

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 4. júlí 2012 í máli nr. E-3746/2011:

Elmar Freyr Árnason

(Kristján B. Thorlacius hrl.)

gegn

Önnu Sigu Lúðvíksdóttur og

Vátryggingafélagi Íslands hf.

(Heiðar Örn Stefánsson hdl.)

Mál þetta sem dómtekið var 8. júní 2012 var höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur, 21. september 2011, af Jóhönnu Jónsdóttur og Gunnari Brynjólfssyni, fyrir hönd ólögráða sonar Jóhönnu, Elmars Freys Árnasonar, öllum til heimils að Hraunbæ 6, Reykjavík, á hendur Önnu Sigu Lúðvíksdóttur, Þverholti 3, Mosfellsbæ og Vátryggingafélagi Íslands hf., Armúla 3, Reykjavík.

Kröfur aðila

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær:

1. að viðurkennd verði með dómi full og óskipt bótaskylda stefndu vegna bifreiðarinnar OA-329 gagnvart Elmar Frey Árnasyni vegna missis framfæranda hans, Árna Ragnars Árnasonar, sem lést í umferðarslysi þann 21. maí 2009.
2. að stefndu verði dæmd til að greiða stefnanda óskipt málskostnað auk virðisaukaskatts, samkvæmt málskostnaðarreikningi sem lagður verður fram við aðalmeðferð málsins eða mati dómsins, allt eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefnandi krefst þess til vara:

1. að viðurkennd verði með dómi óskipt bótaskylda stefndu vegna bifreiðarinnar OA-329, í hlutfalli samkvæmt mati dómsins, gagnvart stefnanda vegna missis framfæranda hans, Árna Ragnars Árnasonar, sem lést í umferðarslysi þann 21. maí 2009.

2. að viðurkennd verði með dómi bótaskylda stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. úr slysátryggingu ökumanns bifhjólsins JD-161, í hlutfalli samkvæmt mati dómsins, gagnvart stefnanda vegna missis framfæranda hans, Árna Ragnars Árnasonar, sem lést í umferðarslysi þann 21. maí 2009.

3. að stefndu verði dæmd til að greiða stefnanda óskipt málskostnað auk virðisaukaskatts, samkvæmt málskostnaðarreikningi sem lagður verður fram við aðalmeðferð málsins eða mati dómsins, allt eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefnandi krefst þess til þrautavara:

1. að viðurkennd verði með dómi full bótaskylda stefnda Vátryggingafélags Íslands hf., úr slysátryggingu ökumanns bifhjólsins JD-161, gagnvart stefnanda vegna missis framfæranda hans, Árna Ragnars Árnasonar, sem lést í umferðarslysi þann 21. maí 2009.

2. að stefnda Vátryggingafélag Íslands hf. verði dæmt til að greiða stefnanda málskostnað auk virðisaukaskatts, samkvæmt málskostnaðarreikningi sem lagður verður fram við aðalmeðferð málsins eða mati dómsins, allt eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Endanlegar dómkröfur stefndu, Önnu Sigu Lúðvíksdóttur eru þær að hún verði sýknuð af öllum kröfum stefnanda og til vara að bótaskylda hennar úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar OA-329 verði einungis viðurkennd að hluta.

Endanlegar dómkröfur stefnda, Vátryggingafélag Íslands hf., eru þær að félagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda og til vara að bótaskylda úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar OA-329 og slysátryggingu ökumanns bifhjólsins JD-161 verði einungis viðurkennd að hluta.

Í öllum tilvikum krefjast bæði stefndu málskostnaðar að mati dómsins úr hendi stefnanda.

Atvik máls

Hinn 21. maí 2009 var lögreglu á höfuðborgarsvæðinu tilkynnt að banaslys hefði orðið á Hringbraut í Reykjavík við gatnamót Hringbrautar og Birkimels. Ökumaður bifhjóls hefði látist í slysinu. Í frumskýrslu lögreglu sama dag er greint þannig frá aðstæðum á slysstað:

„... mátti sjá kyrrstæða bifreiðina OA-329, Toyota Corolla, á Birkimel við Hringbraut en [svo] virtist sem bifreiðinni hafi verið ekið austur Hringbraut, yfir gatnamót Hringbrautar og Birkimels, suður á Birkimel. Þá var bifhjólið JD-161, Honda CBR 950, staðsett á gangbraut sem er staðsett sunnan Hringbrautar, við Hagatorg um 140 m. austan við gatnamót Hringbrautar og Birkimels.“ Ökumaður bifhjólsins, Árni Ragnar Árnason, faðir stefnanda, reyndist látinn á slysstað.

Í skýrslu fyrir lögreglu s.d. skýrði ökumaður bifreiðarinnar OA-329, meðstefnda í máli þessu, þannig frá atvikum að hún hefði verið að aka bifreiðinni OA-329 vestur Hringbraut og hafa ætlað yfir gatnamót Hringbrautar og Birkimels yfir á Birkimel. Hún hafi stöðvað bifreiðina við umferðarljós sem séu á gatnamótunum á beygjuakrein. Grænt ljós hafi logað á umferðarljósunum og hafi hún því athugað hvort einhver bifreið væri að koma á móti, austur Hringbraut. Hún kvaðst ekki hafa séð neina umferð austur Hringbraut og því tekið ákvörðun um að keyra yfir gatnamótin yfir á Birkimel. Þegar hún hafi verið komin inn á Hringbrautina á leið inn á Birkimel hafi hún séð mótörhjól út undan sér og hafi síðan fundið þó nokkuð högg koma á bifreiðina. Kvaðst hún ekki gera sér grein fyrir því á hve mikilli ferð það hafi verið. Kvaðst hún hafa verið með ökuljós bifreiðarinnar kveikt en bifreiðin væri búin dagljósabúnaði.

