

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 17. desember 2012 í máli nr. E-2295/2012:

Guðmundur Hjalti Sigurðsson

(Sigurður Sigurjónsson hrl./Reykjavík)

gegn

Tryggingamiðstöðinni hf.

(Guðmundur Pétursson hrl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 13. desember sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Guðmundi Hjalta Sigurðssyni, Réttarheiði 1, Hveragerði á hendur Tryggingamiðstöðinni hf., Síðumúla 24, Reykjavík, með stefnu birtri 27. júní 2012.

Stefnandi krefst þess aðallega að stefnda verði gert að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð 1.300.000 kr. auk vaxta skv. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 26. júlí 2009 til 1. júní 2012 en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags. Til vara er gerð krafa um skaðabætur að álitum að mati réttarins. Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar úr hendi stefnda að mati réttarins að teknu tilliti til virðisaukaskatts á málflytninguþóknun. Verði ekki fallist á aðal- eða varakröfu, er þess krafist til þrautavara, að málskostnaður verði látinn falla niður.

Stefndi krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans. Til vara er krafist lækkunar á kröfum stefnanda og í því tilviki verði málskostnaður látinn falla niður.

Málsatvik

Aðfaranótt laugardagsins 26. júlí 2008 var tveimur bílum ekið samhliða austur Hringbraut í Reykjavík frá götuljósunum við Hofsvallagötu. Stefnandi ók svörtum sportbíl af gerðinni Mitsubishi 3000 GT með fastanúmerið IN-012 eftir hægri akrein. Hinn bíllinn var blár af gerðinni Subaru Impreza með fastanúmerið MV-204 og var honum ekið eftir vinstri akrein. Þegar kom að gatnamótum Furumels rakst bíll stefnanda utan í leigubíl PX-924 sem þá hafði beygt af Furumel inn á Hringbraut. Við þetta missti stefnandi stjórn á bíl sínum, sem hélt áfram austur götuna þar til hann skreið upp á og yfir gangstétt við fjölbýlishúsið nr. 41, snerist þar í hálfhring, hafnaði á steiptum vegg við kjallaratröppur og braut hann niður.

Hinn 2. febrúar 2010 var ákæra gefin út á hendur stefnanda vegna umferðarlagabrots þessa og jafnframt vegna ásigkomulags bifreiðarinnar, sbr. málið nr. S-52/2010 í Héraðsdómi Reykjavíkur. Með dómi í málinu var stefnanda gert að greiða 70.000 kr. í sekt en 6 daga fangelsi kæmi í stað sektarinnar yrði hún ekki greidd innan 4 vikna frá dómsbirtingu. Þá var ákærði sviptur ökuréttindum í 3 mánuði frá dómsbirtingu.

Ökumaður MV 2004 Sigurður Karl Ottósson gerði kröfu á tryggingafélag sitt Sjóvá hf. um greiðslu úr húftryggingu þeirrar bifreiðar, sem félagið hafnaði m.a. með þeim rökum að ökumaður MV 2004 hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda óhappsins 26. júlí 2008 og þannig fyrirgert rétti sínum til bóta úr húftryggingunni. Skaut hann málinu þá til Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum, sem með úrskurði 5. ágúst 2009 féllst á sjónarmið tryggingafélagsins og hafnaði því að greiðsluskylda væri fyrir hendi.

Stefnandi tryggði bifreið sína húftryggingu hjá Tryggingamiðstöðinni hf. Ekki er að sjá að stefnandi hafi gert formlega kröfu um bætur úr húftryggingu IN 012 á hendur stefnda, en einhver munnleg samskipti hafa átt sér stað milli aðila og í þeim mun stefndi hafa hafnað bótaskyldu.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Í upphafi tekur stefnandi fram að synjun stefnda hafi verið á því að reist, að stefnandi hafi gerst brotlegur með stórkostlegum hætti hvoru tveggja við umferðarlög og almenn hegningarlög. Af niðurstöðu Héraðsdóms í málinu S-52/2010 sé hins vegar ljóst, að því hafi ekki verið til að dreifa og hafi forsendur þannig breyst mjög verulega stefnanda í hag.

