, sem liggja utan akbrautar. Í 12. gr. komi svo m.a. fram að gangandi vegfarandi, sem ætli yfir akbraut, skuli hafa sérstaka aðgát gagnvart ökutækjum, sem nálgist. Hann skuli fara yfir akbraut án óþarfrar tafar. Þegar farið sé yfir akbraut skuli nota gangbraut, ef hún er nálæg. Sama eigi við um göng og brú fyrir gangandi vegfarendur. Að öðrum kosti skuli ganga þvert yfir akbraut og að jafnaði sem næst vegamótum.

Þetta séu þær háttemisreglur sem eigi við um háttsemi stefnanda. Þrátt fyrir að ljóst sé að stefnandi hafi ekki fylgt fyrirmælum umferðarlaga sem mæla fyrir um háttsemi gangandi vegfarenda byggir stefnandi á að háttsemi hans eða ölvun megi ekki jafna til stórkostlegs gáleysis, en jafnframt að þrátt fyrir að háttsemi hans kunni að vera talin stórkostlegt gáleysi, að hún eigi ekki að leiða til svo mikillar skerðingar á bótarétti hans vegna slyssins sem lögð hafi verið til grundvallar uppgjóri í málinu, eða 66.66%.

Um orsakir slyss stefnanda og bótaskyldu stefndu. Stefnandi kveður að meginorsakir slyssins sé að rekja til ástands bifreiðarinnar KT-657 og háttsemi ökumanns hennar og aðgæsluleysis. En einnig megi rekja orsakirnar til atburðarásarinnar í heild, þ.e. þess þegar ökumaður Yaris bifreiðarinnar KJ-793 hafi sveigt fyrirvaralaust og skyndilega fyrir bifreiðina KT-657 án þess að gefa sérstakt aðvörunarmerki eða stefnuljós með þeim afleiðingum að ökumaður bifreiðinnar KT-657 hafi skyndilega þurft að beygja yfir á hægri akrein til að komast hjá árekstri við bifreiðina KJ-793, en stefnandi hafi þá orðið fyrir bifreiðinni. Þessi röð atvika í heild sinni, auk atriða er snúa að bifreiðinni KT-657 og háttsemi ökumanns hennar, eigi að leiða til þess að stefndu verði dæmdir til að bæta stefnanda að fullu líkamstjón það sem hann hafi orðið fyrir í slysinu.

Um heimild 2. mgr. 24. gr. skbl. til að líta fram hjá meðábyrgð tjónþola. Stefnandi byggir á því að verði talið að háttsemi hans hafi verið orsakavaldur í umræddu slysi og að þá háttsemi megi meta til stórkostlegs gáleysis, beri að líta til ákvæðis 2. mgr. 24. gr. skbl. við mat á bótarétti stefnanda vegna slyssins. Telur stefnandi að það ákvæði og þau sjónarmið sem ákvæðið byggir á leiði til þess að líta beri fram hjá hugsanlegri meðábyrgð hans í slysinu. Ljóst sé að tjón stefnanda vegna slyssins hafi verið mikið, hann hafi verið lengi óvinnufær og í endurhæfingu og aðstæður hans eftir slysið séu allt aðrar en fyrir það. Einnig beri að líta til þess að fyrir hendi sé ábyrgðartrygging skv. bótareglu 88. gr. umfl. sem bæta eigi tjón stefnanda.

Um heimild til skerðingar bóta stefnanda vegna eigin sakar. Stefnandi byggir að lokum á því, verði talið að skerða beri bætur til hans vegna slyssins á grundvelli stórkostlegs gáleysis, að meðábyrgð eða eigin sök hans eigi að vera önnur og minni en 66,66% eða 2/3. Í því sambandi sé m.a. bent á niðurstöðu úrskurðarnefndar í váttryggingamálum, þess efnis að líkamstjón stefnanda eigi að bætast að helmingi.

Stefnandi vísar til ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993, með síðari breytingum, einkum I. kafla laganna. Vísað er til umferðarlaga nr. 50/1987, sem og reglugerða settra á grundvelli þeirra, einkum reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja. Vísað er til laga nr. 20/1954 um váttryggingasamninga og laga nr. 91/1991.

Málsástæður og lagarök stefnda

Aðalkrafa stefndu um sýknu byggist á því að með þegar greiddum bóttum sé tjón stefnanda að fullu bætt. Að lögum eigi stefnandi því ekki frekara tilkall til bóta úr hendi stefndu.