Samkvæmt frumskýrslu lögreglu lýsti vitnið, Ruth Einarsdóttir, því á vettvangi að hún æki þessa leið á hverjum degi. Hún hefði, þegar slysið varð, verið í bifreið sinni sem staðsett hafi verið fyrir aftan bifreiðina OA-329 við gatnamótin og séð hana aka af stað. Hún kvaðst hafa litið til umferðar úr gagnstæðri átt en ekki séð neina. Bifreiðinni á undan hafi verið ekið yfir gatnamótin en þá hafi mótörhjól skyndilega birst á leið í austur en hjólið hafi verið staðsett á vinstri akrein Hringbrautar. Kvað hún hraða mótörhjólsins hafa verið rosalegan en því hafi verið ekið aftarlega á bifreiðina sem farið hafi yfir gatnamótin. Munað hafi mjóu að mótörhjólið hafi sloppið framhjá bifreiðinni. Hjólið hafi lyfst upp að aftan og hafi ökumaður þess kastast af því og lent með höfuðið á afturbretti bifreiðarinnar sem ekið hafi verið yfir gatnamótin. Vitnið kvaðst aka þessa leið á hverjum degi og væri grindverk á milli akbrauta Hringbrautar til trafala, þar sem það byrgði fyrir sýn ökumanna á umferð úr gagnstæðri átt, fyrir þá sem beygðu suður Birkimel frá Hringbraut, en oft kæmi henni á óvart að bílar kæmu austur Hringbraut þrátt fyrir að hún hefði teygt sig til að líta eftir umferð. Í skýrslu hjá lögreglu 28. maí 2009 lýsti vitnið atvikum í höfuðdráttum með sama hætti og í framangreindri frumskýrslu. Vitnið tók fram að því hefði ekkert fundist óeðlilegt við að bifreiðinni OA-329 hefði verið ekið yfir gatnamótin suður að Birkimel þar sem vitnið hefði ekki séð neina umferð á móti. Þegar bifreiðin OA-329 hefði verið komin út á akbraut fyrir umferð austur Hringbraut hefði mótörhjól allt í einu birst og vitninu fundist eins og því væri ekið á mikilli ferð. Vitnið kvaðst ekki geta sagt til um hraða hjólsins en vissi að því hefði ekki verið ekið á 60 km/klst, heldur hraðar. Vitnið kvað umferðina sem komið hafi úr sömu átt og mótörhjólið ekki hafa komið að gatnamótunum fyrr en vitnið hefði talað við neyðarlínuna í síma og það hefði verið nokkurn tíma frá slysinu.

Vitnið, Matthías H. Johannessen, bar samkvæmt lögregluskýrslu, 29. okt. 2010, að hann hefði, þegar slysið varð, verið að keyra frá Seltjarnarnesi í austur meðfram JL-húsinu. Hann hafi orðið var við bifhjól nokkru áður en hann hafi komið að umferðarljósum við Hofsvallagötu og Hringbraut. Hann hafi tekið eftir því að ökumaður bifhjólsins hafi ekið hratt upp að sér, fyrir aftan sinn bíl en hann hafi séð hann í baksýnisspeglinum. Vitnið sagði að tveir bílar hefðu verið fyrir framan sig og einn til hliðar við sig. Hafi allir keyrt í samfloti en bifhjól verið fyrir aftan sig. Umferðin hafi stöðvast við umferðarljósinn þar sem logað hafi rautt ljós. Umferðin hafi síðan ekið af stað, þegar grænt ljós hafi kviknað, en bifhjólamaðurinn þá ekið upp að bíl sínum en hann hafi ekið á vinstri akrein. Þegar umferðin hafi verið komin af stað hafi ökumaður bifhjólsins farið að „orma“ sig í gegnum umferðina og

koma sér áfram en það hafi ekki verið mikið hraðar en bifreiðarnar. Bifhjólið hafi síðan farið yfir á vinstri akreinina og hann síðan eingöngu heyrt í bifhjólinu. Vitnið kvaðst ekki hafa séð höggið heldur séð hjólið hendast áfram eftir kantsteininum og séð hvar það endaði. Vitnið hafi séð hjólið fara af stað á gatnamótunum og hafa heyrt að því var gefið inn en ekki séð það geysast áfram. Aðspurt á hvaða hraða vitnið hefði verið þegar það hafi séð ökumann bifhjólsins orma sig í gegn kvaðst vitnið ekki hafa verið á miklum hraða eða á um 20-30 km/klst. Ökumaður bifhjólsins hafi svo gefið því inn og keyrt á undan bifreiðunum. Slysið hafi svo orðið stuttu síðar en vitnið ekki séð þegar það átti sér stað. Vitnið kvaðst hafa séð hjólið í götunni löngu áður en það hefði stöðvað bílinn og verið statt u.þ.b. við elliheimilið Grund, þegar það hafi séð mótörhjólið renna.

Samkvæmt skýrslu tæknideildar lögreglunnar, 12. júní 2009, voru akstursaðstæður þannig á slysdag að sólskin var og yfirborð, sem er malbikað, þurrt.

Framkvæmd var bíltæknirannsókn vegna beggja ökutækjanna. Skoðun á bifreiðinni OA-329 sýndi að kvarnast hafði úr framrúðu eftir steinakast. Verulegar líkur voru taldar á að skemmdin hefði ekki truflað útsýni ökumanns. Þá sýndi skoðunin að nokkrar rispúr voru á utanverðri framrúðunni og að óhreinindi voru nokkur á þurrkusvæði en veruleg utan þurrkusvæðis. Nokkrar rispúr voru á hliðarrúðu á hægri framhurð og óhreinindi nokkur að utanverðu en óveruleg að innanverðu. Í skýrslunni segir að þegar meta skuli áhrif óhreinindanna á framrúðunni til skerðingar á útsýni ökumanns verði að hafa birtuskilyrði í huga. Í björtu veðri en sólarlausu og sólarlitlu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumanns hafi verið 3 á skalanum 0-10 þar sem 10 tákni mestu skerðingu. Í sterku sólskini í augu ökumanns eða í myrkri og bleytu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumanns hafi verið 4 á áðurnefndum skala. Samkvæmt þessu hafi óhreinindin á innanverðri framrúðunni verið nokkuð truflandi hafi sterkt sólskin skinið í augu ökumanns. Hafi sólin hins vegar ekki skinið í augu ökumanns hafi óhreinindin haft óveruleg áhrif á útsýni ökumanns. Nokkur óhreinindi hafi verið á utanverðri rúðunni í framhurðinni hægra megin og óveruleg að innanverðu. Í björtu veðri en sólarlausu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumannsins hafi verið 2 á skalanum 0-10. Í sterku sólskini í augu ökumanns eða í myrkri og bleytu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumanns hafi verið 3 á framangreindum skala. Niðurstöður rannsóknar á bifhjólinu JD-161 voru þær helstar að engin ummerki væru um bilun í bifhjólinu í aðdraganda slyssins eða það hefði ekki látið eðlilega að stjórn fyrir slysið. Eina bilunin sem fannst og verulegar líkur voru á að hefði verið til staðar fyrir slysið var í hágeisla aðalljósaperu hægra megin.