Stefnandi reisir kröfur sínar um bætur á því að hann hafi orðið fyrir tjóni hinn 26. júlí 2008, sem sé bótaskyld af hálfu stefnda, Tryggingamiðstöðvarinnar hf., en bótaskylda sé reist á húftryggingu, sem stefnandi hafði tekið hjá stefnda og hafi verið í fullu gildi. Af hálfu stefnanda sé bent á að niðurstaða Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu S-52/2010 hafi leitt í ljós, að ekki væru forsendur til þess að álykta að stefnandi hafi fyrirgert rétti sínum til bóta úr tryggingu skv. samningi aðila. Ljóst sé að bilun, sem hafi verið í girnkassa bifreiðarinnar, leiði enn fremur rök að því að stefnandi hafi ekki ekið á þeim hraða, sem talinn sé með útreikningum skv. framlögðum gögnum um að stefnandi hafi ekið bifreið sinni á 86 km./klst. Í málinu séu lögð fram gögn sem eru greinargerð Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors vegna ökuhraða, svo og tölvuskeyti Magnúsar og fulltrúa ákærvalds og tölvupóstur stefnanda til dómara í sakamálinu. Niðurstöðu greinargerðar Magnúsar sé mótmælt sem rangri en vísað sé til röksemda sem fram komi í framlögðum gögnum m.a. reist á þeim forsendum að höfundur greinargerðarinnar hafi aldrei prófað sams konar eða sambærilega bifreið og bifreið stefnanda eins og greinargerð MÞJ beri með sér. Umrædd greinargerð Magnúsar sé alls ekki byggð á aðstæðum á vettvangi, mælingu á ökutæki eða neinum staðreyndum og sé um hreina *fabulasjon* að ræða.

Óhjákvæmilegt sé að vekja athygli á því, að skömmu áður en árekstur varð hafi bifreiðin verið kyrrstæð á horni Hofsvallagötu og Hringbrautar og verði að telja ósannað og því mótmælt sem röngu að stefnandi hafi stundað kappakstur eða með einhverjum hætti gerst sekur um stórfellt gáleysi eða ásetning í umrætt sinn. Rétt sé að taka fram að engin slys hafi orðið á fólki í umrætt sinn.

Stefnandi bendir á að með miklum ákafa og einbeitni hafi tryggingarfélag bifreiðarinnar MV-204 og stefndi í máli þessu lagt kapp á að koma sök á ökumenn í málinu og leitt hjá sér þá staðreynd að ökumaður PX-952 hafi ekið í veg fyrir IN-012 eins og fyrir liggir í gögnum málsins. Engar kröfur hafi verið hafðar uppi eða meiningar vegna aksturslags umrædds bílstjóra en hann hafi þó upplýst sjálfur að hann hafi ekki séð ástæðu til þess að nema staðar og bíða við umrædd gatnamót, þar sem ótvíræð biðskylda hafi verið heldur ekið inn á Hringbraut og þá í veg fyrir umrædda bifreið stefnanda sem ekið hafi verið í fullum rétti eftir aðalbraut. Í máli þessu liggir fyrir að öll vettvangsrannsókn og athugun á vettvangi og aðstæðum hafi farið fram löngu eftir að umræddir atburðir gerðust. Beri skýrslur það með sér að vera reistar á ágiskunum og ályktunum en ekki staðreyndum á vettvangi og öðrum aðstæðum á þeim tíma er atburðir hafi gerst. Ósannað sé því að ljósmyndir af ummerkjum á vettvangi að svo löngum tíma liðnum tengist umræddu umferðaróhappi. Séu þau gögn því ekki tæk í máli þessu eða geti verið grundvöllur fyrir því að sammingsbundin bótaskylda stefnda eigi að falla niður.

