

## **D Ó M U R**

**Héraðsdóms Reykjavíkur föstudaginn 23. nóvember 2012 í máli nr. E-4864/2011:**

**Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf.**

*(Björgvin Þórðarson hdl.)*

**gegn**

**Outlet ehf. og**

**Davíð Erni Bjarnasyni**

*(Jóhannes Albert Sævarsson hrl.)*

Þetta mál, sem var dómtekið 30. október sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf., Borgartúni 35, Reykjavík, á hendur Outlet ehf., Tangarhöfða 8, Reykjavík og Davíð Erni Bjarnasyni, Engimýri 12, Garðabæ, með stefnu áritaðri til birtingu, 12. desember 2011.

### **Dómkröfur**

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmd óskipt til að greiða stefnanda skuld að fjárhæð 17.179.318 kr. ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af 315.932 kr. frá 23. mars 2010 til 22. júlí 2011 en af 17.179.318 kr. frá þeim degi til greiðsludags.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar að skaðlausu að mati réttarins auk virðisaukaskatts.

Stefndu krefjast aðallega sýknu en til vara að stefnukröfur verði lækkaðar verulega. Þá krefst stefndi, Davíð Örn Bjarnason, málskostnaðar úr hendi stefnda eins og málið væri ekki gjafsóknarmál auk virðisaukaskatts. Til vara krefst hann þess að málskostnaður verði felldur niður. Stefndi, Outlet ehf., krefst málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnanda að mati dómsins auk virðisaukaskatts.

### **Málavextir**

Málavextir eru þeir helstir að 16. ágúst 2009 ók stefndi, Davíð Örn Bjarnason, bifreiðinni JY-170 í hlið bifreiðarinnar KL-814 á gatnamótunum Höfðabakka við Bæjarháls og Streng í Reykjavík. Óumdeilt er að bifreiðin JY-170 hafi verið óváttryggð þegar áreksturinn átti sér stað en eigandi hennar á þeim tíma hafi verið hið stefnda félag Outlet ehf.

Samkvæmt frumskýrslu lögreglu gáfu sex vitni sig fram á vettvangi. Í skýrslunni kemur fram að þrjú vitni kváðust hafa séð bifreiðina KL-814 aka af stað frá gatnamótunum þegar grænt ljós logaði en þá hafi bifreiðin JY-170 komið á miklum hraða yfir gatnamótin og skolið á KL-814. Tvö vitni, sem sögðust hafa verið að aka Höfðabakka í suður, skýrðu hins vegar svo frá að þegar bifreiðin JY-170 hafi verið að fara út á gatnamótin hafi logað grænt ljós á umferðarljósunum. Eitt vitni taldi sig hafa séð gult ljós loga þegar bifreiðin JY-170 fór yfir gatnamótin.

Hinn 1. september 2009 var málið lagt fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna af hálfu stefnanda og Váttryggingafélags Íslands hf., sem var tryggingafélag bifreiðarinnar KL-814. Komst nefndin að þeirri niðurstöðu að með hliðsjón af öllum atvikum og framburðum vitna hafi rautt ljós logað fyrir umferð um Höfðabakka til suðurs er ökumaður JY-170 ók yfir gatnamótin.

Á grundvelli reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjetryggingar bar stefnanda að gera upp tjónið. Stefnandi sendi stefndu, 27. nóvember 2009, endurkröfu vegna uppgjors á munatjóni vegna bifreiðarinnar KL-814. Þá var stefndu sent innheimtubréf, dagsett 23. febrúar 2010, þar sem þeir voru krafðir um greiðslu að fjárhæð 315.932 kr. Stefnandi höfðaði mál vegna endurkröfu á munatjóninu fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur 16. desember 2010. Málinu var vísað frá dóminum 15. apríl 2011.

Með bréfi, dagsettu 22. júní 2011, sendi stefnandi stefndu og lögmanni þeirra endurkröfu vegna uppgjors á líkamstjóni ökumanns bifreiðarinnar KL-814. Endurkrafa vegna líkamstjónsins nam 16.863.386 kr. Hinn 11. ágúst 2011 greiddi stefnandi Váttryggingafélagi Íslands, sem var tryggingarfélag ökumanns bifreiðar KL-814, umrædda fjárhæð.

Að sögn stefnanda hafi stefndu ekki endurgreitt honum framangreindar fjárhæðir vegna muna- og líkamstjóns og hafi stefnandi því talið þessa málishöfðun óhjákvæmilega.

### **Málsástæður stefnanda og lagarök**

Í stefnu segir að stefnandi sjái um að gera upp tjón, sem óváttryggð ökutæki valdi í umferðinni. Tilvist stefnanda sé grundvölluð á 94. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sem og 94. gr. a í sömu lögum. Á grundvelli þessara lagagreina hafi verið sett reglugerð nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjetryggingar. Á grundvelli 18. gr. sbr. 20. gr. reglugerðarinnar hafi stefnandi greitt eiganda bifreiðarinnar KL-814 bætur fyrir það tjón sem hann hafi orðið fyrir vegna tjóns á bifreið sinni sem og líkamstjóns sem ökumaður KL-814 varð fyrir. Samanlagt nemi þessar fjárhæðir stefnufjárhæð máls þessa ásamt nauðsynlegum útlögðum kostnaði stefnanda við að gera málið upp líkt

og nánar verði gerð grein fyrir hér að neðan í sérstökum kafla.