Stefndu byggja skerðingu á bóttum til stefnanda á 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og telja hann hafa verið meðvald að tjóni sínu af stórkostlegu gáleysi. Í nefndu ákvæði 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.“

Stefndu byggja í fyrsta lagi á því að ölvun stefnanda hafi verið slík að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða. Áfengismagn í blóði hans kl. 05.00 mældist 1,90%. Blóðið hafi verið dregið tveimur og hálfri klukkustund eftir að slysið hafi átt sér stað og eftir að stefnanda höfðu verið gefnar 10 einingar af blóði. Það liggi því fyrir að stefnandi hafi verið ofurölvi þegar slysið átti sér stað. Í öðru lagi telji stefndu þá háttsemi stefnanda að hafa staðið að næturlagi á miðri fjölfarinni akbraut, þar sem leyfilegur hámarkshraði sé 60 kílómetrar á klukkustund, fela í sér stórkostlegt gáleysi. Stefnda Elvari og öikumanni Yaris bifreiðarinnar beri saman um að stefnandi hafi staðið kyrr á akbrautinni og veifað höndum. Stefnandi megi gera sér ljósa grein fyrir hættunni sem þetta athæfi hans hafi valdið, bæði honum og öðrum. Með athæfi sínu hafi hann lagt bæði sjálfan sig og aðra í hættu.

Í stefnu sé fullyrt að gáleysi þurfi að vera mjög mikið til þess að það sé talið stórkostlegt sem og að nauðsynlegt sé að um hafi verið að ræða alvarlegt frávik frá þeirri háttsemi sem beri að viðhafa. Í þessu sambandi skuli tekið fram að munurinn á einföldu gáleysi og stórkostlegu gáleysi er stigsmunur. Þannig feli stórkostlegt gáleysi í sér alvarlegra frávik frá þeirri háttsemi, sem tjónvaldi beri að viðhafa, en þurfi ekki að þýða að hann hafi verið meðvitaðri um möguleika á tjóni, en þegar um almennt gáleysi sé að ræða. Það sé því ljóst að magn áfengis í blóði tjónvalds hafi haldist í hendur við gáleysisstig háttsemi hans. Í greinargerð með frumvarpi því sem hafi orðið að lögum nr. 30/2004 segi í athugasemdum með 2. mgr. 27. gr. að ölæði hafi verið skýrt svo að áfengismagn í blóði þurfi að hafa verið meira en 1,20‰ og helst í námunda við 1,60‰ til þess að váttryggingataki teljist hafa verið í

slíku ástandi. Með hliðsjón af þessum viðmiðum sé ljóst að áfengismagn í blóði stefnanda hafi verið svo langt yfir eðlilegum mörkum þegar slysið átti sér stað að virða beri honum það til stórkostlegs gáleysis, enda geti honum ekki dulist að svo ótæpileg neysla áfengis gæti valdið tjóni. Þá feli það, að standa að næturlagi kyrr á miðri akbraut á einni af fjölförnustu akstursleiðum borgarinnar, þar sem umferðarhraði sé að jafnaði umtalsverður, augljóslega í sér verulega alvarlegt frávik frá viðurkenndri háttsemi sem og brot á ákvæðum III. kafla laga nr. 50/1987 sem beri yfirskriftina umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur. Þegar háttsemi stefnanda er virt heildstætt sé því ljóst að hana beri að meta honum til stórkostlegs gáleysis.

Stefndu byggja aukinheldur á því að augljóst orsakasamband sé á milli framangreindrar háttsemi stefnanda og slyssins. Raunar telja stefndu slysið eingöngu verða rakið til stórfellds gáleysis stefnanda, sem hafi staðið verulega ölvæður á miðri Miklubraut, sem sé ein fjölfarnasta og hættulegasta akbraut höfuðborgarsvæðisins, en úti hafi verið náttmyrkur og stefnandi dökkklæddur og án endurskinsmerkja. Á umferðareyju milli akstursstefna Miklubrautar sé á þeim stað sem slysið varð 1,3 metra há girðing sem ætluð sé til þess að hindra umferð gangandi vegfarenda yfir Miklubraut, enda ærin ástæða til. Um 75 metrum austar sé svo ljóastýrð gangbraut sem stefnanda beri eðli málsins samkvæmt að nota ef ætlun hans hafi verið að komast yfir akbrautina. Þá beri gögn málsins með sér að stefnanda hafi veist fullnægjandi tími til að víkja af akbrautinni eftir að hann hafi orðið bifreiðanna var en þess í stað ákveðið, án sýnilegrar ástæðu, að staldra við á miðri akbrautinni og veifa þeim þar til þær hafi verið komnar alveg að honum.

