

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur þriðjudaginn 22. maí 2012 í máli nr. E-2892/2011:

Rúnar Þór Snorrason

(Kári Hólmar Ragnarsson hdl.)

gegn

A1988 hf.

(Valgeir Pálsson hrl.)

Höldi ehf.

(Jón Eðvald Malmquist hdl.)

Tryggingamiðstöðinni hf. og

(Valgeir Pálsson hrl.)

Vátryggingafélagi Íslands hf.

(Jón Eðvald Malmquist hdl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 24. apríl sl., er höfðað 27. júní 2011.

Stefnandi er Rúnar Þór Snorrason, Kálfafelli 1a, Kirkjubæjarklaustri.

Stefndu eru A1988 hf., Korngörðum 2, Reykjavík, Höldur ehf., Tryggvabraut 12, Akureyri, Tryggingamiðstöðin hf., Síðumúla 24, Reykjavík og Vátryggingafélag Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að stefndu verði gert að greiða honum sameiginlega (in solidum) 18.536.875 krónur, ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 22. október 2008 til greiðsludags. Hann krefst þess enn fremur að stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf., verði gert að greiða honum 4.731.503 krónur, ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 22. október 2008 til greiðsludags. Þá krefst hann þess í öllum tilvikum að stefndu verði dæmdir til að greiða honum málskostnað sameiginlega (in solidum), ásamt álagi vegna virðisaukaskatts og að hann verði tildæmdur stefnanda eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. krefjast þess aðallega að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og þeim tildæmdur málskostnaður

úr hans hendi að mati dómsins, en til vara að dómkröfur verði lækkaðar og málskostnaður látinn niður falla.

Dómkröfur stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðvarinnar hf. eru þær aðallega að þeir verði sýknaðir af kröfum stefnanda og þeim dæmdur málskostnaður. Til vara krefjast þeir verulegrar lækkunar á stefnufjárhæð og þess að málskostnaður verði látinn niður falla. Þá er þess krafist að ef bætur verði að einhverju leyti tildæmdar beri tildæmd bótafjárhæð fyrst dráttarvexti frá dómsuppsögudegi að telja.

I

Stefnandi er bóndi og hefur stundað sauðfjárbúskap og rófurækt á jörðinni Kálfafelli I í Skaftárhreppi, Vestur-Skaftafellssýslu, undanfarin ár. Þann 29. október 2006 um klukkan 18:30 ók hann dráttarvél sinni, PY-447, með áföstum tengivagni niður afleggjarann að Kálfafelli og niður á þjóðveg nr. 1, Suðurlandsveg. Þjóðvegurinn liggur í austur-vestur stefnu. Í tengivagninum var sauðfé og beið fjárflutningabifreið, vörubifreiðin MF-188 með sérstakan fjárflutningavagn aftan í, á þjóðveginum til þess að taka við fénu og færa til slátrunar. Ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar, Jón Halldór Malmquist, hafði lagt bifreiðinni við syðri akreinina. Stefnandi bakkaði dráttarvélinni að fjárflutningavagninum. Á meðan var Jón Halldór þegar kominn upp í fjárflutningavagninn og vann að undirbúningi þess að flytja féð milli vagnanna. Stefnandi steig út úr dráttarvélinni og gekk með fram tengivagninum á syðri vegöxl í því skyni að aðstoða Jón Halldór við að færa sauðféð á milli vagnanna. Í þann mund ók önnur bifreið, MF-259, á syðri akreininni austur þjóðveginn. Ökumaður hennar, Jón Örn Bergsson, hugðist aka sunnan við dráttarvélina en ók á vegrið og á vinstra framhjól dráttarvélarinnar. Þaðan skall bifreiðin á stefnanda þar sem hann gekk við vegbrúnina. Bifreiðin stöðvaðist á vinstra hjóli tengivagnsins. Við áreksturinn kastaðist stefnandi utan í fjárflutningavagninn og síðan undir vegrið við vegarkantinn.

Atvikum er lýst svo í lögregluskýrslu að lögreglunni hafi um kl. 18:30 borist tilkynning um alvarlegt umferðarslys við Kálfafell í Skaftárhreppi. Hafi þegar verið haldið af stað á vettvang og komið þangað um kl. 18:43. Á vettvangi hafi verið myrkur og engin lýsing að undanskilinni birtu frá ljósum bifreiða sem þar hafi verið. Engin úrkoma hafi verið, frostlaust og yfirborð vegarins þurrt. Fram kemur að líklegt sé að stefnandi hafi orðið fyrir bifreiðinni eftir að hún kastaðist áfram frá vegriðinu og sé líklegt að hann hafi kastast utan í fjárflutningavagninn sem var aftan í vörubifreiðinni og þaðan undir vegriðið þar sem hann síðan fannst.

Haft er eftir Jóni Erni, ökumanni bifreiðarinnar MF-259, á slysstað, að hann hafi séð skært ljóst og talið sig vera að mæta vöruflutningabifreið, en töluverð umferð slíkra bifreiða hafi verið á Suðurlandsvegi. Kvaðst Jón Örn því hafa vikið vel til hægri áður en hann myndi mæta vöruflutningabifreiðinni, en ekki áttað sig á því að fyrirstaða væri á veginum fyrr en í þann mund sem bifreið hans hafi skolið á dráttarvélinni. Hann hafi aldrei orðið var við stefnanda. Kvað Jón Örn ökuhraða sinn hafa verið um 80-90 km/klst. Við síðari skýrslugjöf hjá lögreglu kvaðst Jón Örn hafa verið á ferð með erlenda vini um Suðurlandið og hafi þau verið á leið að Lómagnúp í umrætt sinn. Hann hafi sjálfur ekið frá Skógarfossi á um 80-100

km/klst. Kvaðst Jón Örn hafa séð skær ljós á móti sér og talið það vera vöruflutningabíl, en þau hafi mætt nokkrum á leiðinni. Ljósinn hafi verið mjög sterk og hafi hann, í stað þess að blindast, fylgst með vegstikum með fram vegkantinum og ekið eins nálægt þeim og hann hafi þorað, enda hafi hann talið það öruggara þegar hann myndi mæta stórra vöruflutningabifreið. Það hafi ekki verið fyrir en í þann mund sem hann hafi talið sig vera að mæta flutningabifreiðinni að hann hafi gert sér grein fyrir að staða ljósanna benti til að bifreiðin væri á miðjum veginum og hann því dregið úr ökuhraðanum, sveigt til hægri til að forðast árekstur og ætlað að hemla en ekki vitað fyrir en árekstur hafi orðið. Aðspurður kvaðst Jón Örn ekki hafa verið að fylgjast með ökuhraðanum en talið sig vera kominn niður fyrir 80 km/klst. Hann hafi ekki séð stefnanda eða gert sér grein fyrir að hann hafi orðið fyrir bifreiðinni fyrir en lögregla hafi upplýst um það.

Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst Jón Halldór Malmquist, ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar, hafa ekið eftir Þjóðvegi 1 á leið austur og stöðvað við afleggjarann að Kálfafellsbæjum. Hann hafi séð þegar stefnandi hafi lagt af stað frá bænum á dráttarvélinni og farið að undirbúa það að taka á móti fénu. Jón Halldór kvað stefnanda hafa lagt dráttarvélinni inni á afleggjaranum og komið til að aðstoða sig við að gera allt klárt. Hann hafi síðan sagt stefnanda að bakka tengivagninum að fjárflutningavagninum og sjálfur sagt honum til við það. Aðspurður sagði Jón Halldór það alvanalegt að færa fé á milli vagna á Þjóðvegi 1, þegar ekki væri unnt að koma fjárflutningavagninum að bæjum. Það hafi hins vegar ekki verið reyndin með Kálfafell heldur sé ágætt að athafna sig við bæinn. Þessi staðsetning hafi verið valin þar sem um fátt fé hafi verið að ræða sem hafi verið tilbúið og það væri því fljótlega en að aka að bænum. Jón Halldór sagði engar sérstakar ráðstafanir hafa verið gerðar svo sem varðandi ljós og merkingar, ekki hafi verið nein viðvörunarljós notuð í þetta sinn og hann hafi sjálfur gleymt að hafa „hazzard“ ljósinn í gangi á bifreiðinni og vagninum sem hann þó almennt geri. Hins vegar taldi hann nóg ljós hafa verið á staðnum, bæði í vagninum og á dráttarvélinni.

Við skýrslutöku af stefnanda er haft eftir honum að hann hafi séð fjárflutningavagninn bíða á Þjóðveginum og því haldið áleiðis þangað á dráttarvél sinni. Hann hafi fyrst stöðvað á afleggjaranum og aðstoðað Jón Halldór við að gera klárt og síðan, eftir fyrirmælum Jóns Halldórs, bakkað dráttarvélinni að vagninum. Stefnandi kvaðst hafa haft vinnuljós logandi á dráttarvélinni. Þau snúi bæði fram og aftur og séu staðsett efst á húsi hennar. Þá hafi aðalljós vélarinnar verið kveikt en hann væri ekki viss um hvort „hazzard“ ljósinn hafi verið kveikt. Engar sérstakar ráðstafanir hafi verið gerðar til að vara umferð við vinnu á Þjóðveginum.

Í bifreiðinni MF-259 voru þrjú farþegar; tveir breskir ríkisborgarar búsettir í London, Harpal Jhutti og Rupert Giles Merryweather, og einn finnskur, Antero Petteri Pehkonen. Lögregla ræddi við þau á vettvangi og báru þau öll að þau hafi séð skær ljós á veginum skömmu fyrir slysið, en ekkert þeirra hafi áttað sig á því að fyrirstaða væri á akreininni, heldur hafi þau gert ráð fyrir að vera að mæta stórra bifreið. Við síðari skýrslugjöf hjá lögreglu staðfesti Antero að rétt fyrir áreksturinn hafi hann séð sterk ljós framundan. Ekki hafi verið hægt að sjá hvað var á bak við þau en hann hafi talið að um stóra bifreið væri að ræða vegna þess hversu hátt uppi ljósinn hafi verið og hversu sterk þau hafi verið. Það hafi ekki verið fyrir en um það leyti sem ökutæki þeirra hafi lent á dráttarvélinni að hann hafi séð að eitthvað hafi verið stöðvað þar fyrir framan, Jón Örn hafi þá reynt að sveigja til hægri, en ekki tekist að afstýra árekstrinum.

Stefán Björnsson föðurbróðir stefnanda var á vettvangi þegar slysið varð, en hann var staddur í bifreið sinni við afleggjarann að Kálfafelli og sneri henni þannig að ljós hennar lýstu upp svæðið á milli vagnanna. Stefán kvaðst, í lögregluskýrslu, hafa verið að stíga út úr bifreið sinni þegar hann hafi heyrt mikinn hávaða og áttað sig á því að árekstur hafi orðið. Hann kvaðst ekki vita til þess að ráðstafanir hafi verið gerðar vegna umferðar um þjóðveginn á meðan unnið hafi verið þar. Aðalljósinn hafi verið á dráttarvélinni, en hann var ekki viss um vinnuljós og minnti að ljóstýrur hafi verið á fjárflutningavagninum, en engin blikkljós eða viðvörunarljós hafi verið í gangi.

Stefnandi var fluttur með sjúkrabíl á Kirkjubæjarklaustur og sóttur þangað af þyrlu Landhelgisgæslunnar sem flutti hann á slysadeild Landspítala – háskólasjúkrahúss í Fossvogi til aðhlyningar. Hann hefur síðar fengið meðferð hjá læknum á endurhæfingardeild spítalans á Grensá. Stefnandi er lamaður fyrir neðan mitti og bundinn við hjólastól.

Bifreiðin MF-259 var, þegar slysið varð, í eigu stefnda Hölds ehf. og var tryggt lögbundinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. Vörubifreiðin MF-188 var á þessum tíma í eigu stefnda A1998 hf. og tryggt lögbundinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Tryggingamiðstöðinni hf. Stefnandi hafði á slysdegi frjálssa slysatryggingu hjá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf.