Í máli þessu liggir fyrir að tjón stefnanda sé bótaskyldt úr húftryggingu ökutækisins IN-012. Ekki sé ágreiningur um að ökutækið hafi verið kaskótryggt í umrætt sinn og að um gilt váttryggingarskírteini hafi verið að ræða. Ekki verði séð, að stefnandi hafi með neinum hætti brotið gegn skilmálum tryggingar, sem ætlað sé að verja hinn váttryggða fyrir áföllum eins og hér hátti til. Ágreiningslaust sé að orsök slyssins verði ekki rakin til ásetnings stefnanda og niðurstaða héraðsdóms sýni með ótvíræðum hætti að ekki verði talið að um stórfellt gáleysi hafi verið að ræða af hálfu stefnanda í skilningi gr. 11.3 í váttryggingaskilmálum stefnda eða 27. gr. laga um váttryggingasamninga nr. 30/2004. Ljóst sé að félagið geti ekki borið fyrir sig að váttryggður hafi valdið váttryggingaratburði ef háttsemi hans telst ekki ásetningur eða stórkostlegt gáleysi, sbr. 3. mgr. 27. gr. sömu laga. Enn fremur blasi við að orsök slyssins verði ekki rakin til aksturslags stefnanda heldur til þess að bifreiðinni PX-952 hafi verið ekið fyrirvaralaust í veg fyrir hann með fyrrgreindum afleiðingum. Engar forsendur séu því til þess að hafna bótaskyldu úr umræddri tryggingu.

Stefnandi gerir kröfur um bætur úr húftryggingu bifreiðar sinnar en bifreiðin hafi verið metin af tryggingarfélaginu sjálfu og stefnanda skv. váttryggingarskírteini á 1.300.000 kr. og taki stefnukrafan mið af þeirri fjárhæð, enda hafi bifreiðin verið gjörónýt og um altjón að ræða eftir umrætt umferðaróhapp.

Af hálfu stefnanda sé vísað til meginreglna samninga- og kröfuréttar en stefnandi vísar til laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 einkum III. kafla laganna og enn fremur til umfl. nr. 50/1987 og laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, einkum III. kafla. Varðandi málskostnað vísar stefnandi til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Stefnandi sé eigi virðisaukaskattskyldur og beri nauðsyn til að fá dæmdan 25,5% vsk. á tildæmda þóknun með vísan til laga

um virðisaukaskatts nr. 50/1988.

Málsástæður og lagarök stefnda

Óumdeilt sé að þegar óhappið átti sér stað, hafi verið í gildi húftrygging hjá stefnda, TM hf. vegna bifreiðarinnar IN 012. Hafi váttryggingarfjárhæðin verið að hámarki 1.300.000 kr. og kröfum vegna tryggingarinnar því réttilega beint gegn stefnda. Af hálfu stefnanda sé á því byggt að þar sem hann hafi haft í gildi hjá stefnda húftryggingu fyrir bifreið sína IN 012 og að altjón hafi orðið á bifreiðinni í óhappinu 26. júlí 2008 beri hinu stefnda félagi að greiða honum váttryggingarfjárhæðina 1.300.000 kr.

Þessu hafnar stefndi og telur að fyrirbyggjandi gögn sýni fram á það með óyggjandi hætti að stefnandi hafi í fyrsta lagi verið í kappakstri, í öðru lagi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og í þriðja lagi hafi bifreið hans ekki verið í lögmæltu ástandi í umrætt sinn. Með þessu hafi hann brotið gegn skilmálum þeim er um húftrygginguna hafi gilt með vísan til greina 11.1.b varðandi meintan kappakstur, 11.2 varðandi stórkostlegt gáleysi og 23.1 varðandi lögmæltan búnað bifreiðarinnar. Brot á þessum greinum skilmálanna, sem eigi stoð í lögum um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, leiði hvert um sig til þess að bótaréttur falli niður. Þessu til stuðnings bendir stefndi á eftirfarandi atriði sem fram hafi komið við rannsókn lögreglu á atvikinu:

Í fyrstu bókun í tölvukerfi lögreglu um slysið eftir símtal við tilkynnanda þess segi m.a. svo: „tilkynnir um umferðaslys, heyrði fyrst mikil spyrnuhljóð og síðan hátt krasshljóð“ Þetta skýri það að frá upphafi hafi legið fyrir rökstuddur grunur um kappakstur eða ofsaakstur í aðdraganda slyssins. Vegna þessa hafi verið framkvæmd ítarleg rannsókn af hálfu rannsóknardeildar lögreglunnar, sem m.a. hafi falist í nákvæmri skoðun vettvangs ásamt skoðun ökutækja þeirra er hlut hafi átt að máli og hafi fjöldi ljósmynda verið tekinn í sambandi við það.