Í 4. mgr. 18. gr. reglugerðar nr. 424/2008 segi:

„ABÍ er sem ábyrgðaraðila skylt að greiða bætur fyrir tjón sem hlýst af notkun óþekkts eða óváttryggðs skráningarskylds vélknúins ökutækis eins og nánar er kveðið á um í 20. gr.“

Í 3. mgr. 20. gr. reglugerðarinnar segi:

„ABÍ skal sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af notkun ökutækis, sem enginn ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir, eða váttrygging þess hefur verið felld niður af váttryggingafélaginu eða ekki haldið í gildi.“

Í 4. mgr. 20. gr. reglugerðarinnar segi:

„Skaðabætur skv. 1.-3. mgr. greiðast af ABÍ á grundvelli gildandi umferðarlaga allt að váttryggingarfjárhæð, sem þar er ákveðin.“

Þá segir í 7. mgr. 20. gr. reglugerðarinnar:

„Auk endurkröfuréttar skv. 3. og 4. mgr. 22. gr. má ABÍ samkvæmt almennum reglum íslensks réttar endurkrefja þá, sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óváttryggðs ökutæki, þ.m.t. eiganda (umráðamann) og ökumann.“

Stefnandi reisir endurkröfu sína gagnvart skráðum eiganda bifreiðarinnar JY-170 og stefnda Davíð á tilvitnuðum ákvæðum reglugerðar nr. 424/2008, þ.e. ákvæðum 3., 4. og 7. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008. Ákvæði þessi heimili endurkröfurétt stefnanda á hendur stefndu í málinu.

Eftir að niðurstaða Tjónanefndar váttryggingafélaganna hafi legið fyrir í málinu hafi stefnanda verið lögskylt að greiða tjónþolum í málinu bætur, sbr. 4. mgr. 18. gr. reglugerðar nr. 424/2008 og þá eftir atvikum á grundvelli 88., 89., 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sbr. 91. og 93. gr. sömu laga. Stefndu hafi ekki áfrýjað niðurstöðu Tjónanefndarinnar og verði því að una þeirri niðurstöðu enda sé niðurstaða Tjónanefndarinnar hafin yfir skynsamlegan vafa um það að ökumaður JY-170 hafi átt alla sök á árekstri þeim sem mál þetta sé sprottið af.

Ekki skipti máli í þessu sambandi hvort ökumaður JY-170 hafi valdið tjóninu af stórfelldu gáleysi þótt það sé í sjálfu sér líklegt í ljósi atvika málsins en endurkröfuréttur stefnanda byggist ekki á 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eins og að ofan greinir.

Upplýst sé í málinu að stefndi Davíð hafi slasast í umræddu slysi og hafi stefnandi hafnað að greiða honum bætur úr svonefndri slysatryggingu ökumanns og eiganda sbr. 92. gr. umferðarlaga. Telji stefndi Davíð sig hafa verið í „rétti“ í umrætt sinn væri honum unnt að gera kröfu á grundvelli 89. greinar umferðarlaga á ábyrgðartryggingarfélag bifreiðarinnar KL-814 og þá bæði hvað varði tjón á bifreiðinni JY-170 og hvað varði meint slysatjón hans. Stefndi Davíð hafi enga slíka kröfu gert eftir því sem næst verður komist og bendi það til þess að hann uni

niðurstöðu Tjónanefndarinnar.

Haldi stefndu uppi vörnum hvað varði ábyrgð á árekstrinum bendi stefnandi á framlögð gögn og þá sérstaklega lögregluskýrslu og framburði vitna sem leiði fullar og ótvíræðar sönnur fyrir því að ábyrgð á árekstri bifreiðanna KL-814 og JY-170 sé hjá ökumanni bifreiðarinnar JY-170. Hinn stefndi ökumaður hafi sýnt af sér saknæma og ólögmæta háttsemi með því að keyra inn á gatnamótin á rauðu ljósi. Alþekkt sé að óheimilt sé að keyra ökutæki á móti rauðu ljósi. Þannig segi m.a. í 84. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 að ráðherra setji reglur um gerð og notkun umferðarljósa. Í 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra segi síðan m.a. að rautt ljós merki að nema skuli staðar og að ökutæki skuli stöðvað áður en komið sé að stöðvunarlínu eða, ef stöðvunarlínu vantar, umferðarljósastólpa. Ljóst sé að stefndi hafi brotið þessa háttennisreglu með þeim afleiðingum að árekstur við KL-814 hafi orðið. Þessu til stuðnings hafi tjónanefnd váttryggingamála komist að þeirri niðurstöðu að með hliðsjón af atvikum öllum og framburði vitna lægi öll sök in á slysinu hjá JY-170. Niðurstöðu tjónanefndarinnar skaut stefndi ekki áfram til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum eins og eðlilegt hefði verið teldi hann sig hafa mál í höndunum sem sýndi fram á að hann hefði ekki ekið yfir á rauðu ljósi. Stefnandi telur ljóst að tjónið sé sennileg afleiðing af hegðun ökumanns JY-170 og taki endurkrafan mið af því.

Hvað sérstaklega varði stefnda Outlet ehf. bendi stefnandi á að félagið, sem skráður eigandi bifreiðarinnar JY-170, beri ábyrgð á henni og sé fébótaskyldt samkvæmt 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 88. og 89. gr. sömu laga. Þá sé í þessu sambandi bent á að félaginu hafi verið lögskyldt að ábyrgðartryggja ökutækið JY-170, sbr. 93. gr. umferðarlaga og þessi skylda hafi verið vanrækt og beri stefndi Outlet ehf. ábyrgð á því.

Stefndi Davíð beri eins áður segi ábyrgð á árekstrinum sem ökumaður JY-170 og verði því einnig að sæta endurkröfu vegna árekstursins á grundvelli almennu skaðabótareglunar enda hafi hann valdið tjóninu með saknæmum og ólögmætum hætti þar sem tjónið sem stefnandi hafi þurft að standa greiðsluskil á sé sennileg afleiðing af hegðun hans, sbr. og 3. mgr. 90. gr. laga nr. 50/1987. Á það sé einnig að líta að stefndi Davíð hafi haft umráð bifreiðarinnar JY-170 og hafi því einnig verið lögskyldt að sjá til þess að bifreiðin væri ábyrgðartryggð, sbr. 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þessa skyldu hafi stefndi Davíð vanrækt og verði því einnig af þeirri ástæðu að sæta endurkröfu. Þá sé á það að líta í þessu sambandi að stefnda Davíð hafi verið og kunnugt um, sem forsvarsmanni Outlet ehf., að bifreiðin JY-170 var óváttryggð.