Stefnandi leitaði afstöðu hinna stefndu tryggingafélaga til bótaskyldu í ársbyrjun 2007. Bótaskylda var viðurkennd en talið að stefnandi ætti að bera þriðjung tjóns síns sjálfur vegna eigin sakar. Ágreiningur um skiptingu sakar vegna tjóns á ökutækjum þeim sem áttu hlut að máli var lagður fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna. Komst nefndin að þeirri niðurstöðu að ökumenn bifreiðanna MF-188 og MF-259 og stefnandi skyldu hver bera þriðjung sakar vegna árekstrarins. Þau vátryggingafélög sem vátryggtu ökutækin ákváðu að una niðurstöðu nefndarinnar. Eigandi vörubifreiðarinnar MF-188, stefndi A1988 hf., vildi ekki una niðurstöðu tjónanefndarinnar og skaut málinu til úrskurðarnefndar í vátryggingamáli með málskoti sem móttakið var hjá nefndinni 12. desember 2007. Í úrskurði úrskurðarnefndarinnar 29. janúar 2008 var komist að sömu niðurstöðu um sakarskiptingu og í tjónanefndinni.

Stefndi Vátryggingafélagi Íslands hf. og stefnandi sammæltust um að óska mats á líkamstjóni stefnanda vegna slyssins, en stefndi Vátryggingafélagi Íslands hf. tók að sér að sjá um uppgjör gagnvart stefnanda. Var stefnanda metinn 85% varanlegur miski og 100% varanleg örorka. Þá er tímabundið atvinnutjón talið 100% frá slysdegi til 20. júlí 2007 og þjáningabætur rúmliggjandi frá slysdegi til 25. maí 2007 og frá 1. júní 2007 til 20. júlí 2007, en batnandi án rúmlegru frá 26. maí 2007 til 31. maí 2007. Stöðugleikatímapunktur var talinn vera 20. júlí 2007.

Stefnandi setti fram skaðabótakröfu byggða á niðurstöðu matsmanna 22. september 2008. Var því jafnframt mótmælt að um eigin sök væri að ræða. Í kjölfarið fór fram uppgjör á 2/3 hluta bóta á flestum þeim liðum sem krafist var.

Með bréfi stefnda Vátryggingafélags Íslands hf., dags. 20. maí 2009, var fallist á frekari bótagreiðslur, vegna bóталиða sem ekki hafði verið fallist á áður. Var um að ræða 30% álag á miska, sjúkrakostnað og launakostnað og voru þessir liðir

bættir að 2/3 hlutum. Þá taldi stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. skilyrði til að bæta kostnað vegna breytinga á húsnæði stefnanda, að loknu mati á nauðsynlegum breytingum og kostnaði við það. Því var hins vegar hafnað af stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. að greiða bætur vegna húsaleigu, hjólastólalyftu í dráttarvél, sérútbúinnar bifreiðar, meints fyrirsjáanlegs framtíðarkostnaðar og tímabundins atvinnutjóns sambúðarmaka.

Stefnandi tók við greiðslu bóta frá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf., fyrir hönd tryggingafélaganna, með fyrirvara að því er varðar frádrátt vegna eigin sakar. Hann hefur höfðað mál þetta til greiðslu þess hluta bóta sem dreginn var frá, auk greiðslu bóta vegna kröfuliða sem ekki var fallist á.

Stefnandi gaf skýrslu fyrir dómi, sem og vitnin Jón Örn Bergsson og Ásgeir Núpan Ágústsson.

II

Stefnandi byggir kröfu sína á því að hann eigi enga sök á slysinu og eigi því kröfu á stefndu sem nemi þeim 1/3 af tjóni hans sem ekki hafi verið gerður upp. Bótagrundvöllur byggist á sakarreglunni, reglunni um vinnuveitendaábyrgð og ábyrgðarreglum umferðarlaga. Sérstaklega sé byggt á því að samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 verði bætur vegna líkamstjóns einungis lækkaðar ef sá sem hafi orðið fyrir tjóninu hafi verið meðvaldur að tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Hvað varði frjálsa slysatryggingu stefnanda hjá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. sé bent á að félagið losni einungis undan ábyrgð sinni ef um stórkostlegt gáleysi eða ásetning hafi verið að ræða af hálfu tjónþola, sjá skilgreiningu á hugtakinu slys í 3. gr. skilmála nr. SS10 og ákvæði 8. og 9. gr. sameiginlegra skilmála nr. YY10. Engan veginn verði fallist á að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í umrætt sinn.

Í fyrsta lagi verði að benda á að ákvörðun um hvar fjárflutningarnir, þ.e. flutningur á fénu af tengivagni stefnanda og yfir í fjárflutningabifreiðina, hafi verið framkvæmdir hafi ekki verið tekin af stefnanda heldur af Jóni Halldóri Malmquist, ökumanni fjárflutningabifreiðarinnar. Hann hafi þannig lagt bifreið sinni og hafið undirbúning fjárflutninganna áður en stefnandi hafi komið á staðinn. Í lögregluskýrslum komi fram að vanalega komi fjárflutningabifreiðin upp að bænum og flutningarnir fari fram þar. Ástæða þess að Jón Halldór hafi kosið umrætt verklag í þetta sinn sé óljós, en þó megi gera ráð fyrir að það hafi verið viðhaft með það fyrir augum að spara Jóni Halldóri, og þar með vinnuveitanda hans, tíma og fyrirhöfn. Þar sem Jón Halldór hafi tekið ákvörðun um hvernig verkinu yrði hagað í umrætt sinn og haft allt frumkvæði að þessu verklagi verði háttsemi stefnanda ekki talin honum til sakar og enn síður til stórkostlegs gáleysis.

Í öðru lagi verði ekki fallist á að umrætt verklag, eða a.m.k. þáttur stefnanda í þessari atburðarás, teljist til stórkostlegs gáleysis. Samkvæmt 2. mgr. 27. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé heimilt, a.m.k. í sérstökum tilvikum, að stöðva eða leggja bifreið á vegi. Samkvæmt sama ákvæði megi þar að auki stöðva ökutæki eða leggja því vinstra megin á vegi utan þéttbýlis. Þar að auki megi benda á að í lögregluskýrslu komi fram að Stefán Björnsson bóndi hafi lagt bifreið sinni stutt frá

og lýst upp svæðið með framljósum bifreiðarinnar. Þó að rökkvað hafi verið hafi því hverjum manni átt að vera ljós staðsetning dráttarvélarinnar og fjárflutningabifreiðarinnar á veginum. Bent sé á að glitmerki og vegrið hafi verið til leiðbeiningar. Af ofangreindu verði ráðið að sú ályktun Jóns Arnar Bergssonar, ökumanns bifreiðarinnar sem ók á stefnanda, að dráttarvélin hlyti að vera flutningabifreið að koma úr gagnstæðri átt, og þá á nyrðri akrein, hafi verið órökrétt og ófyrirsjáanleg. Þá sé einnig bent á að slysið hafi átt sér stað á löngum, beinum kafla á þjóðveginum, þar sem hvorki beygjur á veginum né aðrar hindranir ættu að valda vandræðum. Þá telji stefnandi sýnt að ökuhraði bifreiðarinnar sem ók á stefnanda hafi verið langt yfir leyfilegum hraða og ökulag ökumannsins að öðru leyti enn fremur óforsvaranlegt. Þar sé meðal annars vísað til þess að bifreiðinni virðist fyrst hafa verið ekið á hægri vegrið, áður en henni hafi verið ekið á stefnanda. Sök í málinu hljóti fyrst og fremst að hvíla á herðum Jóns Arnar sem hafi valið óforsvaranlega akstursleið hægri megin við ökutækin á syðri akrein og að lokum ekið á stefnanda.

Í þriðja lagi verði að benda á að stefnandi hafi gengið með fram vegbrún syðri akreinar vegarins. Stefnandi hafi ekki verið á sjálfri akbrautinni heldur á vegöxl, sbr. 1. mgr. 11. gr. umferðarlaga. Ökumönnum beri að gæta sérstakrar varúðar gagnvart gangandi vegfarendum, sbr. t.d. 26. gr. umferðarlaga en í 1. mgr. ákvæðisins segi meðal annars að ökumaður sem aki fram hjá gangandi vegfaranda skuli veita honum nægilegt rými á veginum. Það sé reyndar ljóst að Jón Örn, ökumaður bifreiðarinnar sem ók á stefnanda, hafi ekki séð stefnanda, en það verði ekki skrifað á ábyrgð stefnanda. Dómaframkvæmd Hæstaréttar sýni svo ekki verður um villst að gangandi vegfarendur verði ekki látnir sæta lækkun á bótafjárhæð vegna meðábyrgðar nema í algerum undantekningartilvikum, svo sem ef þeir hafi sýnt af sér algerlega óforsvaranlega hegðun vegna ölvunar. Hafi helstu fræðimenn á sviði skaðabótaréttar reyndar talið að með tilkomu 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga sé meðábyrgð gangandi vegfarenda nánast úr sögunni.

Meðal annars af ofangreindum sökum sjái stefnandi sig knúinn til þess að leita til dómstóla og fá hnekkkt þeirri sakarskiptingu sem hin stefndu tryggingafélag hafi lagt til grundvallar.

Að sakarskiptingu frátalinni sé í málinu deilt um tiltekna bóталиði sem falli undir sjúkrakostnað og annað fjártjón. Þessum bóталиðum hafi verið hafnað af hálfu stefndu. Að öðru leyti en varði þessa bóталиði, telji stefnandi að fjárhæðir í málinu séu óumdeildar.

Stefnandi hafi haft íbúð á vegum Skaftárhrepps á leigu frá 1. febrúar til 1. júní 2007. Húsaleiga hafi verið 23.270 krónur á mánuði. Stefnandi hafi búið í íbúðinni á meðan nauðsynlegar breytingar hafi verið gerðar á húsi hans, til þess að gera ráð fyrir hjólastólagaðgengi o.þ.h. Samtals sé krafa vegna húsaleigu 116.350 krónur. Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi hafnað bótaskyldu á þeim forsendum að stefnandi hafi á sama tíma verið í endurhæfingu á Grensásdeild. Félagið virðist telja ósannað að stefnandi hafi nýtt íbúðina. Stefnandi bendi hins vegar á að honum hafi verið nauðsynlegt að eiga heimili þar sem hann hafi getað dvalist í hléum á meðferðinni.

Stefnandi hafi 30. janúar 2007 fest kaup á sjálfskiptri Subaru Forester bifreið, með sérútbúnaði sem geri honum kleift að stjórna henni að öllu leyti með

höndunum. Sérútbúnaðurinn sem slíkur hafi verið greiddur úr almannatryggingum og sé því ekki til skoðunar. Forsenda þess að slíkur sérútbúnaður komi til greina sé hins vegar að um sjálfskipta bifreið sé að ræða. Bifreiðakaupin hafi því verið nauðsynleg og teljist bein afleiðing slyssins. Þá hafi kaupin verið mikilvæg til þess að stefnandi sé ekki fullkomlega upp á aðra kominn. Meðal annars sé bent á að með slíkri bifreið sé dregið úr ferðakostnaði sem hefði leitt af notkun ferðaþjónustu fatlaðra, leigubifreiða o.þ.h. Vegna styrks er stefnandi hafi fengið til bifreiðakaupa úr almannatryggingum, að fjárhæð 1.000.000 króna sé kröfufjárhæð undir þessum lið af þeirri ástæðu lækkuð um sömu fjárhæð.

Kostnaður vegna kaupa á bíl, samtals með vsk.	2.709.118 kr.
Bílastyrkur frá TR	-1.000.000 kr.
Samtals	1.709.118 kr.

Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi hafnað bótaskyldu og bent á að bætur fyrir varanlega örorku eigi að gera stefnanda kleift að standa undir kostnaði við kaup og rekstur bifreiðar. Þessi afstaða standist ekki nánari skoðun að mati stefnanda, þar sem bifreiðakaupin séu óumdeilanlega afleiðing slyssins og þar af leiðandi bótaskyld.