Af hálfu lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu var Verkfræðistofnun Háskóla Íslands falið að reikna ökuhraða bifhjólsins JD-161, þegar framangreint slys átti sér stað. Samkvæmt niðurstöðu stofnunarinnar, sem unnin var af Magnúsi Þór Jónssyni prófessor í vélaverkfræði, dagsettri 30. október 2009, var áætlaður hraði bifhjólsins 115 km/klst. Mögulegur lágmarkshraði var 108 km/klst. en mögulegur hámarkshraði 124 km/klst.

Með bréfi 13. janúar 2011 var meðstefndu, Önnu Siggú Lúðvíksdóttur, tilkynnt af Lögreglustjóranum á Höfuðborgarsvæðinu, með vísan til framangreinds útreiknings Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands og þess að bifreiðin OA-324 hefði verið stöðvuð áður en henni hefði verið ekið inn á gatnamót Hringbrautar, að ekki þætti ástæða til frekari aðgerða af hálfu lögreglu og væri málið því fellt niður samkvæmt

145. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála.

Bifreiðin OA-329 var á slysdegi tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf. Þá var lögboðin slysatrygging ökumanns bifhjólsins JD-161 jafnframt hjá hinu stefnda félagi.

Hinn 9. júní 2009 var stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf., tilkynnt um framangreint slys og að félagið yrði krafið um bætur vegna stefnanda, sonar ökumanns bifhjólsins JD-161. Með bréfi 9. febrúar 2011 var félagið krafið um bætur f.h. stefnanda. Með bréfi 18. apríl 2011 hafnaði stefndi, Vátryggingafélag Íslands hf., bótaskyldu. Ágreiningi um bótaskylduna var 9. maí 2011 skotið til Úrskurðarnefndar í vátryggingamálum. Nefndin komst að eftirfarandi niðurstöðu 14. júní, sbr mál nr. 192/2011:

Með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum er fallist á þá afstöðu vátryggingafélagsins að rétt sé að hafna bótaskyldu með vísan til þess að ökumaður bifhjólsins hafi viðhaft stórkostlegt gáleysi við akstur bifhjólsins í aðdraganda slyssins sbr. 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Fyrirliggjandi gögn gefa til kynna að bifhjólinu hafi verið ekið langt umfram leyfilegan hámarkshraða og að rekja megi árekstur ökutækjanna til þessa. Niðurstaða. Bótaskylda er ekki fyrir hendi.

Stefnandi hefur ekki viljað una álitni nefndarinnar.

Málsástæður stefnanda og tilvísun til réttarheimilda

Hvað aðalkröfu stefnanda varðar er á því byggt, með vísan til gagna málsins, að banaslys ökumanns bifhjólsins JD-161, Árna Ragnars Árnasonar, föður stefnanda, megi rekja til aksturs bifreiðarinnar OA-329. Ljóst sé af fyrirliggjandi gögnum að stefnda, Anna Sigga Lúðvíksdóttir, hafi keyrt yfir gatnamót Hringbrautar og Birkimels í veg fyrir bifhjólið JD-161, sem Árni Ragnar Árnason hafi ekið austur Hringbraut. Við þessi gatnamót sé erfitt að sjá bifreiðar, sem aki austur Hringbraut. Stefnandi telji því allt benda til að stefnda, ökumaður bifreiðarinnar OA-329, hafi ekki litið nægilega vel eftir umferð úr austri, þegar hún hafi ekið yfir gatnamótin umrætt sinn, með þeim afleiðingum að hún hafi ekið í veg fyrir bifhjólið JD-161. Þá bendi stefnandi á að beygjuljós fyrir bifreiðar, sem aki vestur Hringbraut og yfir á Birkimel, hafi ekki logað grænt þegar stefnda hafi ekið yfir gatnamótin. Með hliðsjón af því að ljósið hafi ekki logað grænt hafi stefnda hlotið að vita að hún þyrfti að líta sérstaklega vel eftir umferð og að ekki væri öruggt að aka yfir gatnamótin. Sé í því sambandi bent á að umferð á Hringbraut sé bæði mikil og fremur hröð m.v. akstur í þéttbýli. Stefnandi byggir einnig á því að sérstök ástæða hafi verið til að líta eftir umferð við umrædd gatnamót vegna grindverksins sem þar sé á milli akbrauta. Ljóst sé að erfiðara sé að koma auga á bifhjól en bifreiðar í gegnum og/eða yfir grindverkið. Ökumenn verði þó alltaf að gera ráð fyrir að önnur ökutæki en bifreiðar geti verið á ferðinni og þurfi að horfa sérstaklega vel til allra átta við aðstæður sem þessar, áður en ekið sé af stað. Allt bendi því til þess að