Engin haldbær rök hafi verið færð fyrir því að unnt sé að beita sértækum lækkunarheimildum gagnvart kröfugerð stefnanda. Um sé að ræða gáleysi af hálfu stefnda Davíð að aka JY-170 yfir á rauðu ljósi. Þá sé um að ræða stórfellt gáleysi beggja stefndu sem felist í því að vera með í notkun óváttryggt skráningarskyldt ökutæki. Stórfellt tjón hafi hlotist af árekstrinum og lendi tjónið á öðrum eigendum skráningarskyldra ökutækja. Tjóninu sé jafnað niður á önnur starfandi váttryggingafélag á Íslandi og hafi áhrif til hækkunar á iðgjöldum bifreiðareigenda. Ótækt sé að fyrirtæki og einstaklingar komist upp með svo vítaverða hegðun.

## **Sundurliðun endurkröfunar:**

### **I. MUNATJÓN**

Krafa stefnanda byggist á þeim kostnaði sem hann hafi sannarlega greitt í tengslum við uppgjör á tjóni eiganda bifreiðarinnar KL-814 að frádreginni þeirri fjárhæð sem fékkst fyrir sölu á bifreiðinni. Uppgjörið sé með eftirfarandi hætti:

*Kaupverð KL-814, sbr. afsal, dagsett 4. september 2009*  
230.000 kr.

Krafa stefnanda er byggð á þeirri fjárhæð sem stefnandi keypti bifreiðina KL-814 af eiganda bifreiðarinnar. Ekki hafi verið í boði að framkvæma viðgerðir á bifreiðinni þar sem hún var það mikið skemmd. Fjárhæðin sé andvirði markaðsvirði bifreiðarinnar ef til árekstrarins hefði ekki komið, sbr. tölvupóstsamskipti starfsmanns stefnanda og starfsmanns Vátryggingafélags Íslands hf. sem og sölutilboð tryggingafélagsins.

*Opinber gjöld, reikningur frá Umferðarstofu, dagsettur 7. september 2009* 3.971 kr.

Krafa stefnanda er byggð á þeirri fjárhæð sem stefnandi hafi þurft að greiða vegna eigandaskipta við kaupin á KL-814.

*Umskráning, reikningar frá umferðarstofu, dagsettir 7. september 2009*  
2.530 kr.

Krafa stefnanda er byggð á þeirri fjárhæð sem stefnandi hafi þurft að greiða vegna eigandaskipta við kaupin á KL-814.

*Höldur bilaleiga, sbr. reikningur, dagsettur 9. september 2009*

89.100 kr.

Krafa stefnanda er byggð á þeirri fjárhæð sem stefnandi hafi þurft að greiða vegna bifreiðar sem eiganda KL-814 hafi verið útvegað meðan verið var að meta hvað gera ætti við KL-814. Bifreið að gerðinni Suzuki Swift hafi verið leigð, tímabilið 17. ágúst 2009 til 4. september 2009.

*Krókur bílastöð, sbr. reikningur, dagsettur 2. nóvember 2009*  
51.101 kr.

Krafa stefnanda er byggð á þeirri fjárhæð sem stefnandi hafi þurft að greiða vegna flutnings Króks bílastöðvar á KL-814 frá Höfðabakka/Bæjarhálsi á starfstöð sína, 16. ágúst 2009, flutnings Króks bílastöðvar á bifreiðinni af starfsstöð sinni yfir til Vátryggingafélags Íslands hf., Smiðshöfða, 2. september 2009 og svo vegna geymslu Króks bílastöðvar á bifreiðinni í 17 sólarhringa.

*Umskráning, sbr. reikning frá umferðarstofu, dagsettan 16. september 2009*

2.530 kr.

Krafa stefnanda er byggð á þeirri fjárhæð sem stefnandi hafi þurft að greiða vegna eigandaskipta við sölu á KL-814.

-

*Til frádráttar:*

Söluverð KL-814, sbr. afsal, dagsett 15. september 2009.  
63.300 kr.

Frádrátturinn nemi þeirri fjárhæð sem stefnandi hafi fengið vegna sölu á bifreiðinni KL-814 eftir áreksturinn og hafi stefnandi með þessu takmarkað endurkröfu munatjónsins.

Krafa stefnanda vegna munatjónsins sundurliðist þannig samkvæmt ofangreindu:

1. Kaupverð	kr.	230.000,-
2. Opinber gjöld	kr.	3.971,-
3. Umskráning v/ kaupa	kr.	2.530,-
4. Höldur bílaleiga	kr.	89.100,-
5. Krókur bílastöð	kr.	51.101,-
6. Umskráning v/ sölu	kr.	2.530,-
7. Söluverð	kr.	-63.000,-
Samtals	kr.	315.932.-

Dráttarvaxta með heimild í lögum um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 sé krafist mánuði eftir að kröfubréf Gjaldskila ehf., dagsett 23. febrúar 2010, hafi verið sent út.

## II. LÍKAMSTJÓN

Krafa stefnanda byggist á þeirri fjárhæð sem hann hafi sannarlega endurgreitt Vátryggingafélagi Íslands hf. í kjölfar uppgjors tryggingafélagsins á líkamstjóni ökumanns KL-814. Fjárhæðin sé grundvölluð á skaðabótalögum nr. 50/1993.