Þar sem réttilega sé sannað að sjúkrakostnaður og annað fjártjón stefnanda muni falla til eftir stöðugleikapunkt beri að bæta honum hann samkvæmt reglum skaðabótaréttarins. Slíkur kostnaður feli meðal annars í sér lyfjakostnað. Talið hafi verið að almennt verði fjárhæð slíks kostnaðar ekki ákveðin öðruvísi en með því að áætla kostnaðinn og færa til eingreiðsluverðmætis. Til hliðsjónar sé vísað til gr. 1a í dönsku skaðabótalögunum, þar sem því sé slegið föstu að greiða beri bætur fyrir framtíðarsjúkrakostnað og annað tjón sem til falli í framtíðinni. Fyrir liggir að ýmiss konar kostnaður muni um ókomna tíð falla á stefnanda sem bein afleiðing slyssins. Megi þar nefna lyfjakostnað og sé óhjákvæmilegt í því sambandi að hafa hliðsjón af þeim lyfjakostnaði sem fallið hafi á stefnanda frá slysinu. Nærtækast sé að hafa hliðsjón af þeim sjúkra- og lyfjakostnaði sem stefndu hafi viðurkennt bótaskyldu á, sbr. bréf stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 20. maí 2009. Á árinu 2008 hafi stefnandi greitt 135.910 krónur vegna lyfjakaupa. Stefndu hafi fallist á bótaskyldu á þeirri fjárhæð, þó að teknu tilliti til sakarskiptingar, sem sé mótmælt samkvæmt framansögðu. Því þyki síst vanáætlað að gera ráð fyrir því að á stefnanda falli 100.000 krónur á ári vegna lyfjakostnaðar og annars kostnaðar við lækni meðferð og endurhæfingu, hjálpartæki o.fl. og annað fjártjón vegna slyssins sem ekki greiðist úr almannatryggingum. Þá verði að sjálfsögðu að taka tillit til þess að stefnandi sé ungur maður sem hafi átt allt lífið fram undan þegar slysið hafi átt sér stað. Lyfjakostnaður muni því falla á hann í marga áratugi. Með hliðsjón af ofangreindu verði framtíðarsjúkrakostnaður og annað fjártjón reiknað með eftirfarandi hætti: 100.000 krónur x 50 áætluð lífár stefnanda = 5.000.000 króna.

Kröfugerð stefnanda skiptist í tvo samhlíða kröfuliði. Annars vegar sé gerð krafa á hendur öllum stefndu sameiginlega (in solidum) vegna skaðabóta úr ábyrgðartryggingum ökutækja og/eða á grundvelli almennra reglna skaðabótaréttarins. Hins vegar sé gerð krafa á hendur stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. vegna bóta úr frjálstri slysatryggingu stefnanda.

Þær fjárhæðir sem krafist sé séu:

Þjáningabætur samkvæmt 3. gr. Frádráttur vegna eigin sakar, sbr. kvittun stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 19. desember 2008: 215.966 krónur.

Varanlegur miski samkvæmt 4. gr. Bætur vegna varanlegs miska: Frádráttur vegna eigin sakar, sbr. kvittun stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 19. desember 2008: 2.610.754 krónur.

30% álag á miska, sbr. bréf stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 20. maí 2009: Full fjárhæð miskabóta, sbr. kvittun 19. desember 2008: 7.911.375 krónur. 30% af þeirri fjárhæð = 2.373.413 krónur. Greitt samkvæmt bréfi 20. maí 2009: 1.060.124 krónur. Krafa: 1.313.289 krónur. Samkvæmt bréfi stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 20. maí 2009 hafi verið fallist á greiðslu 30% álags á miska. Þetta 30% álag hafi hins vegar verið reiknað af hinni útgreiddu fjárhæð vegna varanlegs miska, þ.e. 30% af 5.300.621 krónu. = 1.590.186 krónur. Tryggingafélagið hafi greitt 2/3 af þeirri fjárhæð, eða 1.060.124 krónur. Þannig megi segja að stefndi Vátryggingafélags Íslands hf. hafi tvíreiknað sakarskiptingu inn í þessa fjárhæð. Stefnandi krefjist þess hins vegar að 30% álag, sem tryggingafélagið hafi viðurkennt greiðsluskyldu á reiknist af hinni fullu fjárhæð án sakarskiptingar, 2.373.413 krónum. Frá þeirri fjárhæð dragist síðan fyrrnefnd innborgun, 1.060.124 krónur, og kröfufjárhæðin undir þessum lið sé þar af leiðandi 1.313.289 krónur.

Samtals krafa vegna varanlegs miska sé 2.610.754 krónur + 1.313.289 krónur = 3.924.043 krónur.

Varanleg örorka samkvæmt 5. – 8. gr. Frádráttur vegna eigin sakar, sbr. kvittun stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 19. desember 2008: 2.477.118 krónur.

Tímabundið atvinnutjón. Frádráttur vegna eigin sakar samkvæmt tölvupósti stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 18. júní 2009: 39.600 krónur + 15.959 krónur = 55.559 krónur.

Lyfja- og læknistaknaður samkvæmt bréfi stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 20. maí 2009. Greiddar hafi verið 112.797 krónur sem séu 2/3 af 169.195 krónum. Gerð sé krafa um mismuninn: 56.398 krónur.

Breytingar á húsnæði, samkvæmt tölvupósti stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 23. apríl 2010. Greiddar hafi verið 4.343.811 krónur. Heildarfjárhæð þessa bóталиðar sé 6.483.300 krónur, sbr. niðurstöðu matsmanna um bætur vegna breytinga á húsnæði. Gerð sé krafa um mismuninn: 2.139.489 krónur.

Launakostnaður samkvæmt bréfi stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. 20. maí 2009. Greiddar hafi verið 342.519 krónur sem séu 2/3 af 513.778 krónum. Gerð sé krafa um mismuninn: 171.259 krónur.

Almenn slysatrygging. Samkvæmt greiðslufirliti hafi stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. samtals greitt 7.958.719 krónur vegna slysatryggingar stefnanda, þ.e. vegna dagpeninga og vegna örorkubóta fyrir slys. Sú fjárhæð

reiknist sem 2/3 af 11.938.079 krónum. Gerð sé krafa um mismuninn: 3.979.360 krónur. Kröfu vegna slysatryggingar sé eðli málsins samkvæmt einungis beint að stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf.

Ósamþykktir bóталиðir séu eftirfarandi:

Húsaleiga: 23.270 krónur á mánuði, sbr. bréf Skaftárhrepps x 5 mánuðir = 116.350 krónur.

Kaup á sérútbúinni bifreið: 2.709.118 krónur (kaupverð) – 1.000.000 króna (bílastyrkur TR) = 1.709.118 krónur.

Fyrirsjáanlegur framtíðarkostnaður: 100.000 krónur x 50 áætluð lífár stefnanda = 5.000.000 króna.

Krafist sé vaxta samkvæmt 16. gr. skaðabotalaga nr. 50/1993 af kröfuliðum vegna þjáningabóta, varanlegs miska og tímabundins atvinnutjóns frá tjónsdegi 29. október 2006. Höfuðstólsfjárhæðin sem um ræði sé 4.195.568 krónur (þ.e. 215.966 krónur + 3.924.043 krónur + 55.559 krónur). Samkvæmt sama ákvæði skuli greiða vexti af bótum vegna varanlegrar örorku frá upphafsdegi metinnar örorku (stöðugleikatímamarki) sem sé 20. júlí 2007. Fjárhæðin sé 2.477.118 krónur. Vextir séu höfuðstólsfærðir 30. október 2007. Samkvæmt því sé krafist 4,5% vaxta samkvæmt 16. gr. skaðabotalaga af 4.195.568 krónum frá 29. október 2006 til 20. júlí 2007 en af 6.672.686 krónum frá þeim degi til 29. október 2007, en af 6.902.264 krónum frá þeim degi til 22. október 2008.

Vextir reiknast samkvæmt þessu:

Mánuður	Vaxtastig	Dagar	Höfuðstóll	Vextir		
okt. 06	4,50	1	4.195.568 kr.	524 kr.		
nóv. 06	4,50	30	4.195.568 kr.	15.733 kr.		
des. 06	4,50	30	4.195.568 kr.	15.733 kr.		
jan. 07	4,50	30	4.195.568 kr.	15.733 kr.		
feb. 07	4,50	30	4.195.568 kr.	15.733 kr.		
mar. 07	4,50	30	4.195.568 kr.	15.733 kr.		
apr. 07	4,50	30	4.195.568 kr.	15.733 kr.		
maí. 07	4,50	30	4.195.568 kr.	15.733 kr.		
jún. 07	4,50	20	4.195.568 kr.	10.489 kr.		

jún. 07	4,50	10	6.672.686 kr.	8.341 kr.		
júl. 07	4,50	30	6.672.686 kr.	25.023 kr.		
ágú. 07	4,50	30	6.672.686 kr.	25.023 kr.		
sep. 07	4,50	30	6.672.686 kr.	25.023 kr.		
okt. 07	4,50	30	6.672.686 kr.	25.023 kr.		
					229.578,17 kr.	Höfuðstólsfært
nóv. 07	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
des. 07	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
jan. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
feb. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
mar. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
apr. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
maí. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
jún. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
júl. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
ágú. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
sep. 08	4,50	30	6.902.264 kr.	25.883 kr.		
okt. 08	4,50	22	6.902.264 kr.	18.981 kr.		

Samtals vextir samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga: 533.278 krónur.

Krafist sé vaxta samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af kröfuliðum vegna sjúkrakostnaðar og annars fjártjóns (lyfjakostnaðar, breytinga á húsnæði, launakostnaðar, húsaleigu, kaupa á bifreið,

framtíðarkostnaðar) frá tjónsdegi 29. október 2006. Höfuðstólsfjárhæðin sem um ræði sé 2.367.146 krónur. (Óumdeildir bóталиðir (sakarskipting)) + 6.825.468 krónur (umdeildir bóталиðir) = 9.192.614 krónur. Vextir séu höfuðstólsfærðir 30. október 2007. Samkvæmt þessu sé krafist vaxta samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 af 9.192.614 krónum frá 29. október 2006 til 30. október 2007, en af 10.175.790 krónum frá þeim degi til 22. október 2008.

Vextir reiknast með eftirfarandi hætti:

Mánuður	Vaxtastig	Dagar	Höfuðstóll	Vextir		
okt. 06	10,30	1	9.192.614 kr.	2.630 kr.		
nóv. 06	10,30	30	9.192.614 kr.	78.903 kr.		
des. 06	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
jan. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
feb. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
mar. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
apr. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
maí. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
jún. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
júl. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
ágú. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
sep. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
okt. 07	10,70	30	9.192.614 kr.	81.967 kr.		
					983.175,60 kr.	Höfuðstólsfært

nóv. 07	10,70	30	10.175.790 kr.	90.734 kr.			
des. 07	11,00	30	10.175.790 kr.	93.278 kr.			
jan. 08	11,00	30	10.175.790 kr.	93.278 kr.			
feb. 08	11,00	30	10.175.790 kr.	93.278 kr.			
mar. 08	11,00	30	10.175.790 kr.	93.278 kr.			
apr. 08	11,00	30	10.175.790 kr.	93.278 kr.			
maí. 08	12,30	30	10.175.790 kr.	104.302 kr.			
jún. 08	12,30	30	10.175.790 kr.	104.302 kr.			
júl. 08	12,30	30	10.175.790 kr.	104.302 kr.			
ágú. 08	12,30	30	10.175.790 kr.	104.302 kr.			
sep. 08	12,30	30	10.175.790 kr.	104.302 kr.			
okt. 08	12,30	22	10.175.790 kr.	76.488 kr.			

Samtals vextir skv. 8. gr. vaxtalaga:

2.138.297 krónur.

Krafist sé dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 9. gr. laganna og 2. mgr. 16. gr. skaðabótalaga. Upphafsdagur dráttarvaxta sé mánuði eftir að kröfubréf hafi verið sent tryggingafélaginu, þ.e. 22. október 2008. Krafist sé dráttarvaxta af heildarfjárhæð umkrafinna bóta ásamt vöxtum, þ.e. 15.865.300 krónum (samtals höfuðstóll) + 2.671.575 krónur (samtala vaxta) = 18.536.875 krónur.

Varðandi kröfu á hendur stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. vegna frjálstrar slysatryggingar stefnanda sé krafist vaxta samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 123. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004, af bótum úr almennri slysatryggingu stefnanda. Upphafsdagur vaxta sé tveimur mánuðum frá því að tilkynning um vátryggingaratburð hafi verið send félaginu. Tilkynning þessa efnis hafi verið send 14. desember 2006, sbr. greiðslufirlit vegna slysatryggingar. Höfuðstólsfjárhæðin sé samkvæmt framansögðu 3.979.360 krónur. Samkvæmt þessu sé krafist vaxta samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 af 3.979.360 krónum frá 14. febrúar 2007 til 22. október 2008.