stefnda hafi ekið af stað þrátt fyrir að hafa ekki haft nægilega yfirsýn. Að mati stefnanda verði ekki horft fram hjá því, sama hvernig horft sé á málið að stefnda hafi ekið þvert í veg fyrir bifhjólíð JD-161 og þannig valdið slysinu. Samkvæmt 1. og 6. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 beri ökumanni að hafa sérstaka aðgát við vegamót og veita forgang þeirri umferð, sem á móti komi, ef hann ætli að beygja á vegamótum. Hann skuli jafnframt gefa öðrum ökumönnum merki um að hann hyggist beygja og megi því aðeins aka áfram, að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir önnur ökutæki miðað við hvar þau séu á vegi og hver fjarlægð þeirra sé og hraði, sbr. 5. mgr. 25. gr. og 2. mgr. 31. gr. laga nr. 50/1987. Stefnandi telji liggja ljóst fyrir að stefnda, Anna Sigga Lúðvíksdóttir, hafi ekki gætt að þessum reglum í umrætt sinn. Hún beri því sök á umferðarslysinu 21. maí 2009. Stefnandi byggir einnig á því að rannsókn á bifreiðinni OA-329 gefi til kynna að útsýni ökumanns bifreiðarinnar hafi verið skert vegna óhreininda á rúðum og sólar sem skinið hafi umræddan dag. Samkvæmt 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skuli ökutæki haldið í þannig ástandi að það megi nota án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra. Stefnandi byggir á því að ökutækinu hafi með hliðsjón af rannsókninni ekki verið haldið í þannig ástandi. Á því beri stefnda, Anna Sigga Lúðvíksdóttir, ábyrgð sem ökumaður og eigandi bifreiðarinnar OA-329, sbr. 2. og 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Stefnandi telji með vísan til framangreinds að ábyrgðartrygging bifreiðarinnar OA-329 taki til slyssins, sbr. 88. gr. laga nr. 50/1987. Stefnandi beri þ.a.l. að bæta stefnanda, Elmari Frey Árnasyni, óskert það tjón sem hann hafi orðið fyrir á grundvelli skaðabótalaga nr. 50/1993, einkum 12. og 14. gr. laganna. Stefnandi bendir á að ljóst sé samkvæmt dómaframkvæmd að stefndu beri í fyrsta lagi sönnunarbyrði fyrir þeirri fullyrðingu sinni að Árni Ragnar Árnason hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og í öðru lagi, að orsakasamhengi sé á milli hinnar meintu gáleysislegru hegðunar og slyssins. Stefnandi telji að stefndu hafi ekki getað fært sönnun fyrir þessari afstöðu sinni. Stefnandi byggir einnig á því að regla 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 feli í sér undantekningu frá meginreglunni um bótarétt og þar af leiðandi beri að túlka hana þröngt. Það sé og í samræmi við dómaframkvæmd en dómstólar hafi beitt reglunni af varfærni og ekki nema ótvírætt liggja fyrir sönnun um stórkostlegt gáleysi. Að öllu þessi virtu telji stefnandi ekki sýnt að skilyrði séu fyrir stefndu til að lækka eða fella niður bótaábyrgð gagnvart stefnanda, á grundvelli 2. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987 eða annarra reglna um stórkostlegt gáleysi. Stefnandi byggir jafnframt á því að ekki hafi þýðingu í málinu að lögregla hafi fellt niður mál gegn stefndu, ökumanni bifreiðarinnar OA-329. Mun ríkari sönnunarkröfur séu gerðar í sakamáli en einkamáli. Sá sem beri skaðabótaábyrgð á dauða annars manns skuli samkvæmt 12. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 greiða hæfilegan útfararkostnað og greiða þeim sem misst hafi framfæranda bætur fyrir tjón það er ætla megi að af því leiði fyrir hann. Samkvæmt 14. gr. sömu laga skuli bætur fyrir missi framfæranda til eftirlifandi barns, sem hinum látna hafi verið lögskyld að framfæra, vera jafnháar heildarfjárhæð þeirra barnalífeyrisgreiðslna, er barnið eigi rétt á eftir lögum um almannatryggingar, frá því að tjón hafi orðið og til 18 ára aldurs. Stefnandi telji ljóst með vísan til ofangreinds að hann eigi rétt á bótum samkvæmt tilvitnuðum ákvæðum laga nr. 50/1993 úr hendi stefndu enda hafi föður hans, Árna Ragnari Árnasyni, verið skyld að framfæra hann samkvæmt ákvæðum barnalaga nr. 76/2003. Stefnandi krefjast þess því að greiðsluskylda úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar OA-329 verði viðurkennd með dómi. Stefnandi telji, hvað varakröfu sína varði, fullljóst að aldrei sé hægt að fella niður allan bótarétt sinn með vísan til 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, líkt og stefndi hafi gert í málinu. Fyrri varakrafa stefnanda byggir því á því að stefndu sé einungis heimilt að skerða

bótarétt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar OA-329 að hluta vegna meints gáleysis. Í dómaframkvæmd hafi mun gáleysislegri hegðun, en stefndu bera fyrir sig að Árni Ragnar Árnasonar hafi sýnt, eingöngu verið talin leiða til brottfalls bótaréttar að hluta. Stefnandi bendi á að afar fá fordæmi séu fyrir því að fella niður bætur að öllu leyti vegna stórkostlegs gáleysis á grundvelli 2. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987. Þegar sýnt sé að tjónþoli hafi verið meðvaldur að slysi vegna stórkostlegs gáleysis, sbr. 88. gr. laga nr. 50/1987, hafi það einungis haft áhrif til lækkunar í hlutfalli við það hversu gáleysisleg hegðunin hafi verið. Það sé eingöngu í alvarlegustu tilvikum stórkostlegs gáleysis, sem jaðri við ásetning, sem unnt sé að fella bótarétt niður að öllu leyti. Stefnandi telji að háttsemi Árna Ragnars Árnasonar í umrætt sinn geti aldrei talist jaðra við ásetning. Því sé stefndu óheimilt að fella niður bótarétt stefnanda að fullu. Ennfremur vísist til þess sem áður segi um að 2. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987 sé undantekning frá meginreglunni sem beri þ.a.l. að túlka þröngt. Stefnandi krefjist þess því að greiðsluskylda stefndu úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar OA-329 verði viðurkennd að hluta samkvæmt mati dómsins. Annar liður varakröfu stefnanda byggir á því að sé bótaréttur felldur brott að hluta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar OA-329, taki slysatrygging Árna Ragnars Árnasonar sem ökumanns bifhjólsins JD-161, sbr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, til þess hluta sem eftir standi af tjóni stefnanda. Vátryggjandi bifhjólsins sé stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. Sé því og gerð krafa um að greiðsluskylda félagsins úr þeirri tryggingu verði viðurkennd í hlutfalli að mati dómsins. Í 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé kveðið á um að ef tjón hljótist af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja, skiptist tjónið á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eigi að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Samkvæmt rannsókn lögreglu í málinu hafi bifreiðin OA-329 og bifhjólið JD-161 ekki ótvírætt rekist saman við slysið. Bifreiðinni OA-329 hafi verið ekið í veg fyrir bifhjólið JD-161 og líti út fyrir að við það hafi ökumaðurinn reynt að sveigja fram hjá bifreiðinni en þá misst stjórn á hjólinu. Líkami Árna Ragnars Árnasonar hafi þó ótvírætt rekist í bifreiðina OA-329 í umrætt sinn. Stefnandi telji rétt að beita reglu 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 í málinu verði talið að Árni Ragnar Árnasonar beri, ásamt stefndu Önnu Siggu Lúðvíksdóttur, sök á tildrögum slyssins. Jafnvel þó að bifreiðin og bifhjólið hafi ekki rekist saman í eiginlegum skilningi sé um að ræða atvik svo sambærilegt árekstri að hægt sé að beita reglunni. Skiptist tjónið á ökutækin að tiltölu við sök þeirra sem hlut eigi að máli sé ljóst að slysatrygging ökumanns samkvæmt 92. gr. umferðarlaga taki til þess hluta tjóns Árna Ragnars Árnasonar sem ábyrgðartrygging OA-329 taki ekki til. Samkvæmt 1. mgr. 92. gr. laga nr. 50/1987 skuli hver ökumaður sem ökutæki stjórnari tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi. Stefnandi telji að skilyrði ákvæðisins fyrir tryggingu séu uppfyllt í málinu. Ótvírætt sé að Árni Ragnar Árnason hafi látist við notkun bifhjólsins í skilningi 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 2. mgr. 92. gr. laganna, þegar hann hafi ekið því austur Hringbraut og bifreiðin OA-329 keyrt í veg fyrir hann. Hann hafi sömuleiðis verið eigandi og ökumaður bifhjólsins og því uppfyllt önnur skilyrði 2. mgr. og 3. mgr. 92. gr. laga nr. 50/1987. Falli tjón hans því undir að vera tryggt úr slysatryggingunni. Slysatryggingin greiði bætur á grundvelli skaðabótalaga nr. 50/1993, líkt og ábyrgðartrygging. Varðandi sök ökumanns bifreiðarinnar OA-329 og grundvöll skaðabóta vísist til fyrri umfjöllunar. Stefnandi byggir einnig á sama rökstuðningi og áður um að sönnunarbyrði, fyrir því að Árni Ragnar Árnason hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og að orsakasamhengi sé á milli þeirrar háttsemi og slyssins, hvíli á stefndu. Verði talið að ökumaður bifreiðarinnar OA-329 beri ekki ábyrgð á slysinu að neinu leyti, byggir þrautavarakrafa stefnanda á því að tjón hans