Annars vegar sé um að ræða útlagðan kostnað og hins vegar útreiknaðar skaðabætur á grundvelli örorkumatsgerðar. Um uppgjorið á útlögðum kostnaði vísast til yfirlits yfir greiðslur tryggingafélagsins tímabilið 17. september 2009 til 31. maí 2011. Við uppgjorið á skaðabótunum á grundvelli örorkumatsgerðar hafi verið notast við örorkumatsgerð Sigurðar Ásgeirs Kristinssonar bæklunarlæknis og Sigurðar R Arnalds hrl., dagsett 28. apríl 2011, um afleiðingar slyssins á ökumann bifreiðar KL-814. Uppgjorið sé með eftirfarandi hætti:

1. Útlagður kostnaður, skv. 1. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993., sbr. ofangreint yfirlit yfir greiðslur tryggingafélagsins tímabilið 17. september 2009 til 31. maí 2011:

<i>Lækniskostnaður ökumanns KL-814</i>	<i>69.693 kr.</i>
<i>Lyffjakostnaður ökumanns KL-814</i>	<i>5.948 kr.</i>
<i>Ferðakostnaður ökumanns KL-814</i>	<i>6.200 kr.</i>
<i>Sjúkraþjálfun ökumanns KL-814</i>	<i>275.946 kr.</i>
<i>Ýmis kostnaður ökumanns KL-814</i>	<i>1.234 kr.</i>
<i>Sjúkraflutningur ökumanns KL-814</i>	<i>4.700 kr.</i>
<i>Læknisvottorð vegna ökumanns KL-814</i>	<i>86.250 kr.</i>
<i>Örorkumat tveggja matsmanna vegna ökumanns KL-814</i>	<i>207.694 kr.</i>
<i>Endurkröfur</i>	<i>9.900 kr.</i>

1. Bætur á grundvelli ofangreindrar örorkumatsgerðar, dagsettri 28. apríl 2011, sbr. kröfubréf lögmanns ökumanns KL-814 (tjónþola), dagsettu 3. mars 2011 og fullnaðarkvittun Vátryggingafélags Íslands, dagsettri 23. maí 2011. Endanlegar kröfur byggjast á fullnaðarkvittun tryggingafélagsins enda sé þar gerð grein fyrir þeim fjárhæðum sem endurkrafan byggist á:

Neðangreindar fjárhæðir, þ.e. fjárhæðir samkvæmt 3. gr. og 4. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, ásamt síðari breytingum, miðist við lánskjaravísitölu í maí 2011 (7329 stig), sbr. 15. gr. sömu laga.

*Tímabundið tekjutap, samkvæmt 2. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.*  
1.144.007 kr.

Samkvæmt örorkumatsgerðinni varði tímabundið atvinnutjón tjónþola í 6 mánuði, þ.e. frá 16. ágúst 2009 til 16. febrúar 2010. Tekjuviðmið tjónþola, þ.e. mánaðarlaun hans námu 332.204 kr. og því varð heildarkrafan vegna þessa bóталиðar 1.993.224 kr. eða 1.144.007 kr. eftir staðgreiðslu skatta.

*Þjáningarbætur, samkvæmt 3. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.*  
287.040 kr.

Samkvæmt örorkumatsgerðinni varði þjáningartímabil tjónþola 180 daga án rúmlegu og nam fjárhæðin því vegna þessa bóталиðar 287.040 kr. (180 x 1.560).

*Varanlegur miski, samkvæmt 4. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.*  
1.518.525 kr.

Samkvæmt örorkumatsgerðinni hlaut tjónþoli 17% varanlegan miska vegna umferðarslyssins og nam fjárhæðin því vegna þessa bóталиðar 1.518.525 kr. (8.932.500 x 17%).

*Varanleg örorka, samkvæmt 5.-8. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.*  
11.636.262 kr.

Samkvæmt örorkumatsgerðinni hlaut tjónþoli 20% varanlega örorku vegna umferðarslyssins. Forsendur fjárhæðarinnar sem krafist sé samkvæmt þessum lið byggist á eftirfarandi:

Tekjuviðmið kröfu tjónþola eru byggð á tekjum hans árin 2006, 2007 og 2008 að viðbættu lífeyrissjóðsframlagi vinnuveitanda, 7% vegna 2006 og 2007 og 8% vegna 2008. Aldursstuðull tjónþola sé 11,71000 enda hafi hann verið 34 ára og 316 daga gamall er hann náði stöðugleikapunkti. Útreikningur vegna þessa bóталиðar verði því 4.968.515 kr. x 11,71 x 20%.

Vextir, samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.  
823.033 kr.

Lögmannskostnaður 786.954  
kr.

Krafa stefnanda vegna líkamstjónsins sundurliðist þannig samkvæmt ofangreindu:

1. Útlagður kostnaður	667.565 kr.
2. Bætur á grundvelli örorkumatsgerðar	16.195.821 kr.
Samtals	16.863.386 kr.

Dráttarvaxta með heimild í lögum um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 sé krafist mánuði eftir að kröfubréf stefnanda, dagsett 22. júní 2011, hafi verið sent út.

Dómkrafan sé samtala munatjónsins, 315.932 kr., og líkamstjónsins, 16.863.286 kr., þ.e. 17.179.318 kr. Upphafstími dráttarvaxtakröfu vegna munatjónsins sé 23. mars 2010 en vegna líkamstjónsins 22. júlí 2011.

Stefnandi vísar um endurkröfurétt sinn á hendur skráðum eiganda hins óvátryggða ökutækis sem og umráða- og ökumanni þess til 18. gr. sbr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008, sbr. 94. gr. og 94. gr. a umferðarlaga nr. 50/1987. Um ábyrgð stefndu, vísar stefnandi til 88. gr., 89. gr., 90. gr. og 93. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Um niðurfellingu ábyrgðar tryggingafélags á tjóni sem óvátryggt ökutæki veldur vísast til 12. gr. og 13. gr. reglugerðar um lögmaeltar ökutækjatrýggingar nr. 424/2008, sbr. og ákvæði laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Um bann við akstri gegn rauðu ljósi vísar stefnandi til 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, sbr. 84. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Um tölulegan útreikning á uppgjöri vegna líkamstjóns vísar stefnandi til skaðabótalaga nr. 50/1993, sérstaklega 1.-7. gr. og 16. gr. laganna. Um dráttarvaxtakröfu vísast til 3. mgr. 5. gr. og 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Um málskostnaðarkröfu vísast til XXI. kafla laga um meðferð einkamála nr. 91/1991, einkum 1. mgr. 130. gr. þeirra laga. Um varnarþing vísast til 42. gr. sömu laga.