Vextir reiknist með eftirfarandi hætti:

Mánuður	Vaxtastig	Dagar	Höfuðstóll	Vextir
feb. 07	10,70	14	3.979.360 kr.	16.559 kr.
mar. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
apr. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
maí. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
jún. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
júl. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
ágú. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
sep. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
okt. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
nóv. 07	10,70	30	3.979.360 kr.	35.483 kr.
des. 07	11,00	30	3.979.360 kr.	36.477 kr.
jan. 08	11,00	30	3.979.360 kr.	36.477 kr.
feb. 08	11,00	30	3.979.360 kr.	36.477 kr.
mar. 08	11,00	30	3.979.360 kr.	36.477 kr.
apr. 08	11,00	30	3.979.360 kr.	36.477 kr.
maí. 08	12,30	30	3.979.360 kr.	40.788 kr.
jún. 08	12,30	30	3.979.360 kr.	40.788 kr.
júl. 08	12,30	30	3.979.360 kr.	40.788 kr.
ágú. 08	12,30	30	3.979.360 kr.	40.788 kr.
sep. 08	12,30	30	3.979.360 kr.	40.788 kr.
okt. 08	12,30	22	3.979.360 kr.	29.912 kr.

Samtals vextir af kröfu vegna slysaftryggingar: 752.143 krónur.

Krafist sé dráttarvaxta af kröfu vegna slysaftryggingar samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 5. mgr. 123. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Upphafsdagur dráttarvaxta sé mánuði eftir að kröfubréf hafi verið sent tryggingafélaginu, þ.e. 22. október 2008. Því sé krafist dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af 3.979.360 krónum (höfuðstóll slysaftryggingar) + 752.143 krónum (vextir) = 4.731.503 krónur frá 22. október 2008 til greiðsludags.

Tekið saman sé um eftirfarandi fjárhæðir að ræða:

1. Vegna bóталиða sem stefndu hafa viðurkennt:

Þjáningabætur:	215.966 kr.
Varanlegur miski:	3.924.043 kr.
Varanleg örorka:	2.477.118 kr.
Tímabundið atvinnutjón:	55.559 kr.
Sjúkrakostnaður:	56.398 kr.
Breytingar á húsnæði:	2.139.489 kr.
Launakostnaður:	171.259 kr.
Samtals:	9.039.832 kr.

2. Vegna umdeilda bóталиða

Húsaleiga:	116.350 kr.
Kaup á sérútbúinni bifreið:	1.709.118 kr.
Fyrirsjáanlegur framtíðarkostnaður	5.000.000 kr.
Samtals	6.825.468 kr.

3. Vegna slysaftryggingar

Slysaftrygging: 3.979.360 kr.

Krafa á hendur öllum stefndu sameiginlega (in solidum):

Samtals allir bóталиðir: 15.865.300 kr.

Vextir skv. 16. gr. skaðabótalaga: 533.278 kr.

Vextir skv. 8. gr. vaxtalaga: 2.138.297 kr.

Samtals: 18.536.875 kr.

Krafist er dráttarvaxta skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af heildarfjárhæðinni frá 22.10.2008 til greiðsludags.

Krafa á hendur VÍS vegna slysatryggingar:

Samtals höfuðstóll: 3.979.360 kr.

Vextir skv. 8. gr. vaxtalaga: 752.143 kr.

Samtals: 4.731.503 kr.

Krafist sé dráttarvaxta skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af heildarfjárhæðinni frá 22. október 2008 til greiðsludags.

Stefnandi vísi meðal annars til umferðarlaga nr. 50/1987, einkanlega 2. mgr. 88. gr., 90.-92. gr., 97. gr., 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 11. gr. Einnig sé vísað til almennra reglna skaðabótaréttar og skaðabótalaga nr. 50/1993. Vísað sé til laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga hvað varði bætur úr slysatryggingu stefnanda, einkum 123. gr. hvað varði vexti. Um vexti sé vísað til laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, einkum 8. gr. og IV. kafla laganna. Enn fremur sé vísað til 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Um dráttarvexti sé vísað til vaxtalaga nr. 38/2001, einkum 9. gr. og III. kafla. Um málskostnað sé vísað til XXI. kafla, einkum 130. gr., laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Kröfur um virðisaukaskatt séu byggðar á lögum nr. 50/1988 með síðari breytingum þar sem stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur aðili og beri honum því nauðsyn til að tekið sé tillit til skattsins við ákvörðun málskostnaðar.

III

Stefndu Höldur ehf. og Váttryggingafélag Íslands hf. benda á að ekki sé ágreiningur um bótaskyldu stefndu né afleiðingar slyssins, en stefnandi hafi höfðað mál þetta á hendur stefndu til að hnekkja því að lækka beri bætur til hans sökum stórkostlegs gáleysis. Einnig greini aðila á um hvort stefndu beri að greiða stefnanda bætur vegna umdeilda bótaliða, þ.e. húsaleigu vegna íbúðar sem stefnandi hafi haft á leigu meðan breytingar hafi verið gerðar á húsi hans vegna slyssins, vegna kaupa á sérútbúinni bifreið og vegna fyrirsjáanlegs framtíðarkostnaðar af völdum slyssins, svo sem lyfjakostnaðar. Kröfugerð stefnanda sé tvískipt. Kröfum hans sé annars vegar beint að öllum stefndu sameiginlega vegna þess sem rakið sé hér að framan, en hins vegar sé kröfum beint einungis að stefnda Váttryggingafélagi Íslands hf. vegna frjálsrar slysatryggingar sem keypt hafi verið hjá félaginu.

Það sé til nokkurra vandkvæða fyrir stefndu að ekki sé ljóst af stefnu hvort bótakrafa stefnanda byggji á almennri sakarreglu skaðabótaréttar, árekstrarreglu 89.

gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eða hlutlægrri ábyrgðarreglu 88. gr. sömu laga. Af þessum sökum sé stefndu nauðsynlegt að taka fram að hvort sem litið sé svo á að um afleiðingar áreksturs, notkunar ökutækis eða afleiðingar saknæmrar háttsemi sé að ræða gildi sömu reglur um skerðingu bótaréttar stefnanda sökum stórkostlegs gáleysis. Þá komi skipting ábyrgðar milli stefndu og meðstefndu ekki til skoðunar í máli þessu enda ljóst að beri stefndu ábyrgð á líkamstjóni stefnanda geri meðstefndu það einnig hvort sem miðað sé við almennar reglur skaðabótaréttar, árekstrarreglu 89. gr. umferðarlaga eða hlutlæga ábyrgð á notkun ökutækja samkvæmt 88. gr. umferðarlaga enda ekki með nokkru móti unnt að aðskilja að fullu hlut þeirra ökutækja sem saman hafi myndað hindrun á þjóðvegi 1 umrætt sinni.

Af hálfu stefndu, Hölds ehf. og Vátryggingafélags Íslands hf. sé öllum kröfum og málsástæðum stefnanda alfarið hafnað. Þeir telji ljóst að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og því eðlilegt að stefnandi beri þriðjung tjóns síns sjálfur. Hafi stefnandi því þegar fengið greiddar að fullu þær bætur sem hann eigi rétt á. Beri því að sýkna stefndu af kröfum stefnanda.

Slys stefnanda hafi átt sér stað er hann og Jón Halldór Malmquist, ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar, hafi verið að hefja fjárflutninga í myrkri á þjóðvegi 1. Eins og sjáist á myndum frá slysstað hafi staðsetning dráttarvélar með fjárvagni og vörubifreiðarinnar MF-188 með fjárflutningavagninn OE-960 verið afar hættuleg. Dráttarvélin hafi verið staðsett á báðum akreinum, þó frekar á þeirri akrein sem hafi verið á vinstri hönd miðað við akstursstefnu dráttarvélarinnar. Fjárflutningabifreiðin hafi verið á sömu akrein en þó snúið rétt miðað við akstursstefnu á akreininni. Engin viðvörunarmerki hafi verið sett upp og ekki hafi verið kveikt á viðvörunarljósum ökutækjanna. Er slys þetta hafi átt sér stað hafi ekki verið nema nokkur hundruð metrar að fjósi þar sem upplýst stórt plan hafi verið, en fjárflutningarnir hafi farið þar fram áður. Fjárflutningar frá Kálfafelli hafi ekki áður verið framkvæmdir á þjóðveginum, enda í raun „alveg fráleitt“ að flytja féð af tengivagni stefnanda og yfir í fjárflutningabifreiðina á þjóðvegi 1, eins og Stefán Björnsson hafi komist að orði í lögregluskýrslu sem tekin hafi verið af honum 3. desember 2006.

Fyrir liggja að dráttarvél stefnanda hafi verið stöðvuð á móti akstursstefnu með framljósinn tendruð. Framljós ökutækisins hafi lýst í átt að bifreið stefnda Hölds ehf. og því gefið til kynna að dráttarvélin væri á hinni akreininni, enda megi almennt gera ráð fyrir að ökutæki séu á réttri akrein miðað við akstursstefnu. Þrír farþegar hafi verið í bifreiðinni MF-259 sem hafi ekið á dráttarvél stefnanda. Hafi þeir allir verið á einu máli, ásamt ökumanni bifreiðarinnar, um að ómögulegt hefði verið vegna myrkurs að sjá hvað væri fyrir aftan ljósinn ofan á dráttarvélinni og að greina að fyrirstaða væri á þeirri akrein sem þau hafi ekið á. Jafnt ökumaðurinn og framangreindir farþegar hafi talið að þeir væru að fara að mæta ökutæki sem væri á hinni akreininni.

Jafnvel þó að komið hefði verið upp viðvörunarþríhyrningi og hættuljós tendruð, hefði sú aðferð að standa að flutningunum í myrkri á þjóðvegi 1, einungis nokkur hundruð metrum frá góðu og upplýstu plani, verið hættuleg. Í umrætt sinn hafi hins vegar hvorki verið komið upp viðvörunarþríhyrningi né hættuljós bifreiða látin blikka. Um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða.

Við mat á saknæmi framangreindrar háttsemi stefnanda liggja beinast við að líta til ákvæða umferðarlaga og reglugerða sem settar séu með stoð í þeim. Samkvæmt 27. gr. umferðarlaga megi ekki stöðva ökutæki eða leggja því á þeim stað eða þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir umferðina. Þegar ökutæki hafi þrátt fyrir framangreint verið lagt eða stöðvað á akbraut megi einungis gera það hægra megin frá akstursstefnu og gildi hið sama utan þéttbýlis nema nauðsyn krefji, sbr. 28. gr. sömu laga. Í 30. gr. umferðarlaga sé fjallað um skyldur ökumanna er ökutæki hafi, sökum sérstakra aðstæðna, stöðvast í andstöðu við framangreindar reglur. Í slíkum tilvikum skuli ökumaður gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við þar til ökutækið hafi verið flutt brott. Slíkar ráðstafanir geti til að mynda falist í notkun viðvörunarþríhyrninga sem staðsetja megi á akbraut fyrir framan ökutækið, auk þess sem dráttarvélur skuli búnað hættuljósum sem nota skuli í tilvikum sem þessu, samkvæmt reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004. Háttsemi stefnanda hafi verið í andstöðu við öll framangreind fyrirmæli. Háttsemi stefnanda réttlætist ekki af venju enda hafi verið afar óhefðbundið að framkvæma verkið eins og gert hafi verið og það almennt ekki framkvæmt með þessum hætti, hvorki þarna né annars staðar þar sem slík verk séu unnin.

Þar sem formlegum réttarheimildum sleppi hafi almennt verið litið til eftirfarandi þátta við mat á saknæmi háttsemi: Hve mikil hætta sé á því að tjón verði af háttseminni. Hve mikið tjón sé líklegt að leiði af háttseminni. Hve auðvelt það hafi verið fyrir tjónvald að gera sér grein fyrir hættunni á tjóni. Hvaða ráðstafanir hafi verið unnt að gera til að koma í veg fyrir hættu á tjóni.

Það sé deginum ljósara að mikil hætta hafi verið á að tjón yrði af háttsemi stefnanda enda alltaf von á umferð ökutækja á Þjóðvegi 1. Fyrir liggja að er slysið hafi orðið hafi verið myrkur og auk þess megi gera ráð fyrir að ökuhraði ökutækja á Þjóðvegi 1 sé nokkur.