skuli að fullu bætt úr slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. laga nr. 50/1987. Vísist til fyrri umfjöllunar um að skilyrði tryggingarverndar samkvæmt ákvæðinu séu uppfyllt og einnig varðandi grundvöll skaðabóta. Stefnandi bendi á að ekki sé heimilt að skerða bætur úr slysatryggingu ökumanns nema hinn váttryggði hafi valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi, sbr. nánar tiltekið skilyrði 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Stefnandi telji með vísan til fyrri umfjöllunar ekki sýnt að Árni Ragnar Árnason hafi valdið slysinu af stórkostlegu gáleysi. Samkvæmt dómaframkvæmd beri stefnda, Váttryggingafélag Íslands hf., sönnunarbyrði fyrir öllum fullyrðingum þar að lútandi. Stefnandi telji að hið stefnda félag hafi ekki fært sönnur fyrir því að slysinu hafi verið valdið með þeim hætti að unnt sé að byggja á 90. gr. laga nr. 30/2004 í málinu. Stefnandi styðji kröfur sínar við ákvæði umferðarlaga nr. 50/1987, einkum 25. gr., 31. gr., 59. gr., 88. gr., 89. gr. og 92. gr. sem og við skaðabótalög nr. 50/1993, sérstaklega 12. og 14. gr. Þá sé vísað til barnalaga nr. 76/2003 og laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, einkum 90. gr. Um aðild vísist til III. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála sem og 97. gr., sbr. 90. gr. laga nr. 50/1987. Varðandi heimild til að hafa allar kröfur stefnanda uppi í sama málinu vísist til 27. gr. laga nr. 91/1991. Um varnarþing vísist til 32. gr., 33. gr. og 42. gr. laga nr. 91/1991. Varðandi málskostnaðarkröfu sé vísað til 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991 og um virðisaukaskatt til laga nr. 50/1988. Varðandi gjafsóknarkostnað vísist til XX. kafla laga nr. 91/1991.

Málsástæður stefndu og tilvísun til réttarheimilda.

Stefndu byggja sýknukröfu sína á því að stefnandi hafi valdið slysinu með háttsemi sem telja verði stórkostlegt gáleysi. Engu máli skipti hvort krafa stefnanda byggji á ábyrgðartryggingu ökutækisins eða slysatryggingu ökumanns bifhjólsins enda gildi sambærilegar reglur um réttaráhrif þess að slysi sé valdið af stórkostlegu gáleysi, hvort sem um ábyrgðartryggingu eða slysatryggingu sé að ræða. Sýknukröfur stefndu byggji á ákvæðum 2. mgr. 88 gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, sbr. 2. mgr. 27. gr. s.l. með eftirfarandi hætti:

1. Aðalkrafa stefnanda: Sýkna á grundvelli 2. mgr. 88 gr. umferðarlaga nr. 50/1987.
2. Varakrafa stefnanda:
 - a. Sýkna af kröfu í ábyrgðartryggingu á grundvelli 2. mgr. 88 gr. umferðarlaga nr. 50/1987.
 - b. Sýkna af kröfu í slysatryggingu ökumanns bifhjólsins á grundvelli 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, sbr. 2. mgr. 27. gr. s.l. og 9. gr. váttryggingarskilmála YY10, sbr. inngangsorð váttryggingarskilmála BA11.

3. Þrautvarakrafa stefnanda: Sýkna á grundvelli 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, sbr. 2. mgr. 27. gr. s.l. og 9. gr. váttryggingarskilmála YY10, sbr. inngangsorð váttryggingarskilmála BA11.