## Málsástæður stefndu og lagarök

Stefndu telja að stefndi Davíð hafi ekki átt sök á árekstrinum eða verið í órétti þegar bifreiðarnar JY-170 og KL-817 rákust saman á gatnamótum Höfðabakka við Bæjarháls og Streng í Reykjavík, 16. ágúst 2009. Vitnum beri ekki saman um hvernig staða umferðarljósa hafi verið á gatnamótunum þegar slysið varð og þá hvor bifreiðanna hafi verið í forgangi. Vafa um þetta atriði hafi ekki verið eytt.

Stefndu benda á að stefnandi telji sig eiga endurkröfurétt á hendur stefndu, Outlet ehf., eiganda bifreiðarinnar JY-171 og Davíð Erni Bjarnasyni persónulega, en hann hafi verið ökumaður bifreiðarinnar þegar henni var ekið inn í hlið bifreiðarinnar KL-814, 16. ágúst 2009, á gatnamótum Höfðabakka við Bæjarháls og Streng. Skilyrði endurkröfuréttar skv. 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 séu að tjónvaldur hafi valdið tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Til að skilyrði ákvæðisins geti talist uppfyllt verði tjónvaldur að hafa sýnt af sér stórkostlega ámælisverða háttsemi undir akstri eða hafa brugðist við aðstæðum í aðdraganda slyssins á einkar saknæman hátt. Það, að tjónþoli hafi í órétti valdið árekstri, dugir eitt og sér ekki til sakfellingar eða veiti stefnanda endurkröfurétt, nema að aukið gáleysi fylgi hið minnsta. Reyndar segi beinlínis í málsástæðukafla stefnu: „Um er að ræða gáleysi af hálfu stefnda Davíðs að aka JY-170 yfir á rauðu ljósi. Þá er um að ræða stórfellt gáleysi beggja stefndu sem fellst í því að vera með í notkun óváttryggt skráningarskylt ökutæki.“ Endurkröfuskilyrði 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé þannig ekki uppfyllt.

Að vísu segi í stefnu að stefnandi byggji endurkröfugrundvöll sinn ekki á 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, eins og gert hafi verið í héraðsdómsmáli nr. E-7464/2010, heldur á 94. gr. laganna og 94. gr. a sem og reglugerð nr. 424/2008. Endurkröfunni til stuðnings sé einkum vísað til 3., 4. og 7. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008. Stefndi telji varhugavert að túlka umrædd reglugerðarákvæði, einkum 7. mgr. 20. gr., þannig að þau færi stefnanda aukinn endurkröfurétt á hendur stefnda umfram það sem almennt myndi hafa gerst hefði ökutækið JY-170 verið váttryggt og aðstæður allar að öðru leyti sambærilegar, sbr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Stefndi mótmælir slíkri túlkun. Slík aukin endurkröfuheimild þyrfti að eiga sér beina stoð í lögum enda byggir stefnandi á því að einfalt gáleysi þurfi til að fella bótaábyrgð á ökumann. Með þessari túlkun stefnanda hallaði verulega á þá grandlausu ökumenn, sem ekki hefðu ástæðu til að ætla annað en að ökutæki sem þeir hefðu t.a.m. að láni eða leigu, væri váttryggt. Þeir væru þar afleiðandi óafvitandi í mun lakari stöðu en aðrir ökumenn. Liggur við að verið sé að fella á þá hlutlæga bótaábyrgð.

Uppgjör stefnanda laut að tjóni sem íslenskir þegnar urðu fyrir annars vegar Unnur Valdís Haraldsdóttir vegna munatjóns og Páll Júlíus Gunnarsson vegna líkams- og fjárhagslegs tjóns af völdum slyss á Íslandi. Um það uppgjör og endurkröfur vegna þess gildi því í einu og öllu ákvæði umferðarlaga, þar á meðal 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Að beita mismunandi heimildum, annars vegar 95. gr. umferðarlaga og hins vegar ákvæðum 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008, sem skorti beina lagastoð, fæli í sér brot á jafnræði milli grandlausra ökumanna. Fyrir þeirri mismunun séu engin málefnaleg sjónarmið og verði því að líta fram hjá reglugerðinni þegar þannig hagi til sem í þessu máli.

Samkvæmt þessari sömu reglugerð, nr. 424/2008, sé í VII. kafla fjallað um endurkröfunefnd. Sú nefnd fjalli um tjón sem valdið sé af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi og starfi nefndin samkvæmt umferðarlögum. Endurkröfunefnd sé þannig heimilt að beita lækkunarheimild 2. málslíðar 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Ef skilningur og túlkun stefnanda á ákvæðum reglugerðar nr. 424/2008 teldist réttur væri nefndinni meinað að fjalla um mál stefnda, Davíðs Arnar, jafnvel þótt fyrir lægi að slysinu hafi verið valdið af einföldu gáleysi. Stefnandi hafi ekki borið málið undir endurkröfunefnd. Það sé rökleysa að stefndi skuli eiga lakari rétt en þeir sem valdið hafa slysi af stórkostlegu gáleysi. Það fái því ekki staðist að unnt sé að krefja stefndu um endurgreiðslu á grundvelli reglugerðar nr. 424/2008 eins og gert sé í málinu.

Stefnandi byggir á því að stefndi, Davíð Örn, hafi mátt vita að bifreiðin JY-170 hafi verið óváttryggð, þar sem hann hafi jafnframt verið forsvarsmaður stefnda Outlet ehf. Þar sé þá væntanlega átt við á þeim tíma þegar slysið varð. Því mótmælir stefndi. Stefnandi hafi enga vitneskju haft um þetta. Samkvæmt framlögðu dóm skjali hafi stefndi verið varamaður í stjórn félagsins, 15. apríl 2009. Á sama skjali komi fram að skráður stjórnarmaður, framkvæmdastjóri og prókúruhafi hafi verið Hörður Már Harðarson. Þá segi í stefnu að eitt vitni að slysinu hafi verið Hörður Már, stofnandi hins stefnda félags, sem jafnframt hafi verið forsvarsmaður þess á þeim tíma er slysið varð.