Þá megi öllum vera ljóst að verði slys við aðstæður sem þessar sé mikil hætta á að stórfellt líkamstjón hljótist af, jafnvel dauðsföll. Auk þess hafi verið augljóst að hætta á eignatjóni hafi verið mikil.

Afar auðvelt hafi verið fyrir stefnanda að gera sér grein fyrir hættunni, en nánast ómögulegt fyrir ökumann bifreiðar stefnda Hölds ehf. að átta sig á aðstæðum, sökum myrkurs og afar óvenjulegrar staðsetningar ökutækjanna, auk þess sem ökuljós dráttarvélarinnar hafi gefið til kynna að þau stöfuðu frá ökutæki sem ekið væri í gagnstæða átt.

Að lokum liggja fyrir að einungis nokkur hundruð metrum frá slysstað hafi verið gott og upplýst plan þar sem fjárflutningar hafi almennt átt sér stað. Auk þess hafi það ekki verið neinum vandkvæðum bundið að snúa dráttarvél stefnanda í rétta akstursstefnu, kveikja á viðvörunarljósum og gera aðrar ráðstafanir til að láta aðkomandi umferð vita af fyrirstöðunni á veginum. Öll framangreind viðmið bendi því til alvarlegra frávika frá þeirri háttsemi sem stefnanda hafi borið að viðhafa.

Munurinn á gáleysi og stórfelldu gáleysi sé fyrst og fremst stigsmunur sem lúti aðallega að hinum hlutlæga þætti, þ.e. að hve miklu leyti háttsemi víki frá þeirri háttsemi sem gegn og skynsamur maður myndi viðhafa. Jafnt með vísan til þess að háttsemi stefnanda hafi verið í andstöðu við öll fyrirmæli laga og reglna sem um

háttsemi hans gildi og réttlætist ekki af venju, sem og með vísan til framangreindra viðmiðunarreglna, verði því að telja að stefnandi hafi sýnt af sér stórfelld gáleysi.

Í stefnu sé því borið við að stefnandi hafi ekki tekið ákvörðunina um það hvar fjárflutningarnir færu fram, heldur hafi Jón Halldór Malmquist, ökumaður vörubifreiðarinnar, ákveðið það. Hafa verði í huga að Jón Halldór hafi ekki verið einráður um framkvæmd fjárflutninganna og hafi stefnandi ekki verið undir boðvald hans settur um framkvæmdina. Stefnandi hafi hæglega getað komið því til leiðar, eða í það minnsta getað lagt það til að fjárflutningarnir færu fram með öðrum hætti. Stefnu byggji á að stefnandi hafi sjálfur tekið þátt í þeirri ákvörðun að láta fjárflutningana fara fram á þjóðvegi 1 með sínum athöfnum og verði því að bera ábyrgð á þeirri háttsemi.

Hver svo sem beri ábyrgð á því með hvaða hætti verkið hafi verið unnið hafi stefnandi í öllu falli borið að gera ráðstafanir til að minnka þá hættu sem af verklaginu hafi stafað, til að mynda með því snúa ökutæki sínu rétt miðað við akstursstefnu á þeirri akrein sem hann hafi stöðvað á, setja upp viðvörunarþríhyrning og láta hættuljós blikka.

Í stefnu sé einnig tekið fram að stefnandi þyki sýnt að ökuhraði Jóns Arnar, ökumanns bifreiðarinnar MF-259, hafi verið of mikill og að ökulag hans hafi orsakað slysið. Þessu sé alfarið hafnað af hálfu stefndu. Engin sönnun liggja fyrir um að ökuhraði hafi verið of mikill. Framburður Jóns Arnar og farþega bifreiðarinnar hafi stöðugt verið sá að Jón Örn hafi ekið á eðlilegum hraða og hvergi komi fram í gögnum málsins að ummerki hafi verið um hraðakstur. Það sé auk þess fráleitt að sökin sé fyrst og fremst Jóns Arnar. Hann hafi ekið á kyrrstæða dráttarvél sem hafi verið stöðvuð í myrkri á miðjum þjóðvegi 1, vegna fjárflutninga sem framkvæmdir hafi verið í myrkrinu, án viðvörunarljósa eða viðvörunarþríhyrninga. Með þessu hafi verið skapaðar stórhættulegar aðstæður að óþörfu, enda hafi fjárflutningarnir farið fram nokkur hundruð metrum frá öruggu og upplýstu plani.

Í stefnu sé einnig lögð nokkur áhersla á að stefnandi hafi verið gangandi vegfarandi. Stefnu bendi hins vegar á að það hættuástand sem hafi skapast hafi orsakast af ökutækjum sem stöðvuð hafi verið á miðjum vegi í myrkri, en ekki af gangandi vegfarendum. Slysið hafi orðið þar sem ekið hafi verið á dráttarvél stefnanda, sem hann hafi staðsett hættulega á miðjum þjóðvegi 1 í myrkri. Sérstaklega tengd aðgát gagnvart gangandi vegfarendum eigi því ekki fyllilega við um slysið jafnvel þótt gangandi vegfarandi hafi vissulega orðið fyrir líkamstjóni.

Einnig sé í stefnu fullyrt að sú ályktun Jóns Arnar, að dráttarvélin hlyti að vera flutningabifreið að koma úr gagnstæðri átt, hafi verið órökrétt og ófyrirsjáanleg. Þvert á móti verði að telja nokkuð fyrirsjáanlegt að ökumenn gætu haldið að dráttarvélin væri stór bifreið að koma úr gagnstæðri átt. Farþegum í bifreiðinni hafi öllum borið saman um að þeir hefðu líkt og ökumaðurinn dregið þessa ályktun af aðstæðum. Enginn þeirra sem í bílnum hafi verið hafi áttað sig á því hvað væri í raun að gerast fyrir en á því augnabliki sem áreksturinn hafi átt sér stað. Sá sem mæti sterkum ljósum, sem séu nokkuð hátt uppi, á þjóðvegi 1 geti ætlað að líklegasta skýringin sé sú að hann sé að mæta einhverskonar vöruflutningabifreið. Slík ályktun sé ekki sérlega ófyrirsjáanleg, sérstaklega ef ekkert í umhverfinu gefi til kynna að unnið sé á miðjum veginum.

Stefndu byggi sökum alls framangreinds á að rétt sé að stefnandi beri þriðjung tjóns síns sjálfur sökum stórfellds gáleysis og að sýkna beri stefndu þar sem búið sé að greiða stefnanda í samræmi við þá niðurstöðu.

Í málinu sé einnig deilt um tiltekna bóталиði sem falli undir sjúkrakostnað og annað fjártjón, en stefndu hafi ekki samþykkt að greiða út bætur vegna þessara bóталиða.

Stefnandi hafi haft íbúð á leigu á vegum Skaftárhrepps á meðan breytingar hafi verið gerðar á húsi hans, meðal annars til þess að gera ráð fyrir hjólastólaaðgengi. Stefnandi telji að stefndu beri að greiða honum kostnað vegna húsaleigunnar. Því sé hafnað af hálfu stefndu. Stefnandi hafi ekki sannað að hann hafi haft þörf fyrir að hafa umrædda íbúð á leigu. Gögn málsins bendi þvert á móti til þess að á meðan breytingarnar hafi verið gerðar hafi stefnandi verið mest allan tímann á sjúkrastofnun í Reykjavík. Tjónþoli beri alfarið sönnunarbyrði af umfangi tjóns síns og beri því að sýkna stefndu af þessum kröfulið. Í stefnunni segi að nauðsynlegt hafi verið að taka umrædda íbúð á leigu þar sem stefnanda hafi verið nauðsynlegt að hafa stað þar sem hann gæti dvalist í hléum á meðferðinni. Stefnandi hafi hins vegar enga tilraun gert til að færa sönnur fyrir því að hann hafi þurft að hafa íbúð á leigu sökum umræddra hléa. Ekkert liggi fyrir um það hvernig umrædd hlé hafi verið, hvort þau hafi staðið yfir í lengri tíma eða skemmri, verið samfelld eða dreifð yfir langt tímabil, né annað það sem unnt sé að draga ályktanir af um það hvort nauðsynlegt hafi verið að taka á leigu heilt íbúðarhúsnæði allan þennan tíma. Þá liggi ekki fyrir sönnun þess að húsnæði stefnanda hafi verið óíbúðarhæft meðan á umræddum breytingum hafi staðið.

Stefnandi hafi í janúar 2007 fest kaup á sérútbúinni bifreið sem geri honum kleift að stjórna henni að öllu leyti með höndunum. Kaupin hafi meðal annars verið fjármögnuð með bifreiðastyrk að fjárhæð 1.000.000 króna á grundvelli almannatryggingalöggjafarinnar en annar kostnaður vegna kaupa á bifreiðinni sé 1.709.118 krónur og sé það kröfufjárhæðin undir þessum lið. Stefnandi hafi verið metinn 100% öryrki í kjölfar slyssins. Bæturnar vegna slyssins eigi að gera stefnanda eins settan og hann hefði orðið ef hann hefði unnið fulla vinnu. Bifreiðar kaupi menn almennt fyrir tekjur sínar og eigi framangreindur bætur því meðal annars að gera honum kleift að standa undir eðlilegum kostnaði við kaup og rekstur bifreiðar. Verði kostnaður við bifreiðakaup hins vegar hærri en hann hefði orðið ef slysið hefði ekki átt sér stað teljist það eftir atvikum bótaskyldur viðbótakostnaður tengdur slysinu. Sá sérútbúnaður sem hafi verið á bifreiðinni vegna fötlunar stefnanda hafi verið greiddur af almannatryggingum. Enginn viðbótarkostnaður hafi því fallið á stefnanda. Ekki hafi því verið sýnt fram á umframkostnað af bifreiðakaupum vegna afleiðinga slyssins, að undanskildum þeim kostnaði sem þegar hafi verið greiddur úr almannatryggingum. Því beri að sýkna af þessum kröfulið. Auk framangreinds megi benda á að stefnandi hafi að öllum líkindum átt bifreið til eigin afnota fyrir slysið og verði stefndu gert að greiða honum kostnað við kaup á nýrri bifreið beri að sjálfsgöðu að draga verðmæti þeirrar bifreiðar frá bótunum.

Stefndu hafi þegar greitt áfallinn sjúkrakostnað og annað fjártjón í samræmi við ákvæði skaðabótalaga, að frádraginni eigin sök stefnanda. Krafa um bætur fyrir fyrirsjáanlegan framtíðarkostnað, svo sem lyfjakostnað, eftir að heilsufar stefnanda

hafi orðið stöðugt, hafi ekki stoð í lögum eða venju, nema fyrir liggi mat á því hver slíkur kostnaður verði. Beri því að sýkna af þessum kröfulið. Af dómaframkvæmd og ummælum í greinargerð með skaðabótalögum virðist mega draga þá ályktun að ekki hafi verið ætlunin að bæta annað fjártjón á grundvelli 1. gr. skaðabótalaga en það tjón sem falli til fljótlega eftir slysdag. Krafan eigi ekki stoð í skaðabótalögum eða öðrum réttarheimildum. Auk þess hafi stefnandi ekki fært fram fullnægjandi sönnun um lyfjakostnað í framtíðinni og ekkert liggi fyrir um hvert umfang þess kostnaðar kunni að verða. Þá sé bent á að stefnandi eigi rétt til endurgreiðslu lyfja- og lækniskostnaðar, samkvæmt 11. gr. laga nr. 99/2007 um félagslega aðstoð. Að lokum sé á það bent að bætur verði ekki ákvarðaðar að álitum nema fyrir liggi að afar erfitt eða ómögulegt sé að færa sönnur á raunverulegt tjón.