Samkvæmt 2. mgr. 88 gr. umferðarlaga nr. 50/1987 leiði stórkostlegt gáleysi þess sem sé meðvaldur að tjóni, til þess að bætur fyrir líkamstjón megi fella niður eða lækka. Stefndu byggi á að framangreinda reglu umferðarlaga beri að túlka svo að bæði eigi að líta til þess hvort slysi hafi verið valdið með stórkostlegu gáleysi og þess hvort afleiðingar slyssins hafi orðið alvarlegri en ella sökum stórkostlega gálausrar hegðunar föður stefnanda. Bætur til stefnanda úr ábyrgðartryggingu ökutækisins beri því að lækka eða fella niður ef sýnt þyki að faðir hans hafi verið valdur eða meðvaldur að slysinu eða alvarlegum afleiðingum þess með háttsemi sem teljist stórkostlegt gáleysi. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, sbr. 2. mgr. 27. gr. s.l. losni stefndi Váttryggingafélag Íslands hf. úr ábyrgð í heild eða að hluta ef sýnt þyki að váttryggingaratburði eða alvarleika afleiðinga hans hafi verið valdið með háttsemi sem telja verði stórkostlegt gáleysi. Bætur til stefnanda úr slysatryggingu ökumanns bifhjólansins beri því að fella niður eða lækka ef sýnt þyki að faðir hans hafi verið valdur eða meðvaldur að slysinu eða alvarlegum afleiðingum þess með háttsemi sem teljist stórkostlegt gáleysi. Reglur þessar séu ítrekaðar í 9. gr. váttryggingarskilmála YY10 sem gildi um slysatryggingu ökumanns bifhjólansins skv. inngangsorðum váttryggingarskilmála BA11. Stefndu telji ljóst af málsatvikum að faðir stefnanda hafi verið meðvaldur að slysi því sem um sé deilt og að það hafi fyrst og fremst verið hans eigin háttsemi sem ollið hafi því hversu alvarlegar afleiðingar slyssins hafi orðið. Sú háttsemi föður stefnanda sem vísað sé til sé fyrst og fremst hraðakstur en einnig brot á öðrum háttennisreglum umferðarlaga. Sú háttsemi föður stefnanda að aka milli bifreiða, sem verið hafi hlið við hlið á tveggja akreina akbraut, hafi verið í augljósri andstöðu við 23. og 41. gr. umferðarlaga. Hámarkshraði þar sem slysið hafi orðið hafi skv. 1. mgr. 37. gr. umferðarlaga verið 50 km/klst. Með því einu að hafa ekið á rúmlega tvöföldum þeim hraða hafi faðir stefnanda sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Ökuhraðinn sé einnig brot á c- lið 36. gr. umferðarlaga enda hafi slysið orðið á vegamótum og ekki annað að ráða af málavaxtalýsingu en að ökuhraðinn hafi verið skarplega aukinn í gríðarlegan hraða rétt áður en bifhjólið hafi komið að vegamótunum. Þá sé nokkur umferð gangandi vegfaranda um þann hluta Hringbrautarinnar sem slysið hafi orðið á enda ekki langt frá Þjóðarbókhöðunni og í gönguleið frá henni að miðbæ Reykjavíkur. Stuttu austar og vestar en þar sem slysið hafi orðið séu gangbrautir. Aksturslag föður stefnanda hafi því ekki með nokkru móti samrýmst þeim skyldum sem lagðar séu á ökumenn í 26. gr. umferðarlaga. Stefndu byggi í ljósi framangreinds á því að faðir stefnanda hafi valdið eða verið meðvaldur að slysinu og/eða alvarlegum afleiðingum þess með háttsemi sem telja verði stórkostlegt gáleysi og að sú háttsemi leiði til brottfalls bótaréttar jafnt úr ábyrgðartryggingu ökutækisins sem slysatryggingu ökumanns bifhjólansins. Við mat á því hvort bótaskylda falli alfarið niður eða lækki skuli litið til sakar föður stefnanda, þess hvernig slysið bar að, tengsla afleiðinganna við háttsemi föður stefnanda og til atvika að öðru leyti. Stefndu telji að líta beri til þess að faðir stefnanda hafði með aksturslagi sínu valdið almannahættu og að tilviljun ein hafi ráðið því að aðrir vegfarendur hafi ekki slasast sökum aksturslags hans enda nokkur umferð verið á Hringbrautinni er slysið

hafi orðið. Málástæður stefnanda er lúti að því að reglur 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, sbr. 2. mgr. 27. gr. s.l. og 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 feli í sér undantekningar frá meginreglunni um bótarétt og beri því að túlka þröngt sé sérstaklega mótmælt. Vissulega hafi verið gerðar nokkrar kröfur til þess að háttsemi teljist stórkostlegt gáleysi en sé það niðurstaðan að stórfellt gáleysi tjónþola eða þess sem tjónþoli leiði rétt sinn frá hafi verið meðvirkandi þáttur í því að slys hafi orðið eða í alvarleika afleiðinga slyss sé hið rétta að meginregla váttrygginga- og skaðabótaréttar sé að það valdi algjöru brottfalli bótaréttar. Heimildir váttryggingarsamningalaga og umferðarlaga til að viðurkenna greiðsluskyldu að hluta, þrátt fyrir að atburði eða afleiðingum atburðar hafi verið valdið með stórkostlegu gáleysi, séu undantekningar frá þeirri meginreglu, sem túlka beri þröngt. Þetta hafi verið staðfest í dómum Hæstaréttar, til að mynda í dómi réttarins í máli nr. 19/2010. Stefnu byggja varakröfu sína á því að sökum stórkostlegs gáleysis föður stefnanda, sem hafi verið meðvaldur að slysinu, beri að fella bætur til stefnanda niður að fullu en þrautavarakröfur sínar á því að af sömu sökum beri einungis að viðurkenna bótaskyldu stefndu að hluta. Stefnu byggja þessa kröfu á öllum sömu málástæðum og sjónarmiðum og reifuð hafi verið varðandi sýknukröfu þeirra. Um þessar kröfur sé þó sérstaklega vísað til þess að ástæða þess að afleiðingar slyssins hafi orðið jafn alvarlegar og raun ber vitni sé fyrst og fremst aksturshraði bifhjólsins JD-161. Stefnu byggja málskostnaðarkröfu sína á 1. mgr. 129. gr. og 1. og 3. mgr. 130 gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Sýknukröfur sínar og kröfur um að bótaréttur stefnanda verði einungis viðurkenndur að hluta byggja stefnu á lögum um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, sérstaklega 1. mgr. 90. gr., sbr. 1. mgr. 27. gr., á váttryggingarskilmálum er gildi um lögboðna slysatryggingu ökumanns og ábyrgðartryggingu ökutækja, á umferðarlögum nr. 50/1987, sérstaklega 2. mgr. 88. gr., 23. gr., 26. gr., c- lið 36. gr., 1. mgr. 37. gr. og 41. gr. Krafa um greiðslu málskostnaðar sé byggð á 1. mgr. 129. gr. og 1. og 3. mgr. 130 gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Forsendur og niðurstaða

Eins og rakið er í málsatvikalýsingu dómsins liggur í málinu fyrir skýrsla Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands, dagsett 30. október 2009, unnin af prófessor Magnúsi Þór Jónssyni, um reiknaðan hraða bifhjólsins JD-161 í aðdraganda slyssins 21. maí 2009. Skýrslan var unnin að beiðni tæknideildar Lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu. Eftirfarandi spurningum var beint til skýrsluhöfundar:

1. Hver er líklegastur hraði bifhjólsins JD-161 áður en ökumaður hemlar?
2. Hver er minnsti mögulegi hraði sem bifhjólið var á miðað við forsendur málsins?
3. Hver er mesti mögulegi hraði sem bifhjólið var á miðað við forsendur málsins?

Niðurstöður skýrsluhöfundar eru eftirfarandi:

1. Ætlaður ökuhraði bifhjólansins er 115 km/klst.
2. Mögulegur lágmarkshraði er 108 km/klst.
3. Mögulegur hámarkshraði er 124 km/klst.