Stefndi hafi ekki orðið stjórnarmaður í félaginu fyrr en síðar, eftir úrsögn Harðar Más úr stjórninni, og þá eftir slysið. Framlögð gögn séu nægjanlega skýr um þetta atriði. Það sé verulegur munur á því hvort stefndi hafi verið varamaður eða stjórnarmaður í hinu stefnda félagið, Outlet ehf., þegar slysið varð. Stefnandi geti ekki sem varamaður í stjórn orðið hlutlægt ábyrgur fyrir því að bifreiðin JY-170 hafi verið óváttryggð. Þá hafi stefnda sem varamanni í stjórn stefnda, Outlet ehf., ekki verið tilkynnt sérstaklega um niðurfellingu ábyrgðartryggingar ökutækisins JY-170. Tilkynning um niðurfellingu váttryggingar hafi verið send á lögheimili Outlet ehf. að Staðarseli 8, Reykjavík, sem jafnframt var lögheimili forsvarsmanns félagsins, Harðar Más Harðarsonar.

Þá mótmælir stefndi Davíð Örn því að hafa verið umráðamaður JY-170 þegar slysið varð og að sú skylda hafi hvílt á honum að ábyrgðartryggja bifreiðina skv. 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Sú staðreynd að stefndu skutu máli sínu ekki til Úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum eftir að fyrir lá niðurstaða tjónanefndar váttryggingafélaganna feli ekki í sér viðurkenningu stefndu á réttmæti endurkrafna stefnanda í þessu máli. Það breyti því ekki heldur að vitnum hafi ekki borið saman um hvernig atvikum öllum var háttáð á slyssað. Reynt hafi verið að afla frekari gagna um aðstæður á slyssað án árangurs. Ástæða þess að stefndi, Davíð Örn, hafi ekki látið málið til sín taka frekar var einkum sú að hann náði sér vel af þeim líkamlegu einkennum sem hann hlaut í slysinu og hafi orðið jafn góður eftir sem áður að nokkrum tíma liðnum. Hann hafði því persónulega ekki neina sérstaka hagsmuni af því að fylgja málinu eftir fyrir Úrskurðarnefndinni eða að fá botn í það hver bæri hina endanlegu sök á árekstrinum eða hvort skipta bæri sökinni. Nú gæti þetta atriði hins vegar skipt máli og því ekki of seint að leiða í ljós fyrir dómi hvernig slysið vildi til.

Stefndu telja að fullt tilefni sé til að beita lækkunarheimild 2. málsliðar 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með vísan til allra þeirra þátta sem í ákvæðinu séu nefndir og geti leitt til lækkunar, svo sem sakar tjónvalds, efnahags hans og fjárhæðar tjónsins, enda eigi þeir við um mál stefndu.

Tjónið sem hlaust vegna slyssins sé mun meira en gera megri ráð fyrir að stefndu komi til með að geta endurgreitt. Afleiðingar slyssins hafi orðið alvarlegar og það yrðu þungar byrðar að bera fyrir stefndu yrði þeim gert að axla ábyrgð á tjóninu að fullu. Sérstaklega yrði það ósanngjarnt gagnvart stefnda, Davíð Erni, sem ekki hafi verið í forsvari fyrir hið stefnda félag, né hafi hann verið eigandi eða umráðamaður hins óvátryggða skráningarskylda ökutækis, JY-170 þegar slys þetta varð.

Stefndu styðja kröfur sínar meðal annars við umferðarlög nr. 50/1987. Kröfur um málskostnað styðja stefndu við 1. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

## Niðurstaða

Svo sem fyrr er rakið varð árekstur með bifreiðunum JY-170, sem ekið var af stefnda Davíð Erni Bjarnasyni, og bifreiðinni KL-814 á gatnamótum Höfðabakka við Bæjarhál og Streng í Reykjavík, 16. ágúst 2009. Ágreiningslaust er að bifreið stefnda Davíðs, hafi verið óvátryggð umrætt sinn. Vitnum ber ekki saman um stöðu umferðarljósa.

Við aðalmeðferð málsins fyrir dómi gáfu skýrslu, stefndi Davíð Örn Bjarnason, Páll Júlíus Gunnarsson, ökumaður bifreiðarinnar KL-814 og vitnin Eygló Ósk Júlíusdóttir, Atli Steinn Stefánsson og Brynja Kristín Gunnarsdóttir. Hörður Már Harðarson var kvaddur fyrir dóminn og mætti við aðalmeðferð málsins en neitaði að tjá sig.

Stefndi, Davíð Örn Bjarnason, sagðist hafa verið á leiðinni heim til sín út á Álftanes er áreksturinn varð. Hafi hann ekið frá Bíldshöfða upp Höfðabakkann og yfir gatnamótin við Höfðabakka, Streng og Bæjarhál. Þá hafi logað grænt ljós á umferðarljósunum.

Páll Júlíus Gunnarsson bar við að rautt ljós hafi logað þegar hann ók Streng að umferðarljósunum og hafi hann þá stöðvað bifreiðina. Hins vegar hafi grænt ljós logað þegar hann keyrði af stað inn á gatnamótin. Aðspurður kvaðst hann ekki hafa séð neina bifreið koma frá Höfðabakka á eftir bifreiðinni JY-170.

Eygló Ósk Júlíusdóttir skýrði svo frá að hún hafi, ásamt Atla Steini Stefánssyni, verið fyrir aftan bifreið Páls Júlíusar og kvað hún grænt ljós hafa logað þegar bifreið Páls hafi tekið af stað og þau Atli hafi þá ekið af stað á eftir honum. Aðspurð taldi hún að ökumaður bifreiðar JY-170 hafi verið á miklum hraða og hafi hann verið byrjaður að bremsa. Þá taldi hún að engin önnur bifreið hafi verið nálægt bifreiðinni JY-170 þegar áreksturinn átti sér stað.

Atli Steinn Stefánsson greindi svo frá að hann hafi, ásamt Eygló Ósk, verið að fara að taka af stað inn á gatnamótin fyrir aftan bifreið Páls Júlíusar þegar áreksturinn varð og þá hafi logað grænt ljós. Aðspurður kvaðst hann aðeins hafa séð bifreiðina JY-170 aka yfir gatnamótin en hann hafi ekki séð aðrar bifreiðar aka í sömu akstursátt upp Höfðabakkann.