Aðilar hafi verið yfirheyrðir nokkrum sinnum og einnig hafi lögreglan leitað til utanaðkomandi aðila við rannsóknina, þeirra Snorra Konráðssonar, framkvæmdastjóra Gnostika ehf., vegna bíltæknirannsókna og Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors, sem hafi gert hraðaútreikninga vegna slyssins. Guðmundur Þ. Tómassonar rannsóknarlögreglumaður hafi stýrt rannsókninni af hálfu lögreglu og í niðurlagi rannsóknarinnar taki hann saman í stuttu máli þær ályktanir sem hann dragi af henni. Þar segir: „Ég tel að hraði bifreiðanna MV 204 og IN 012 hafi verið meiri en hægt var að sýna fram á með bíltæknirannsókn og hraðaútreikningum og því mun meiri en öikumenn bifreiðanna hafa viljað viðurkenna við skýrslutökur. Byggi ég ályktun mína á því að þar sem vettvangsrannsókn rannsóknardeildar umferðardeildar lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu fór ekki fram fyrr enn 7. ágúst (en upphaf málsins var aðfarnótt 26. júlí, eða 13 dögum fyrr) höfðu mikilvæg ummerki á vettvangi spillst eða afmáðst, s.s. skriðför og hemlaför á og við veg, sem hefðu haft veruleg áhrif á endanlega niðurstöðu hraðaútreiknings til hækkunar. Vettvangurinn var svo stór að ég tel ekki vafa leika á að bifreiðunum var ekið langt umfram lögleyfðan hámarkshraða áður en svona för. Framburður ökumanna bifreiðanna MV 204 og IN 012 er ótrúverðugur hvað hraða varðar og málsatvik önnur, ber framburð þeirra ekki saman við gögn málsins.“

Til frekara áréttingar á sjónarmiðum sínum leggi stefndi áherslu á niðurstöðu Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors í rannsókn á ökuhraða IN 012 í umrætt sinn. Rannsóknin sé dags. 25.10.2008 og séu niðurstöður prófessorsins þær að líklegasti hraði hafi verið 99 km/klst. eða tvöfaldur leyfilegur hámarkshraði á slysstað, lægsti mögulegi hraði hafi verið 86 km/klst. og hæsti mögulegi hraði 113 km/klst.

Engin efni séu til annars en að byggja hér á niðurstöðum Magnúsar Þórs, enda hafi rannsóknir hans margoft verið lagðar til grundvallar við úrlausn dómsmála, m.a. í Hæstarétti. Þær séu fyrir löngu viðurkenndar sem traust og trúverðug sönnunargögn í málum af því tagi sem hér sé til skoðunar og athugasemdum stefnanda við rannsóknina í stefnunni sé mótmælt.

Í skýrslu Gnostika sem unnin hafi verið af Snorra Konráðssyni í september 2008 sé komist að þeirri niðurstöðu að ökutækið IN 012 hafi ekki verið í notkunarhæfu ástandi vegna ástands hjólbarða, hemla, hjólabúnaðar og gírkassa.

Í fyrrnefndum skilmálum nr. 230 um trygginguna, gr. 23.1, sé fjallað um skyldur váttryggjanda um að hafa ökutækið í lögmeiltu ástandi, sé sú ekki raunin falli bótaréttur niður.

Bótaskyldu sé því einnig hafnað með vísan til ásigkomulags bifreiðarinnar á tjónsdegi.

Ítrekað skuli að stefnandi hafi gerst brotlegur við þrjú ákvæði skilmálanna, sem hvert um sig leiði til brottfalls bótaréttar, hvað þá þegar þau eru öll tekin saman.

Enn fremur sé vísað til álits Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum í málinu nr. 222/2009 dags. 5. ágúst 2009, þar sem komist sé að þeirri niðurstöðu að rekja megi umferðaóhapp máls þessa til stórkostlegs gáleysis ökumanna bifreiðanna A og B, þ.e. stefnanda og Sigurðar Karls Ottóssonar ökumanns MV 204 og bótaskyldu úr húftryggingu bifreiðarinnar MV 204 hafnað.