Stefndu mótmæltu sönnunargildi framangreindrar skýrslu Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands við aðalmeðferð málsins. Eins og áður greinir var skýrslan samin að ósk lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu við rannsókn á tildrögum slyssins 29. maí 2009. Nýtur lögreglan heimildar samkvæmt 1. mgr. 86. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála til að leita til sérfróðra manna án dómkvaðningar, þegar þörf er á sérfræðilegri skoðun eða rannsókn til að upplýsa mál. Sönnunargögn sem lögregla aflar eftir þessari heimild verða, eins og önnur rannsóknargögn lögreglu, lögð fram í einkamálum sem höfðuð eru í tilefni af því atviki sem til rannsóknar hefur verið. Þar gefst aðilum kostur á að fjalla um þau, meðal annars í því skyni að hnekkja sönnunargildi þeirra, sem dómari leggur síðan mat á eftir almennum reglum laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Skýrsla Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands er eins og áður er rakið dagsett 30. október 2010. Hún var lögð fram af stefndu á dómþingi 24. nóvember 2011. Fyrirtökur voru í málinu 27. janúar, 14. febrúar og 5. mars 2012 en sönnunargildi umræddrar skýrslu ekki mótmælt eins og áður greinir fyrir en við aðalmeðferð málsins 8. júní. Stefndu hafa gert nokkrar athugasemdir við efni skýrslunnar. Þær þykja ekki með hliðsjón af framangreindu og gögnum málsins að öðru leyti nægja til að véfengja þá meginniðurstöðu skýrslunnar að ökumaður bifhjólansins JD-161 hafi í umrætt sinn ekið hjólinu á 108 -124 km. hraða á klukkustund og að áætlaður hraði sé 115 km. á klukkustund.

Vitnið Matthías H. Johannessen gaf skýrslu fyrir dómi. Kvaðst vitnið, þegar slysið varð, hafa verið á leið austur Hringbraut og þá orðið var við ferðir umrædds bifhjólans. Hann hefði fyrst tekið eftir bifhjólinu, þegar því hafi verið ekið frekar hratt aftan að bíl vitnisins við Hringbraut á móts við Framnesveg. Fjórir til fimm bílar hafi verið þar í hnapp og bifhjólið beint fyrir aftan bifreið vitnisins. Vitnið hafi fylgst með bifhjólinu í baksýnispegli. Umferðin hafi ekið áfram austur Hringbraut og bifhjólið ýmist verið fyrir aftan eða til hliðar við bifreið vitnisins. Við gatnamót Hringbrautar og Hofsvallagötu hafi verið stöðvað á ljósum. Bifhjólinu hafi verið ekið á milli bifreiða á báðum akreinum og verið stöðvað fremst við gatnamótin eða milli bifreiða fremst við ljósin. Þegar grænt ljós hafi komið fyrir umferðina í austur hafi bifreiðarnar ekið af stað á eðlilegum hraða en ökumaður bifhjólansins farið af stað langfyrstur. Vitnið hafi ekið Hringbrautina í austur og verið á móts við Furumel, þegar það hafi orðið vart við að slys hafi orðið við gatnamót Hringbrautar og Birkimels. Bifhjólinu hafi verið gefið skart inn þegar það hafi lagt af stað frá gatnamótum Hofsvallagötu og Hringbrautar. Ástæðan fyrir því að vitnið hafi tekið eftir ökumanni bifhjólansins hafi verið að hann hafi komið með miklum látum upp að bílnum hjá sér. Vitnið hafi tekið eftir að ökumaður bifhjólansins hafi verið á kraftmiklu hjóli og borið með sér að kunna vel á það. Hafi hann farið að veita honum athygli af því að honum hafi fundist útbúnaður ökumanns bifhjólansins áhugaverður. Ökumaður bifhjólansins hafi verið að gefa því inn og koma sér fremst í

aksturslínu og ætlað að spretta úr spori eins og vitnið hafi upplifað það. Ökumaður bifhjólans hafi verið mjög vel búinn en með kjálkastykkið á hjálminum opið upp á enni. Aðspurður um ósamræmi í framburði vitnisins fyrir lögreglu og dómi varðandi það hvenær ökumaður bifhjólans hafi „ormað“ sig í gegnum bílaumferðina kvaðst vitnið að athuguðu máli telja að hann hafi gert það áður en hann hafi verið kominn að ljósunum á horni Hringbrautar og Hofsvallagötu eins og hann hafi borið fyrir dómi en ekki síðar eins og fram komi í lögregluskýrslu. Ökumaður bifhjólans hafi verið fremstur við ljósin eða á milli fremstu bíla.

Vitnið Rut Einarsdóttir gaf skýrslu fyrir dómi en vitnið var þegar slysið varð staðsett næst á eftir bifreiðinni OA-329 við beygjuakrein til aksturs í suður, frá Hringbraut inn á Birkimel. Vitnið sá ökumann bifreiðarinnar OA-329 aka yfir Hringbrautina í átt að Birkimel. Vitninu sagðist svo frá fyrir dómi að þegar bifreiðin OA-329 hefði verið á leiðinni yfir Hringbrautina hefði mótörhjolið komið aðvífandi. Vitnið hefði haldið að hjólið myndi sleppa fram hjá bifreiðinni en það hafi farið að rása og við það hafi verið eins og ökumaður hafi misst stjórn á hjólinu þannig að það hafi kollsteypt og ökumaður kastast upp af hjólinu og lent með höfuðið á bifreiðinni OA-329. Vitnið kvaðst ekki hafa séð til ferða bifhjólans, þegar bifreiðin OA-329 hafi ekið á stað yfir Hringbrautina, og ekkert bent til að ökumaður OA-329 ætti ekki greiða leið yfir Hringbrautina. Vitnið kvaðst hafa farið út úr bíl sínum eftir að slysið varð. Hún hafi fyrst farið til ökumanns OA-329, sem kominn hafi verið út úr bifreið sinni, en síðan farið og hugað að ökumanni bifhjólans, þar sem hann lá í götunni. Vitnið kvaðst hafa hringt í neyðarlínuna og sagt starfsmanni hennar til um staðsetningu slyssins en í framhaldinu orðið vör við að akandi umferð væri að koma austur Hringbrautina í átt að slyssaðnum.

Eins og rakið hefur verið var stefnda, Anna Sigga Lúðvíksdóttir, þegar umrætt slys varð, á leið í bifreið sinni vestur Hringbraut og hugðist taka beygju suður Birkimel frá beygjuljósum við Hringbrautina. Samkvæmt framburði stefndu fyrir lögreglu og dómi stöðvaði hún við beygjuljósin og gætti að umferð á leið austur Hringbraut. Kvaðst hún hafa séð til akandi umferðar í fjarska og síðan lagt af stað yfir Hringbrautina. Þegar hún hafi næstum verið komin inn á Birkimel hafi hún séð útundan sér eitthvað vera að nálgast. Hún hafi síðan heyrt að högg kom á bílinn og þá stöðvað hann. Þegar slysið varð, var að sögn stefndu gott veður, bjart, þurr og sól. Eru þær upplýsingar í samræmi við skýrslu lögreglu. Stefnda kvaðst hafa séð vel vestur eftir Hringbrautinni og ekið yfir eins og hún gerði vanalega en hún ætti oft leið þarna um.