Brynja Kristín Gunnarsdóttir kvaðst hafa verið á leiðinni upp í Breiðholt og hafi hún verið staðsett á akreininni við hliðina á bifreið Páls Júlíusar. Hún sagðist hafa stöðvað bifreið sína á rauðu ljósi við gatnamótin, síðan hafi komið grænt ljós og þá hafi hún ekið af stað ásamt hinum bifreiðunum sem þarna voru en þá hafi bifreiðin JY-170 komið akandi á fleygiferð hinum megin frá. Aðspurð kvaðst Brynja hafa séð nokkrar bifreiðar fyrir aftan bifreiðina JY-170, eftir að sú bifreið hafi keyrt út á gatnamótin, en þær hafi verið kyrrstæðar á rauðu ljósi.

Samrýmist framburður vitnanna, Eyglóar Óskar, Atla Steins og Brynju Kristínar fyrir dómi, frásögn þeirra í framlagðri frumskýrslu lögreglu. Í skýrslunni er enn fremur haft eftir Gintautas Vitkus og Magdalena Marta Wejher, að þau hafi verið að aka Höfðabakka í suður og hafi þau verið þrjár til fjórar billengdir í burtu frá bifreiðinni JY-170 þegar henni var ekið út á gatnamótin en þá hafi grænt ljós logað. Þegar þau komu að umferðarljósunum hafi þó verið komið rautt ljós og þá hafi þau stoppað. Hörður Már Harðarson sagðist í frumskýrslu lögreglu hafa verið að aka Höfðabakka í suður en hann hafi verið talsvert frá gatnamótunum. Kvað hann sér hafa sýnst að gult ljós logaði þegar bifreiðin JY-170 fór yfir gatnamótin. Lögregla ræddi við Gintautas öðru sinni og breytti hann þá fyrri framburði sínum þannig að hann taldi grænt eða gult ljós hafa logað fyrir akstursleið bifreiðarinnar JY-170 er henni var ekið yfir gatnamótin. Hvorki Gintautas né Magdalena Marta gáfu skýrslu fyrir dóminum við aðalmeðferð málsins.

Af framburði vitnanna Eyglóar Óskar og Atla Steins fyrir dómi má ráða að bifreiðinni JY-170 hafi einni verið ekið yfir gatnamótin við Höfðabakka, Streng og Bæjarháls, í suðurátt, og aðrar bifreiðar hafi komið akandi að gatnamótunum nokkuð á eftir henni og numið staðar við umferðarljósin. Samrýmist þetta framburði Gintautas og Magdalenu hjá lögreglu, en eins og áður er rakið sögðust þau hafa verið þrjár til fjórar billengdir í burtu frá bifreiðinni JY-170 þegar henni var ekið út á gatnamótin, sem og vitnisburði Brynju Kristínar, sem kvaðst hafa séð nokkrar kyrrstæðar bifreiðar á rauðu ljósi eftir að bifreiðin JY-170 hafi farið yfir gatnamótin og lent á bifreiðinni KL-814. Með hliðsjón af framangreindum framburði vitna fyrir dómi og í lögregluskýrslum, sem liggja fyrir í málinu, verður að telja að ósannað sé að stefndi, Davíð Örn, hafi ekið bifreiðinni JY-170 inn á gatnamótin á grænu ljósi. Framburður vitnanna Eyglóar Óskar, Atla Steins og Brynju Kristínu styður þá niðurstöðu en ekkert hefur komið fram í málinu sem hrekur framburð þeirra. Þá þykir renna stöðum undir framangreinda niðurstöðu að tiltekið sé í frumskýrslu lögreglu að hmlaför eftir bifreiðina JY-170 hafi reynst vera 17 metra löng en það bendir til þess að stefndi, Davíð Örn, hafi reynt að draga úr hraða bifreiðarinnar með því að bremsa. Samkvæmt 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki, sem á stoð í 84. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, merkir rautt ljós að ökumaður skuli nema staðar. Í sama ákvæði kemur fram að gult ljós eitt sér þýði sömuleiðis að nema skuli staðar. Það gefi til kynna að brátt skipti yfir í rautt ljós, en hafi að öðru leyti sömu merkingu og rautt ljós. Samkvæmt öllu framansögðu þykir ljóst að stefndi Davíð Örn hafi verið í órétti þegar hann ók út á

gatnamótin og eigi því sök á árekstrinum.