Stefnandi beini í máli þessu sérstakri kröfu eingöngu að stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. til greiðslna úr frjálsri slysátryggingu sem keypt hafi verið hjá félaginu. Sú krafa varði ekki umdeilda bótaliði, heldur eingöngu hvort og að hve miklu leyti stefnandi verði að bera tjón sitt sjálfur sökum stórkostlegs gáleysis. Stefndi hafni alfarið þessum kröfum stefnanda og krefjist sýknu á sömu forsendum og komi fram að framan í umfjölluninni um stórkostlegt gáleysi stefnanda. Í gr. 9.1 sameiginlegra skilmála vegna vátryggingarinnar segi að verði vátryggingaratburður rakinn til stórkostlegs gáleysis vátryggðs, þá losni félagið úr ábyrgð sinni í heild eða hluta, nema hann hafi ekki vegna aldurs eða andlegs ástands gert sér grein fyrir afleiðingum gerða sinna. Í gr. 9.2 segir að við mat á ábyrgð félagsins skuli líta til sakar vátryggðs og hvernig vátryggingaratburð hafi borið að. Framangreindar reglur skilmála tryggingar stefnanda endurspegli 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga. Hið stórfellda gáleysi stefnanda, sem lýst sé hér að framan, valdi því, með vísan til laga nr. 30/2004 og skilmála tryggingar stefnanda, að hann eigi ekki rétt á bótum umfram þær sem þegar hafi verið greiddar. Beri því að sýkna stefnda af kröfum sem beint sé að honum á grundvelli slysátryggingarinnar.

Varakrafa um lækun byggist á sömu málsástæðum og sýknukrafa stefndu, en miði við að lækka beri bætur stefnanda um lægra hlutfall en þriðjung sökum stórfellds gáleysis og/eða að stefnanda hafi ekki tekist að sanna allt það tjón sem hann krefjist greiðslu á vegna umdeilda bótaliða eða ekki tekist að sanna ábyrgð stefndu á öllu því tjóni.

Varakrafa stefndu sé einnig á því byggð að stefnda Vátryggingafélag Íslands hf. hafi þegar ofgreitt stefnanda vegna varanlegs miska 601.677 krónur. Stefnandi byggji dómkröfur sínar um greiðslu vegna varanlegs miska á fyrirliggjandi matsgerð þar sem afleiðingar slyssins séu metnar til 85 stiga miska, samkvæmt 1. og 2. mgr. 4. gr. skaðabótalaga auk 30% álags samkvæmt 3. mgr. 4. gr. sömu laga. Ekki sé ágreiningur um þennan rétt stefnanda fyrir utan ágreining um frádrátt sökum stórkostlegs gáleysis. Þann 19. desember 2008 hafi stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. greitt stefnanda 5.300.621 krónu, auk vaxta, vegna varanlegs miska og hafi þá verið miðað við 20% álag, samkvæmt 3. mgr. 4. gr. skaðabótalaga. Með bréfi Vátryggingafélags Íslands hf., dags. 20. maí 2009, hafi verið samþykkt að skilyrði væru til að greiða 30% álag á miska. Í framhaldi þess greiddi stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. stefnanda 1.060.124 krónur vegna varanlegs miska. Þau mistök hafi átt sér stað við útreikning framangreindrar fjárhæðar að ekki hafi verið tekið mið af því að þegar greiddar miskabætur hafi miðað við 20% álag.

Stefndu mótmæli kröfu um dráttarvexti frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi.

Um lagarök sé einkum vísað til almennra reglna skaðabóta- og váttryggingaréttar, einkum sakarreglunnar og meginreglna íslensks réttar um sönnun og sönnunarbyrði og eigin sök tjónþola, umferðarlaga nr. 50/1987 og laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Krafa stefndu um málskostnað byggist á 1. og 3. mgr. 129. gr. og 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991.

IV

Stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðin hf. benda á að ekki sé deilt um það að vörubifreiðin MF-188 hafi verið váttryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Tryggingamiðstöðinni hf. samkvæmt 91. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Af málatilbúnaði stefnanda verði ekki ráðið með fullri vissu á hvaða lagagrundvelli þessir stefndu skuli bera fébótaábyrgð á líkamstjóni hans. Svo virðist sem gagnvart þessum stefndu sé einna helst byggt á sakarreglunni og reglum skaðabótaréttarins um vinnuveitandaábyrgð án þess þó að það sé rökstutt eða útlistað frekar. Þó sé að því vikið í stefnu að ökumaður MF-188 hafi ákveðið að féð frá stefnanda skyldi sett í fjárflutningavagninn á þjóðveginum og haft frumkvæði að því verklagi sem til hafi staðið að beita til að koma fénu í fjárflutningabifreiðina. Af þessum sökum verði háttsemi stefnanda ekki virt honum til sakar og því síður til stórkostlegs gáleysis. Þótt ekki verði dregin nein ályktun af þessu um sakarábyrgð ökumanns MF-188 beri hér að halda því til haga að ekkert liggi fyrir um það að ökumaður MF-188 hafi ákveðið að féð skyldi sett í fjárflutningabifreiðina á þjóðveginum. Þegar ökumaðurinn hafi haldið af stað frá Fossi á Síðu hafi hann haft samband við sláturhússtjórnann á Höfn sem muni hafa látið stefnanda vita að von væri á fjárflutningabifreiðinni. Þegar fjárflutningabifreiðin hafi komið að Kálfafelli hafi stefnandi verið með féð á vagni tilbúinn til að aka því á dráttarvélinni út á þjóðveg að fjárflutningabifreiðinni. Að sögn ökumanns hennar hafi stefnandi aðstoðað við að gera klárt svo að unnt væri að flytja féð á milli vagna.

Ekkert vinnuréttarlegt samband hafi verið á milli stefnanda og ökumanns fjárflutningabifreiðarinnar. Stefnandi hafi því í engu lotið boðvaldi ökumanns fjárflutningabifreiðarinnar. Honum hafi verið í lófa lagið að neita því að standa að verki eins og til hafi staðið hafi honum fundist verklagið orka tvímælis að einhverju leyti. Sem stjórnandi dráttarvélarinnar hafi stefnandi algerlega á eigin spýtur tekið ákvörðun um að leggja dráttarvélinni fyrir aftan fjárflutningabifreiðina á öfugum vegarhelmingi miðað við akstursstefnu. Hann hafi einn borið ábyrgð á þeirri staðsetningu og geti ekki varpað þeirri ábyrgð yfir á neinn annan, þ.m.t. ökumann fjárflutningabifreiðarinnar. Með alveg sömu rökum og stefnandi telji að það verði ekki virt honum til sakar hvernig hann hafi lagt dráttarvélinni á veginum sé heldur ekki unnt að virða það ökumanni fjárflutningabifreiðarinnar til sakar hvernig hann hafði stöðvað bifreiðina á veginum.

Það hafi á hinn bóginn verið alfarið á ábyrgð stefnanda að einungis aðalljós og vinnuljós ofan á stýrishúsi dráttarvélarinnar hafi logað en ekki nein aðvörunarljós („hazardljós“), en með því hafi það getað villt um fyrir öðrum

vegfarendum hvað væri framundan, eins og raunin hafi orðið. Þetta hafi átt stóran þátt í því hörmulega slysi sem þarna hafi orðið og það verði óhjákvæmilega að virða stefnanda til gáleysis.

Ekki verði ráðið að stefnandi byggji bótaábyrgð á hinni hlutlægu ábyrgðarreglu 1. mgr. 88. gr. umferðarlaganna. Sé á hinn bóginn svo sé því harðlega mótmælt. MF-188 hafi verið kyrrstæð á veginum og hafi verið svo drygklanga stund þegar MF-259 hafi verið ekið á dráttarvélina og síðan á stefnanda. Hættueiginleikar MF-188 sem vélknúins ökutækis hafi því engan þátt átt í því að slysið hafi orðið. Það verði því með engu móti rakið til notkunar MF-188 í skilningi téðs lagaákvæðis. Bifreiðinni MF-259 hafi hins vegar verið ekið á stefnanda á miklum hraða og því fari vart á milli mála að slysið hafi fyrst og síðast hlotist af notkun þeirrar bifreiðar í skilningi lagaákvæðisins. Ef ábyrgð á líkamstjóni stefnanda verði reist á ábyrgðarreglu 1. mgr. 88. gr. geti hún einungis komið til álita gagnvart þeim sem ábyrgð beri á bifreiðinni MF-259, þ.e. stefndu Höldi ehf. og Vátryggingafélagi Íslands hf.

Stefndi Tryggingamiðstöðin hf. hafi ákveðið að una niðurstöðu tjónanefndar vátryggingafélaganna varðandi sakarskipti í sjálfu árekstrarmálinu. Í þessari afstöðu félagsins felist engin viðurkenning á bótaskyldu þess vegna líkamstjóns stefnanda. Félagið hafi því með engu móti skuldbundið sig gagnvart stefnanda til að greiða bætur fyrir líkamstjón hans. Þótt svo hafi farið að stefndi Tryggingamiðstöðin hf. hafi fallist á að endurgreiða stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. 1/3 hluta þeirra bóta sem það hafi greitt vegna tjóns á ökutækjunum þá sé sá þáttur ekki til skoðunar í dómsmáli þessu og hafi engin áhrif á úrslit þess.

Hvort sem það hafi verið með réttu eða röngu sem stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi skert bætur um þriðjung við uppgjör bóta til stefnanda vegna líkamstjóns hans þá verði stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðin hf. ekki gerðir ábyrgir fyrir þeirri ákvörðun, enda beri þeir ekki að lögum ábyrgð á líkamstjóninu, hvorki á grundvelli sakarreglunnar eða reglum skaðabótaréttarins um vinnuveitandaábyrgð, né heldur reglum 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Af því leiði að sýkna beri stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðina hf., af kröfum stefnanda í máli þessu.

Verði aðalkrafa um sýknu ekki tekin til greina sé krafist verulegrar lækkunar á stefnukröfum. Byggi lækkunarkrafan annars vegar á því að stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðin hf. geti einungis borið ábyrgð á litlum hluta tjóns stefnanda og hins vegar séu kröfur stefnanda tölulega of háar.

Verði bótaábyrgð að einhverju leyti felld á stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðina hf. geti sú ábyrgð einungis byggst á sakarreglunni, sbr. 3. mgr. 90. gr. umferðarlaga. Verði þá að meta heildstætt sök þeirra aðila sem hlut eigi að máli. Ljóst sé að sök ökumanns MF-259 sé veruleg. Hann hafi lítið sem ekkert dregið úr hraða og haldið ótrauður ferð sinni áfram þótt hann hafi ekki séð hvað framundan hafi verið og þurft að fylgjast með stikum í vegkantinum til að geta staðsett bifreiðina á veginum. Hann hafi svo ekki vitað af dráttarvélinni fyrir framan sig fyrr en árekstur hafi orðið. Þannig sé engum vafa undirorpið að ökumaður MF-259 hafi sýnt verulegt gáleysi í umrætt sinn. Megi segja að hann eigi frumsök á slysinu. Eins og fyrr greini eigi stefnandi sjálfur verulega sök á því að bifreiðinni MF-259 hafi verið ekið á dráttarvélina og þá sérstaklega með því að

hafa ekki haft tendruð vinnuljós á dráttarvélinni, er hann hafi staðsett vélina á veginum þannig að hún vísaði í öfuga akstursstefnu. Ekkert hafi á hinn bóginn komið fram sem gefi tilefni til að sök geti hvílt á ökumanni vörubifreiðarinnar MF-188. Vegurinn á umræddum stað hafi verið beinn og þurr og ekkert sem hindraði útsýn. Þótt myrkur hafi verið að bresta á hafi staðsetning þessarar bifreiðar á veginum engan þátt átt í því að slysið hafi orðið. Þar hafi einvörðungu komið til ógætilegt aksturslag ökumanns bifreiðarinnar MF-259 og villandi ljós á dráttarvélinni. Það sé því augljóst að sök ökumanns MF-188 sé hverfandi ef hún sé á annað borð nokkur. Ábyrgð stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðvarinnar hf. á líkamstjóni stefnanda geti því í reynd einungis verið hverfandi og fráleitt að hún geti orðið meiri en sem nemi þriðjungi tjónsins.

Kröfum stefnanda vegna húsaleigu, kaupa á sérútbúinni bifreið og sjúkrakostnaðar og annars fjártjóns sé sérstaklega mótmælt sem röngum og ósönnuðum. Ekki sé talin ástæða til frekari útlistunar á mótmælum þessum, þyki mega taka undir mótmæli og rökstuðning af hálfu meðstefndu, Hölds hf. og Vátryggingafélags Íslands hf., hvaða þessa liði varði. Einnig séu gerðar athugasemdir við vaxtakröfur stefnanda sem að stórum hluta hafi verið felldar inn í höfuðstól heildarkröfunnar án þess að rökstutt sé á hvaða lagagrundvelli það sé gert eða útskýrt af hvaða ástæðum vaxtakröfunni sé stillt upp með þessum hætti.