Í ljósi alls framangreinds telja stefndu sýnt að stefnandi hafi með háttsemi sinni umrætt sinn sýnt stórkostlegt gáleysi og því standi engin rök til annars en að skerða bætur til stefnanda að verulegu leyti með vísan til 2. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987.

Stefndu mótmæla því að efni standi til þess, með vísan til 2. mgr. 24. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, að líta skuli fram hjá því frekar en þegar hafi verið gert að stefnandi hafi verið meðvaldur að tjóni sínu. Tilvitnað ákvæði kveði á um undantekningu frá almennum reglum og beri því að túlka það þröngt. Beiting reglu 2. mgr. 24. gr. komi þar af leiðandi einungis til skoðunar við afar óvenjulegur aðstæður sem stefnandi hafi ekki fært nokkur rök fyrir að til staðar séu í þessu máli. Í þessu sambandi beri enn fremur að líta til þess að eitt þeirra atriða sem horfa skuli til við mat á því hvort heimildinni skuli beitt sé eðli bótaábyrgðar. Í því tilviki sem hér um ræðir komi meðábyrgð stefnanda til af háttsemi sem metin sé honum til stórkostlegs gáleysis. Þegar af þeirri ástæðu fæst ekki séð að rök standi til að beita framangreindri reglu.

Stefnandi virðist byggja kröfu sína um auknar bætur á því að bifreið stefnda Elvars hafi verið vanbúin og að stefndi, Elvar, hafi sýnt af sér saknæma háttsemi. Þessi málatilbúnaður stefnda vekur nokkra furðu stefndu enda hvíli ábyrgð á hlutlægum grunni samkvæmt 1. mgr. 88. gr. laga nr. 20/1987. Hvað sem því líði sé því harðlega mótmælt að slys stefnanda megi á einhvern hátt rekja til ástands bifreiðar stefnda Elvars eða háttsemi hans. Ekkert sé fram komið í málinu sem bendi til þess að orsakasamband sé þar á milli. Sönnunarbyrði þar að lútandi hvíli á stefnanda og sú sönnun hafi ekki tekist. Í bíltæknirannsóknarskýrslu Fræðslumiðstöðvar bílgreina hf., sem unnin hafi verið að beiðni lögreglunnar í

nóvember 2005, komi þvert á móti skýrlega fram að ljósabúnaður að framan, sem og hemlabúnaður og hjólbarðar, hafi verið í fullnægjandi ástandi. Stefndi, Elvar, hafi keypt bifreiðina örfáum dögum áður en slysið hafi átt sér stað og hún hafi hlotið skoðun tæpu hálfri ári áður. Ekkert sé því fram komið sem styðji þær haldlausu fullyrðingar stefnanda að stefndi Elvar hafi á einhvern hátt vanrækt skyldur sínar samkvæmt tilvitnuðum ákvæðum VII. kafla laga nr. 50/1987 eða reglugerða settum með stoð í þeim.

Þá sé ekkert fram komið í máli þessu sem bendi til þess að háttsemi stefnda, Elvars, hafi verið gálaus í umrætt sinn eða hann hafi ekki fylgt tilvitnuðum ákvæðum IV. og V. kafla laga nr. 50/1987 í hvívetna. Öllum fullyrðingum stefnanda þar að lútandi mótmæli stefndu sem bæði röngum og ósönnuðum. Þvert á móti bendi öll gögn málsins til þess að stefndi, Elvar, hafi ekið á löglegum hraða, hagað akstri sínum í fullkomnu samræmi við aðstæður og brugðist rétt við þegar hann hafi orðið stefnanda var.

Um lagarök vísa stefndu til ákvæða umferðarlaga nr. 50/1987, ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993, með síðari breytingum, sem og almennra reglna skaðabótaréttar, einkum reglunnar um meðábyrgð tjónþola og reglna um sönnun og sönnunarbyrði. Þá vísa stefndu til almennra reglna váttryggingaréttar sem og ákvæða laga nr. 30/2004 um váttryggingasamninga.

Málkostnaðarkrafa stefndu byggist á XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Ágreiningslaust er að stefndu bera fébótaábyrgð á því tjóni er stefnandi varð fyrir í slysinu 27. nóvember 2005, samkvæmt 1. mgr. 90. gr., sbr. 1. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Stefndu hafa viðurkennt fébótaábyrgð sína og greitt stefnanda skaðabætur er miða við 2/3 eigin sök hans og telja að bætur til hans eigi að skerðast með vísan til 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga en stefnandi telur að honum beri fullar bætur.