Í 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 segir að skráningarskyldur eigandi vélknúns ökutækis beri ábyrgð á því og sé fébótaskyldur samkvæmt 88. og 89. gr. umferðarlaga. Þá segir í 1. mgr. 93. gr. umferðarlaga að váttryggingarskylda samkvæmt 91. og 92. gr. laganna hvíli á eiganda ökutækisins eða þeim sem hefur varanlega umráð þess. Í málinu liggur fyrir og er óumdeilt að stefndi, Outlet ehf., var skráður eigandi bifreiðarinnar JY-170 á slysdegi, 16. ágúst 2009. Í skýrslutöku fyrir dóminum taldi stefndi, Davíð Örn, sig hafa verið varamann í stjórn félagsins Outlet ehf. á þeim tíma en hann hefði tekið það að sér sem greiða fyrir kunningja sinn. Kvaðst hann ekki hafa komið að rekstri félagsins að öðru leyti. Samkvæmt framlögðu útprenti úr hlutafélagaskrá var Hörður Már Harðarson skráður stjórnarmaður félagsins Outlet ehf., 15. apríl 2009 en stefndi, Davíð Örn, hafi verið varamaður í stjórn. Þá liggur fyrir skjal sem ber heitið „tilkynning um úrsögn úr stjórn“ með móttökustimpli frá Ríkisskattstjóra, dagsettum 15. febrúar 2010. Kemur þar fram að Hörður Már hafi tilkynnt úrsögn sína úr félaginu Outlet ehf. Af því sem nú hefur verið rakið er ljóst að Hörður Már hafi verið skráður fyrrvarsmaður stefnda Outlet ehf. 16. ágúst 2009. Eins og fyrr greinir ber eiganda ökutækis eða varanlegum umráðamanni að sjá til þess að ökutækið sé váttryggt. Hefur verið miðað við að váttryggingarskyldan færist frá eiganda til umráðamanns, ef umráð eru varanleg. Stefndi, Davíð Örn, bar fyrir dómi að hann hefði fengið bifreiðina JY-170 að láni umrætt sinn en hann hafi verið að íhuga kaup á henni. Gegn neitun stefnda, Davíðs Arnar, og með hliðsjón af framangreindu verður ekki talið að sýnt hafi verið fram á að hann hafi verið umráðamaður bifreiðarinnar JY-170 á þeim tíma er áreksturinn átti sér stað og hafi því borið ábyrgð á henni á þeim grundvelli eða að honum hafi borið skylda til að sjá til þess að hún væri ábyrgðartryggt, sbr. 1. mgr. 90. gr. og 1. mgr. 93. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Stefnandi reisir endurkröfu sína gagnvart stefndu á ákvæðum reglugerðar nr. 424/2008 um lögmahtar ökutækjatrýggingar. Reglugerðin á sér skýran lagagrundvöll í 94. gr. og 94. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987 en í 94. gr. laganna segir meðal annars að ráðherra setji reglur um framkvæmd váttryggingarskyldunnar, þar á meðal um skyldu váttryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óváttryggðra ökutækja. Samkvæmt 3. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 ber stefnanda að greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af notkun ökutækis, sem engin ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir. Í 7. mgr. 20. gr. segir að stefnandi megi samkvæmt almennum reglum íslensks réttar endurkrefja þá, sem beri skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óváttryggðs ökutækis, þar með talinn eiganda (umráðamann) og ökumann. Stefndu byggja á því að með orðunum „almennum reglum íslensks réttar“ í 7. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 sé verið að vísa til 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 þar sem tiltekið sé að váttryggingafélag eigi endurkröfurétt á hendur hverjum þeim sem valdið hefur tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Þar sem stefndi, Davíð Örn, hafi valdið tjóninu með einföldu gáleysi geti stefnandi ekki endurkafið stefndu um bætur sem stefnandi hafi greitt vegna tjónsins. Verður ekki fallist á framangreint með stefndu. Telja verður að ákvæði reglugerðar nr. 424/2008 hafi verið sett með hagsmuni tjónþola að leiðarljósi. Þannig sé með reglunum tryggt að tjón fái greitt óháð því hvort ökutækið, er tjóninu olli, hafi verið váttryggt eða ekki. Með reglugerðinni var stefnanda veitt það hlutverk að vera tjónsuppgjörsaðili hér á landi. Eins og áður segir, var honum skylt að greiða tjónþola bætur vegna tjóns af völdum

bifreiðarinnar JY-170 og liggur fyrir að stefnandi hafi greitt bætur vegna munatjóns bifreiðarinnar KL-814 og vegna líkamstjóns á ökumanni þeirrar bifreiðar. Veitir 7. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 stefnanda endurkröfurétt á þeim bótagreiðslum. Dómurinn metur það svo að 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 komi ekki til skoðunar við úrlausn málsins enda ljóst að bifreiðin JY-170, er olli árekstrinum, hafi ekki verið vátryggð og það ákvæði umferðarlaga eigi eingöngu við um þau tilvik þegar ökutæki hefur verið vátryggt og fyrir liggja að vátryggingafélag hafi greitt bætur samkvæmt 91. gr. umferðarlaga.

Stefnandi byggir á því að stefndi, Davíð Örn, beri ábyrgð á því tjóni sem hlaut af árekstrinum á grundvelli almennu skaðabótareglunnar en samkvæmt 3. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 fer um bótaábyrgð, auk ábyrgðar samkvæmt 1. og 2. mgr. 90. gr. laganna, eftir almennum skaðabótareglum. Meginregla skaðabótaréttar er sú að maður ber skaðabótaábyrgð á tjóni sem hann veldur með saknæmum og ólögum hætti. Fyrir liggur niðurstaða dómsins um að stefndi, Davíð Örn, eigi sök á árekstrinum. Þegar af þeirri ástæðu ber hann ábyrgð á tjóninu sem af honum hlaut á grundvelli sakarreglunnar. Þá ber hið stefnda félag, Outlet ehf., sem skráður eigandi bifreiðarinnar JY-170, ábyrgð á tjóninu samkvæmt fyrrgreindu ákvæði 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Þegar litið er til allra málsatvika verður ekki fallist á að efni séu til að verða við varakröfu stefndu um lækun bóta með vísan til 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eða 24. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

Ekki er tölulegur ágreiningur um kröfugerð stefnanda. Með vísan til alls framangreinds verður krafa stefnanda tekin til greina eins og nánar greinir í dómsorði.

Rétt þykir samkvæmt niðurstöðu málsins að dæma stefndu óskipt til að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst 1.200.000 krónur.

Stefndi, Davíð Örn, nýtur gjafsóknar í þessu máli samkvæmt gjafsóknarleyfi frá 21. maí 2012. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, sem er þóknun lögmans hans, Jóhannesar Alberts Sævarssonar hæstaréttarlögmans, og ákveðst 500.000 krónur, að meðtöldum virðisaukaskatti, greiðist úr ríkissjóði.

Lilja Rún Sigurðardóttir, settur héraðsdómari, kveður upp þennan dóm.

## **D Ó M S O R Ð**

Stefndu, Outlet ehf. og Davíð Örn Bjarnason, greiði stefnanda, Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. óskipt 17.179.318 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af 315.932 krónum, frá 23. mars 2010 til 22. júlí 2011 en af 17.179.318 krónum, frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu greiði stefnanda óskipt 1.200.000 krónur í málskostnað.

Gjafsóknarkostnaður stefnda, Davíðs Arnar Bjarnasonar, 500.000 krónur, sem er málflutningsþóknun lögmanns hans, Jóhannesar Alberts Sævarssonar hrl., greiðist úr ríkissjóði.

Lilja Rún Sigurðardóttir.