Málkostnaðarkröfur, bæði í aðalkröfu og varakröfu, séu reistar á 129. gr. og 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

V

Stefnandi slasaðist alvarlega í umferðarslysi 29. október 2006 og krefst þess í máli þessu að fá tjón sitt bætt að fullu. Stefndu hafa viðurkennt bótaskyldu og greitt stefnanda bætur, en telja hann þurfa að bera þriðjung tjóns síns sjálfur. Ágreiningur málsins lýtur annars vegar að sakarskiptingu og hins vegar að tilteknum liðum bótakröfu hans sem stefndu hafa hafnað.

Slysið varð með þeim hætti að stefnandi ók dráttarvél sinni ásamt tengivagni með sauðfé frá bæ sínum niður á þjóðveg nr. 1. Á þjóðveginum beið hans fjárflutningabifreið, til þess að taka við fénu og færa til slátrunar. Stefnandi bakkaði dráttarvélinni að fjárflutningavagninum, steig út úr henni og gekk aftur með vagninum á vegöxlinni með fram vegriði. Í sama mund ók önnur bifreið, MF-259, á syðri akreininni austur þjóðveginn. Ók hún á vegriðið og vinstra framhjól dráttarvélarinnar. Þaðan skall bifreiðin á stefnanda þar sem hann gekk við vegbrúnina. Við áreksturinn kastaðist stefnandi utan í fjárflutningavagninn og síðan undir vegrið við vegarkantinn.

Stefnandi lýsti slysinu svo fyrir dómi að bílstjórinn á sláturbílnum hefði hringt í sig stuttu áður og beðið sig að koma á afleggjarann að bænum. Hann hafi ekið þangað, en þá hafi bílstjórinn verið kominn og beðið sín á þjóðveginum. Bílstjórinn hafi komið gangandi til hans upp afleggjarann og beðið hann um að koma og leggja fyrir aftan bílinn. Hann hafi því bakkað dráttarvélinni að og sett í handbremsu og viðvörundarljós á. Kveikt hafi verið á aðalljósum og vinnuljósum dráttarvélarinnar. Hann hafi því næst farið út úr dráttarvélinni og gengið austur með

henni út í vegkanti til þess að hjálpa bílstjóranum að setja á bílinn. Hann hafi heyrt hljóð og snúið sér við og þá fengið bifreiðina MF-259 í fangið. Stefnandi sagði ágætis veður hafa verið, lygnt og engin ísing. Gott útsýni hafi verið, en sléttlendi sé þarna og nánast beinn vegur í u.þ.b. kílómetra í báðar áttir. Hann kvaðst ekki hafa orðið neinnar umferðar var þegar hann hafi farið út að veginum. Þegar hann hafi verið búinn að leggja dráttarvélinni hafi hann séð til bifreiðar að koma úr vestri og hafi það líklega verið MF-259. Aðspurður kvað stefnandi að hann hefði ekki nefnt það við bílstjóran að hann teldi rétt að framkvæma þetta með öðrum hætti. Hann taldi að þetta verklag hefði yfirleitt verið svona þegar restar hafi verið teknar frá bæjunum.

Aðspurður um þá bóталиði sem stefndu hafa hafnað greiðslum á kvaðst hann hafa leigt íbúð á Klausturhólum þar sem hann hafi ekki haft aðgengi að húsi sínu, en breytingar hefðu staðið yfir á því. Hann taldi að lyfjakostnaður sinn á síðasta ári hafi verið u.þ.b. 300-400.000 krónur. Þá kvaðst hann hafa átt bifreið fyrir slysið sem hann hafi selt skömmu eftir að Subaru bifreiðin hafi verið keypt.

Jón Örn Bergsson lýsti atvikum þannig fyrir dómnum að hann hefði verið á leiðinni austur með þrjá útlendinga sem hafi viljað skoða náttúruna og helst komast austur að jökli. Þetta hafi verið síðasti dagur breska parsins, sem var með honum, og þau hafi viljað sjá jökul áður en þau færu. Því hafi verið brunað austur og stoppað til að skoða helstu kennileiti Suðurlands. Það hafi verið farið að dimma og að lokum orðið alveg myrkur. Hann hafi einungis séð ljós þeirra bíla sem hann hafi mætt. Hann hafi séð mikil ljós á móti sér og haldið að þetta væri stór flutningabíll. Hann hafi séð ljósin úr nokkurri fjarlægð, en sléttlendi væri þarna. Hann taldi sig hafa hálfblindast og horft á vegstikurnar til að vera ekki að horfa í ljósið. Rétt áður en að hann hafi ekið á hafi hann séð að þetta var traktor eða eitthvert farartæki sem hafi snúið á móti honum. Hann sagði engin viðvörðunarljós hafa verið í gangi, en ökuljós og vinnuljós að ofan. Hann taldi sig hafa ekið á um 80-90 km/klst.

Vitnið Ásgeir Núpan Ágústsson lýsti því að hann hafi komið að slysinu. Hann hafi verið á leið austur frá Reykjavík ásamt fjölskyldu sinni. Þetta hafi verið í ljósaskiptunum, frekar nær myrkri. Veðrið hafi verið gott og þurr og engin ísing á veginum. Gott útsýni hafi verið, enda engar hæðir eða hólar á þessu svæði. Þau hafi séð að eitthvað var um að vera á veginum fram undan og hægt á sér. Þau hafi þá séð að slys hafði orðið og stöðvað. Hann sagði ljós hafa verið á dráttarvélinni sem lýst hafi á móti sér, aðalljósin hafi verið kveikt, en hann mundi ekki hvort vinnuljósin hafi líka verið kveikt. Einnig hafi verið afturljós á bifreiðinni sem hafi ekið á. Hann hafi verið á vettvangi í um tvær klukkustundir eftir að sjúkrabíllinn hafi komið og hjálpað til við að koma fénu á milli vagnanna og ganga frá. Ekki hafi verið hægt að færa ökutækin svo þetta hafi farið fram þar sem þau hafi staðið. Hann kvaðst ekki muna sérstaklega eftir umferð sem hafi farið fram hjá meðan á verkinu hafi staðið. Hann hafi svo farið áður en trukkurinn hafi farið af stað.

Slys stefnanda varð á þjóðvegi 1 austan við Laxárbrú við afleggjarann að bænum Kálfafelli, á T-gatnamótum sem þar eru, en þar er vegrið á veginum sunnan megin, með fram hægri akreininni á um 100 metra kafla. Í málinu liggja fyrir ljósmyndir frá slysstað, sem teknar voru annars vegar síðar að kvöldi slysdags og hins vegar daginn eftir. Á myndunum sést meðal annars vegrið á og við brúna yfir Laxá og afleggjari að Kálfafelli, en áreksturinn átti sér stað við vegriðið til móts við afleggjarann. Skýrt sést að mjög lítið rými er til þess að víkja bifreið út í kant á

Þessu svæði. Er því ljóst að dráttarvél stefnanda og fjárflutningabifreiðin voru að mestu leyti á þjóðveginum þegar slysið átti sér stað. Stefnu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. telja að dráttarvél stefnanda hafi verið staðsett á báðum akreinum vegarins. Þykir ekki hægt að leggja til grundvallar að svo hafi verið, en stefnandi bar að hann hafi reynt að bakka sem beinast að fjárflutningabifreiðinni. Þá bar Jón Halldór Malmquist, ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar, um það hjá lögreglu að vagn dráttarvélarinnar hafi kastast til að fjárflutningavagninum. Þá er ljóst að bifreiðin MF-259 ók á dráttarvélina og stöðvaðist á vagni hennar. Verður því ekki byggt á því að staða dráttarvélarinnar hafi verið sú sem hún er á myndum sem teknar voru eftir slysið.

Óumdeilt er að dimmt var orðið þegar slysið átti sér stað um kl. 18:30 þann 29. október. Í lögregluskýrslu kemur fram að myrkur hafi verið þegar lögregla kom á staðinn. Í framburði hjá lögreglu og fyrir dómi kemur fram að dimmt hafi verið orðið, þó að því sé lýst með mismunandi hætti hversu dimmt var. Aðrar aðstæður á staðnum voru góðar, en þurrt var og engin ísing. Þá var ekkert sem hamlaði sýn að slysstaðnum, enda bar ökumaður MF-259 að hann hefði séð ljós dráttarvélarinnar úr nokkurri fjarlægð. Engin sérstök viðvörunarmerki voru sett upp eða aðrar ráðstafanir til að vara við því að hætta væri á veginum. Jón Halldór Malmquist, ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar, taldi sig ekki hafa sett upp viðvörunarljós, en það hafi gleymst í þetta skiptið. Stefnandi lýsti því hjá lögreglu að hann væri ekki viss um að hann hafi notað viðvörunarljós á dráttarvélinni, en vinnuljós ofan á henni hafi logað, auk þess sem kveikt hafi verið í stýrishúsinu og á framljósunum. Fyrir dómi bar hann að hann væri nánast viss um að hafa kveikt viðvörunarljósin, enda væri það regla hjá honum að gera það. Í framburði Stefáns Björnssonar, sem var í bifreið sinni á afleggjaranum að Kálfafelli er slysið varð, hjá lögreglu kom fram að engin blikkljós eða viðvörunarljós hafi logað á ökutækjunum. Jón Örn Bergsson, ökumaður bifreiðarinnar MF-259, lýsti því að hann hefði séð vinnuljós og ökuljós á dráttarvélinni, en engin viðvörunarljós. Þykir því sýnt fram á að vinnuljós hafi logað á dráttarvélinni, ásamt aðalljósum, en engin viðvörunarljós. Þá voru ljós á fjárflutningavagninum handan dráttarvélarinnar.

Ljóst er að bifreiðin MF-259 var á talsverðum hraða þegar hún ók á stefnanda. Ökumaður hennar lýsti því fyrir dóminum að hann teldi sig hafa verið á 80-90 km/klst. Á slysstað taldi hann sig hafa ekið á sama hraða, en við skýrslutöku hjá lögreglu 1. nóvember 2006 kvaðst hann hafa ekið alla leiðina á 80-100 km/klst. en teldi sig hafa verið kominn niður fyrir 80 km/klst. þegar slysið hafi orðið. Farþegi í bifreiðinni, Antero Petteri Phkonen, bar hjá lögreglu að hann teldi bifreiðina hafa verið á 90 km/klst. Ökumaðurinn sá ljós dráttarvélarinnar úr nokkurri fjarlægð. Hann taldi sig vera að mæta flutningabíl þar sem um há og sterk ljós var að ræða. Þess vegna hefði hann reynt að halda sig vel á sínum vegarhelmingi. Til að blindast ekki af ljósunum hefði hann fylgt vegstikum. Hann hefði ekki tekið eftir því að fyrirstaða væri á hans vegarhelmingi fyrir en rétt áður en hann hafi ekið á. Í framburði hans hjá lögreglu kemur fram að hann hafi þá reynt að sveigja frá til hægri, en hafi ekki náð neinni hemlun.

Samkvæmt 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal miða ökuhraða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Skal þannig taka tillit til ýmissa þátt, svo sem birtu og veðurs, og má hraðinn aldrei verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sér yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera megi ráð fyrir. Þegar skipt er

frá háum ljósgeisla í lágan skal aðlaga ökuhraða hinu breytta sjónsviði. Þá segir í 2. mgr. 36. gr. að sérstök skylda hvíli á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður, meðal annars þegar útsýn sé takmörkuð vegna birtu eða veðurs, við vegamót eða í beygjum, þegar hætta er á að ljós valdi glýju og þegar ökutæki mætast á mjóum vegi. Með hliðsjón af því að ökumaður MF-259 taldi sig vera að fara að mæta bifreið í myrkri við afleggjara að sveitabæ og ljósin á móti honum voru svo sterk að hann taldi þau geta blindað sig verður talið að honum hafi borið að sýna af sér sérstaka aðgæslu og laga ökuhraða að aðstæðum. Verður ekki séð að hann hafi gert það, heldur ekið áfram án þess að draga úr hraða og því ekki áttað sig á því á hvorum vegarhelmingi dráttarvél stefnanda var eða hvort hún var kyrrstæð fyrir en of seint. Verður því fallist á með stefnanda að ökulag bifreiðarinnar MF-259 hafi verið frumorsök slyssins.