Eins og áður hefur verið rakið sýndi bíltæknirannsókn á bifreiðinni OA-329 að kvarnast hafði úr framrúðu eftir steinakast. Verulegar líkur voru taldar á að skemmdin hefði ekki truflað útsýni ökumanns. Þá sýndi skoðunin að nokkrar rispur voru á utanverðri framrúðunni og að nokkur óhreinindi voru á þurrkusvæði en veruleg utan þurrkusvæðis. Nokkrar rispur voru á hliðarrúðu á hægri framhurð og óhreinindi nokkur að utanverðu en óveruleg að innanverðu. Í skýrslunni segir að þegar meta skuli áhrif óhreinindanna á framrúðunni til skerðingar á útsýni ökumanns verði að hafa birtuskilyrði í huga. Í björtu veðri en sólarlausu og sólarlitlu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumanns hafi verið 3 á skalanum 0-10 þar sem 10 tákni mestu skerðingu. Í sterku sólskini í augu ökumanns eða í myrkri og bleytu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumanns hafi verið 4 á áðurnefndum skala. Samkvæmt þessu hafi óhreinindin á innanverðri framrúðunni verið nokkuð truflandi, hafi sterkt sólskin skinið í augu

ökumanns. Hafi sólin hins vegar ekki skinið í augu ökumanns hafi óhreinindin haft óveruleg áhrif á útsýni hans. Nokkur óhreinindi hafi verið á utanverðri rúðunni í framhurðinni hægra megin og óveruleg að innanverðu. Í björtu veðri en sólarlausu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumannsins hafi verið 2 á skalanum 0-10. Í sterku sólskini í augu ökumanns eða í myrkri og bleytu séu verulegar líkur á að skerðing á útsýni ökumanns hafi verið 3 á framangreindum skala.

Á stefndu hvíldi rík skylda til að gæta að akandi umferð sem var á leið austur Hringbraut og gæta fyllstu aðgæslu við akstur yfir akreinina, sbr. 1. og 6. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Í því sambandi verður að hafa í huga að stefnda kaus að bíða ekki eftir að grænt beygjuljós kviknaði fyrir akstur inn á Birkimel frá nyrðri akrein Hringbrautar, sem veitt hefði henni forgang gagnvart umferð austur Hringbraut. Beygjuljósið sýnir ekki grænt nema ljós við gangbraut á Hringbraut vestan við Birkimel hafi stöðvað akandi umferð. Að öðrum kosti gildir biðskylda við gatnamótin gagnvart umferð austur Hringbraut. Ekkert er fram komið í málinu sem bendir til þess að stefnda hafi ekki sýnt eðlilega og lögmæltu aðgæslu við akstur yfir Hringbrautina. Verður í því sambandi að hafa í huga að nægilega er sannað með framburði vitnisins Rutar Einarsdóttur að hún hafi stöðvað bifreiðina við gatnamótin til að huga að umferð austur Hringbraut og síðan ekið rakleiðis á eðlilegum ökuhraða í átt að Birkimel og ekki stöðvað bifreiðina fyrir en hún varð vör við að högg kom á hana. Ekkert liggur fyrir um að skerðing á útsýni ökumanns hafi vegna ástands rúða verið í þeim mæli að máli skipti við mat á aðgæslu ökumannsins eða að sól hafi skinið beint í augu ökumanns, þegar slysið varð.

Telja verður nægilega sannað, með skýrslu Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands, en sönnunargildi hennar hefur ekki verið hrundið, og framburði vitna og þá einkum framburði vitnisins Matthíasar M. Johannessen, að ökumaður bifhjólsins JD-161 hafi í aðdraganda slyssins, 29. maí 2009, ekið á 108 -124 km. hraða á klukkustund, sem var langt yfir leyfilegum hámarkshraða, sem á því svæði sem slysið varð, var 50 km. á klukkustund. Má jafna þessum ökuhraða við ofsaakstur, á fjölfarinni akstursleið, í þéttbýli. Við mat á viðbrögðum ökumanns bifreiðarinnar OA-329 og við hverju hún mátti búast verður að hafa í huga að bifhjól sem ekið er á 115 km. hraða á klukkustund fer hverja 100 metra á liðlega 3 sekúndum. Skýrir það væntanlega hvers vegna ökumaður bifreiðarinnar OA-329 sá ekki til ferða bifhjólsins, þegar hún gætti að umferð á leið austur Hringbraut. Verður með vísan til alls framanritaðs að leggja alla sök á umræddu slysi á ökumann bifhjólsins JD-161 vegna aksturs sem jafna má til stórfellds gáleysis. Afleiðingar slyssins eru í beinu orsakasambandi við aksturinn. Verða því stefndu sýknaðir af ábyrgð gagnvart stefnanda á grundvelli 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með vísan til 2. mgr. 88. gr. sömu laga.

Umrætt slys er ekki að rekja til áreksturs ökutækja í merkingu 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og verður þeim reglum sem gilda um sakarskiptingu við árekstur ökutækja ekki beitt með löggjöfnun um tilvik það sem hér er til úrlausnar enda verður að skýra reglurnar þröngt.

Með sömu rökum og áður hafa verið rakin og liggja til grundvallar þeirri niðurstöðu dómsins að hafna beri bótaskyldu gagnvart stefnanda með vísan til 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 verður stefndi, Vátryggingafélag Íslands hf., sýknað af kröfu stefnanda á grundvelli slysatryggingar ökumanns bifhjólsins, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga, sbr. 2. mgr. 27. gr. sömu

laga og 9. gr. váttryggingarskilmála stefnda, Váttryggingafélags Íslands hf., nr. YY10, sbr. 1. mgr. ákvæðis A í váttryggingarskilmálum stefnda nr. BA11.

Með hliðsjón af atvikum málsins þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður. Gjafsóknarkostnaður stefnanda þ.m.t. þóknun lögmanns hans Kristjáns B. Thorlacius hæstaréttarlögmanns, 564.750 krónur, greiðist úr ríkissjóði og hefur þá verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Þórður S. Gunnarsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

Dómsorð

Stefndu, Anna Sigga Lúðvíksdóttir og Váttryggingafélag Íslands hf., skulu vera sýkn af kröfum stefnanda, Elmars Freys Árnasonar, í máli þessu. Málskostnaður milli aðila fellur niður. Gjafsóknarkostnaður stefnanda þ.m.t. þóknun lögmanns hans, Kristjáns B. Thorlacius hæstaréttarlögmanns, 564.750 krónur greiðist úr ríkissjóði.

Þórður S. Gunnarsson