Ágreiningslaust er að stefnandi var ölvaður er slysið átti sér stað. Ekki liggur fyrir hve mikið áfengismagnið var í blóðinu á slysstundu. Tveimur og hálfum tíma síðar, og eftir að stefnanda höfðu verið gefnar 10 einingar af blóði, mældist áfengismagnið í blóðinu 1.90%. Því hefur stefnandi verið verulega ölvaður þá er slysið átti sér stað.

Samkvæmt skýrslu tæknideildar lögreglunnar voru aðstæður á slysstað á Miklubrautinni þannig, að akbrautin var þurr, það var myrkur en lýsing góð. Slysið átti sér stað um það bil 75 metrum frá upplýstri gangbraut á móts við Engihlíð. Stefnandi stóð á hægri akrein er liggur í vestur og veifaði höndum. Í ljósi aðstæðna, og með tilliti til girðingar sem liggur á milli akreina til austurs og vesturs, verður ekki séð af hverju stefnandi var á götunni en ekki á gangstéttinni við hliðina. Svo virðist sem stefnandi hafi verið þarna í algerri erindisleysu, þar sem girðing myndi hefta för hans yfir götuna. Fyrir dómi upplýsti stefnandi að hann myndi ekkert eftir slysinu, en gat sér helst til að hann hafi verið á leið að húsi ofarlega á Snorrabraut.

Þegar litið er til ástands stefnanda, staðhátta og atvika að öðru leyti, verður að telja að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þegar slysið átti sér stað.

Samkvæmt gögnum málsins bar slysið að með þeim hætti að BMW bifreið stefnda, Elvars, og Yaris bifreið voru samsíða gegnt rauðu ljósi á gatnamótum Miklubrautar og Lönguhlíðar. Þeim var ekið af stað er grænt ljós kviknaði og fór Yaris bifreiðin hraðar á hægri akrein, en stefndi á þeirri vinstri. Ökumaður Yaris bifreiðarinnar var kominn nokkuð lengra en stefndi, Elvar, er hann sá stefnanda á miðri akbrautinni. Kveðst ökumaður Yaris bifreiðarinnar þá hafa hægt ferðina og sveigt af hægri akrein yfir á þá vinstri. Stefndi, Elvar, kveðst þá, til að komast hjá árekstri, hafa skipt um akrein þ.e. beygt af þeirri vinstri yfir á þá hægri. Hafi hann þá komið auga á stefnanda sem hafi staðið hægra megin við miðlínu akbrautarinnar og veifað höndum. Kveðst stefndi, Elvar, hafa hemlaði samstundis og beygt til hægri til að komast hjá því að aka á stefnanda. Stefnandi hafi hins vegar hlaupið til hægri, í sömu átt og stefndi, Elvar, beygði, og lenti bifreiðin á honum.

Stefnandi hefur haldið því fram að ástandi bifreiðarinnar hafi verið verulega ábótavant og einnig hafi aksturslag stefnda, Elvars, valdið slysinu. Fyrir liggur að bifreið stefnda var nokkuð gömul og ástandið í samræmi við það. Telja verður ósannað, að orsakasamband sé á milli ástands bifreiðarinnar og slyssins. Þá liggur ekkert fyrir um að stefndi, Elvar, hafi ekið ógætilega, heldur virðist svo sem Yaris bifreiðin hafi birt honum sýn er hún ók í veg fyrir stefnda, Elvar.

Með vísan til þess sem að framan greinir telur dómurinn að slysið megi fyrst og fremst rekja til stórkostslegs gáleysis stefnanda og hann þurfi því sjálfur að bera 2/3 hluta tjóns síns vegna eigin sakar. Með hliðsjón af atvikum þykja ekki skilyrði til þess að líta fram hjá eigin sök stefnanda, sbr. 2. mgr. 24. gr. skaðabótalaga.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ.e. þóknun lögmans hans, Hervarar Pálsdóttur hdl. greiðist úr ríkissjóði og þykir hæfilega ákveðinn 480.000 kr. Er þá ekki tekið tillit til virðisaukaskatts.

Sigrún Guðmundsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

DÓMSORÐ

Stefndu, Sjóvá Almennar tryggingar hf. og Elvar Hákon Már Jóhannsson, eru sýknaðir af kröfum stefnanda, Baldurs Þorsteinssonar.

Málskostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmans hans, Hervarar Pálsdóttur hdl., 480.000 krónur.

Sigrún Guðmundsdóttir