Dráttarvél stefnanda og fjárflutningabifreiðin MF-188 voru svo sem fyrir greinir staðsettar á þjóðveginum á hægri akrein og hugðust stefnandi og ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar færa þar fé á milli farartækjanna. Telja verður að mjög óvarlegt hafi verið að staðsetja fjárflutningabifreiðina og dráttarvélina á þjóðveginum í myrkri líkt og gert var, án þess að vara nægilega við hættunni fram undan. Settu ökumennirnir sjálfa sig og aðra vegfarendur í mikla hættu. Verður því talið að þeir hafi báðir sýnt af sér gáleysi við þessar aðstæður. Þótt stefnandi hafi sjálfur tekið ákvörðun um að leggja dráttarvélinni á veginum þá gerði hann það að ósk ökumanns fjárflutningabifreiðarinnar, sem hafði þegar stöðvað á veginum áður en stefnandi kom að. Þá stöðvaði stefnandi dráttarvélina fyrst á afleggjaranum að bænum. Stefnandi bar að ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar hafi gengið til hans og óskað þess að hann bakkaði dráttarvélinni með vagninum að bifreiðinni. Ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar lýsti því hins vegar svo hjá lögreglu að stefnandi hafi komið til sín eftir að hann hafi lagt dráttarvélinni á afleggjaranum. Hann hafi almennt tekið ákvarðanir um staðsetningu á fjárflutningavagninum þegar fé væri flutt á milli vagna. Ástæða staðsetningarinnar í þetta sinn hafi verið sú að um fátt fé hafi verið að ræða sem hafi verið tilbúið og það hefði verið fljótlegra að taka við því þarna en að aka heim að bænum. Ber eigandi fjárflutningabifreiðarinnar því einnig ábyrgð á tjóni stefnanda, sbr. 3. mgr. 90. gr. laga nr. 50/1987.

Stefndu byggja á því að stefnandi verði að bera þriðjung tjóns síns sjálfur vegna eigin sakar þar sem hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Ljóst þykir að stefnandi sýndi af sér gáleysi með því að stöðva dráttarvél sína mót akstursstefnu á þjóðveginum í myrkri og setja ekki upp viðvörðunarljós. Til þess er hins vegar að líta að dráttarvélina var vel upplýst með skærum vinnuljósum og aðalljósum. Bæði stefnandi og Jón Halldór Malmquist, ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar, hafa lýst því að algengt hafi verið að stöðvað væri á þjóðveginum til þess að taka við fé þegar um fátt fé væri að ræða. Þá er jafnframt til þess að líta að stutt var að upplýstu plani við bæinn og hefði stefnandi því átt þess kost að óska eftir því við ökumann fjárflutningabifreiðarinnar að fjárflutningarnir færu heldur fram þar. Hins vegar þykir ljóst að ökumennirnir töldu sig ekki í mikilli hættu við þessar aðstæður. Fram kom í framburði stefnanda að hann sá ljós koma úr vestri þegar hann hafði lagt dráttarvélinni á veginum, en hélt verkinu engu að síður áfram og gekk með fram vegkantinum. Þá bar ökumaður fjárflutningabifreiðarinnar jafnframt um það hjá lögreglu að hann hafi séð ljós í fjarska, en ekki gefið því frekari gaum. Í ljósi alls þessa verður ekki talið að hegðun stefnanda hafi vikið svo mikið frá venjulegri og forsvaranlegri hegðun að metið verði honum til stórkostlegt gáleysis sem skerði

bætur til hans. Á hann því rétt á að fá tjón sitt bætt að fullu.

Í samræmi við framangreint verður talið að stefndu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. skuli bæta stefnanda tjón hans að tveimur þriðju hlutum og stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðin hf. að einum þriðja. Eins og fram hefur komið hafa stefndu þegar greitt stefnanda tvo þriðju tjóns hans, þriðjung hvor. Verða stefndu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. því dæmdir til að greiða stefnanda þann þriðjung sem eftir stendur. Með sömu rökum og að framan greinir verður jafnframt fallist á kröfu stefnanda gagnvart stefnda Vátryggingafélag Íslands hf. um bætur úr frjálsri slysatryggingu.

Stefndu hafa alfarið hafnað bótaskyldu vegna þriggja liða í kröfugerð stefnanda. Er þar í fyrsta lagi um að ræða húsaleigu vegna íbúðar er stefnandi hafði á leigu frá 1. febrúar til 1. júní 2007, á meðan hús hans var gert aðgengilegt fyrir hjólastól. Stefndu telja ósannað að stefnandi hafi þurft á þessu húsnæði að halda þar sem hann hafi á sama tíma verið í endurhæfingu á Grensásdeild. Í framlögðu bréfi Páls E. Ingvarssonar læknis kemur fram að þjálfun í endurhæfingu lúti að verulegu leyti að þjálfun í að sinna ýmsum athöfnum daglegs lífs. Mikilvægur þáttur í endurhæfingu sé að komast heim til sín sem fyrst. Telur læknirinn að það hefði haft verulega hamlandi áhrif á endurhæfingarferlið hefði stefnandi ekki komist heim um helgar. Þess vegna hafi hann verið hvattur til þess að finna sér húsnæði tímabundið á meðan breytingar á hans húsnæði hafi staðið yfir. Stefndu hafa jafnframt borið því við að ekki liggi fyrir sönnun þess að húsnæði stefnanda hafi verið óíbúðarhæft meðan á breytingum á því hafi staðið. Í málinu liggur fyrir matsgerð byggingarfræðings og tveggja lækna á þeim breytingum sem gera þurfti á húsnæði stefnanda og féllust stefndu á greiðsluskyldu samkvæmt því. Kemur þar fram að breytingar á húsnæðinu hafi verið umfangsmiklar, meðal annars hafi þurft að víkka hurðir, þ. á m. útidyrhurð, nýtt baðherbergi hafi þurft, lagnir og tæki, skipta hafi þurft um gólfefni og breyta eldhúsi. Í ljósi þessa verður röksemdum stefndu um að stefnandi hafi ekki haft þörf fyrir leiguhúsnæðið hafnað og fallist að kröfu hans um að stefndu verði gert að endurgreiða honum leigukostnað í fjóra mánuði, sbr. framlagt bréf sveitarfélagsins Skaftárhrepps þar sem fram kemur að hann hafi haft húsnæðið á leigu í fjóra mánuði, eða samtals 93.080 krónur sem skiptast að tiltölu við sök.

Stefnandi hefur einnig krafist bóta vegna kaupa á bifreið með sérútbúnaði. Sérútbúnaður bifreiðarinnar var greiddur úr almannatryggingum, en stefnandi þurfti að kaupa sjálfskipta bifreið til þess að hægt væri að koma slíkum búnaði fyrir. Stefndu hafa hafnað kröfunni með vísan til þess að bætur vegna slyssins eigi að gera stefnanda eins settan og hann hefði unnið fulla vinnu. Stefndu þurfti að endurnýja bifreið sína til þess að geta notað sérútbúnað fyrir akstur. Í framburði stefnanda fyrir dóminum kom hins vegar fram að hann átti bifreið fyrir slysið sem hann seldi skömmu síðar. Engin gögn hafa verið lögð fram um þetta og þykir því ekki unnt að taka þennan lið kröfu stefnanda til greina.

Að síðustu hefur stefnandi krafist bóta vegna fyrirsjáanlegs framtíðarkostnaðar. Hefur hann áætlað lyfjakostnað í framtíðinni með hliðsjón af sjúkra- og lyfjakostnaði sem stefndu hafa viðurkennt bótaskyldu á. Stefndu telja kröfuna ekki hafa stoð í lögum eða venju, án þess að mat liggi fyrir á þessum kostnaði. Stefndu áskildi sér í stefnu rétt til þess að afla matsgerðar dómkvaddra

matsmanna vegna þessa bóталиðar, en hefur þó ekki látið af því verða. Ekkert liggur fyrir í málinu um hvers konar sjúkra- eða lyfjakostnaði stefnandi muni verða fyrir í framtíðinni. Samkvæmt 11. gr. laga nr. 99/2007 um félagslega aðstoð er Tryggingastofnun ríkisins heimilt að endurgreiða kostnað að hluta eða að fullu, að teknu tilliti til tekna, vegna umtalsverðs kostnaðar við læknishjálp og lyf. Þykir því ekki unnt að taka kröfu stefnanda til greina án þess að fyrir liggi mat á þeim kostnaði sem hann muni verða fyrir.

Samkvæmt öllu framangreindu hefur verið fallist á að stefndu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. bæti stefnda að fullu tjón hans vegna umferðarslyss sem hann varð fyrir 29. október 2006. Einnig greiði stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. stefnanda bætur vegna frjálsrar slysatryggingar. Þá hefur verið fallist á að allir stefndu bæti honum kostnað vegna húsaleigu. Stefndu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. hafa lagt fram útreikning á ofgreiðslu vegna varanlegs miska um 601.677 krónur. Stefnandi hefur ekki andmælt þessum útreikningum og verður tekið tillit til þessa.

Krafa stefnanda er sett fram ásamt vöxtum sem reiknaðir eru út í stefnu. Vaxtakröfum stefnanda, utan dráttarvaxta-, hefur ekki verið mótmælt sérstaklega að öðru leyti en því að framsetningu þeirra, með þeim hætti að reikna þá út og leggja við höfuðstól, hefur verið andmælt. Með því að krafa stefnanda verður lækkuð, samkvæmt því sem að framan greinir, verður hún tekin til greina á þann hátt að stefndu, Höldi ehf. og Vátryggingafélagi Íslands hf., verður gert að greiða stefnanda óskipt 8.500.208 krónur ásamt vöxtum samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 og 8. gr. laga nr. 38/2001 eins og krafist er. Stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. verður gert að greiða stefnanda 3.979.360 krónur vegna frjálsrar slysatryggingar, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 123. gr. laga nr. 30/2004, í samræmi við kröfugerð. Stefndu, A1988 hf. og Tryggingamiðstöðinni hf., verður gert að greiða stefnanda óskipt 31.027 krónur, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 í samræmi við kröfu stefnanda.

Upphafsdagur dráttarvaxtakröfu stefnanda er 22. október 2008, einum mánuði eftir að hann sendi stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. kröfu sína reiknaða á grundvelli matsgerðar læknanna Atla Þórs Ólasonar og Ragnars Jónssonar. Með vísan til 9. gr. laga nr. 38/2001 verður krafa stefnanda um upphafsdag dráttarvaxta tekin til greina.

Stefnandi fékk gjafsóknarleyfi vegna málsins 24. janúar 2011. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ.e. málflutningsþóknun Kára Hólmars Ragnarssonar héraðsdómslögmanns, 1.000.000 króna, greiðist úr ríkissjóði. Með hliðsjón af niðurstöðu málsins og með vísan til 1. og 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála verða stefndu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. dæmd til að greiða óskipt 500.000 krónur í málskostnað sem rennur í ríkissjóð. Málskostnaður milli stefnanda annars vegar og stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðvarinnar hf. hins vegar fellur niður. Við ákvörðun málskostnaðar hefur ekki verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Barbara Björnsdóttir, settur héraðsdómari, kveður upp þennan dóm.

D Ó M S O R Ð:

Stefndu, Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf., greiði óskipt stefnanda, Rúnari Þór Snorrasyni, 8.500.208 krónur ásamt vöxtum samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 af 3.593.891 krónu frá 29. október 2006 til 20. júlí 2007, en af 6.071.009 krónum frá þeim degi til 22. október 2008, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 af 2.429.199 krónum frá 29. október 2006 til 22. október 2008, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af 8.500.208 krónum frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi Vátryggingafélags Íslands hf. greiði stefnanda 3.979.360 krónur, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 frá 14. febrúar 2007 til 22. október 2008, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu, A1988 hf. og Tryggingamiðstöðin hf., greiði óskipt stefnanda 31.027 krónur með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 frá 29. október 2006 til 22. október 2008, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, sem er þóknun lögmanns hans, Kára Hólmars Ragnarssonar héraðsdómslögmanns, 1.000.000 króna, greiðist úr ríkissjóði.

Stefndu Höldur ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf. greiði óskipt 500.000 krónur í málskostnað sem renni í ríkissjóð.

Málskostnaður gagnvart stefndu A1988 hf. og Tryggingamiðstöðinni hf. fellur niður.