Ljóst megi vera að sama niðurstaða hefði orðið varðandi bifreið stefnanda hefði hún einnig verið til umfjöllunar hjá nefndinni. Niðurstaða Úrskurðarnefndarinnar hvað þetta álitaefni varði sé augljós stuðningur við sjónarmið stefnda í máli þessu. Skýrara geti þetta því tæpast verið.

Það sé niðurstaða sérfræðinga á þessu sviði eftir ítarlega rannsókn þar sem málið hafi verið skoðað frá öllum hliðum að um ofsaakstur hafi verið að ræða hjá ökumönnum MV 204 og IN 012 í umrætt sinn, þar sem stefnandi hafi ekið bifreið sinni á a.m.k. tvöföldum leyfilegum hámarkshraða á vettvangi og jafnvel meiri og ef það er ekki stórkostlegt gáleysi sé vandséð hvenær það teljist vera fyrir hendi.

Til frekari áréttingar vil vekur stefndi athygli á eftirfarandi staðreyndum í málinu.

Ljóst megi vera að ökumenn IN 012 og MV 204 hafi í engu skeytt um öryggi annarra vegfarenda, sem þarna kynnu að vera á ferð og það hafi ekki verið

þeim að þakka að afleiðingar aksturslags þeirra urðu ekki mun alvarlegri en raun beri vitni.

Þar fyrir utan hafi verið myrkur og rigning, sem sé óhagstæð akstursskilyrði, en leyfður hámarkshraði miðast eins og kunnugt er við bestu akstursskilyrði sem augljóslega hafi ekki verið þarna. Rétt sé einnig að minna á að óhappið hafi orðið við gatnamót og merkta gangbraut og því enn meiri ástæða til þess að sýna varúð. Að auki liggi fyrir að báðir ökumenn sem þarna hafi átt hlut að máli séu síbrotamenn í umferðinni. Stefnandi hafi t.d. haustið 2008 verið kærður í 43 skipti fyrir 68 brot á umferðarlögum, þar af 13 sinnum vegna hraðaksturs.

Stefndi telur því nægilega í ljós leitt að um ofsaakstur hafi verið að ræða í umrætt sinn, ökumenn IN 012 og MV 204 hafi augljóslega verið í kappakstri og það sé hafið yfir allan vafa að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með aksturslagi sínu. Þar að auki hafi verið bifreið stefnanda verið vanbúin og stórhættuleg til aksturs, sem enn fremur sé fullgild ástæða til höfnunar bótaskyldu í málinu.

Um frekari röksemdir vísist til þess sem hér að framan hafi verið rakið og þá sérstaklega hinnar ítarlegu rannsóknar lögreglunnar sem fjöldi lögreglumanna og annarra fagmanna komu að, hraðarannsóknar Magnúsar Jónssonar prófessors, dags. 25. október 2008, og bíltæknirannsóknar Gnostika ehf., dags. í september 2008.

Allt það sem hér að framan sé rakið á að mati stefnda að leiða til þeirrar niðurstöðu að fallast beri á aðalkröfu hans um sýknu.

Stefndi gerir eftirfarandi athugasemdir við málatilbúnað stefnanda:

Stefnandi telur að niðurstaða í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. 52/2010 eigi að leiða til þess að hafna beri sjónarmiðum stefnda um stórkostlegt gáleysi stefnanda í umrætt sinn. Ekki verði af málatilbúnaði hans ráðið hvernig hann komist að þeirri niðurstöðu og mótmælir stefndi sjónarmiðum hans þar að lútandi og bendir á því til stuðnings að í fyrsta lagi byggðist krafa ákærvaldsins í málinu á lægsta hugsanlega hraða að mati Magnúsar Þórs, eða 86 km/klst., og í öðru lagi séu sönnunarkröfur í refsímálum strangari en í einkamálum og fordæmisgildi héraðsdóms í refsímáli því takmarkað í einkamáli. Þá telur dómurinn að niðurstöður hraðarannsóknar Magnúsar Þórs Jónssonar séu röklegar og því á þeim byggjandi og telur sannað að ökuhraðinn hafi verið 86 km/klst., en krafa ákærvalds hafi miðast við þann hraða.

Mótmælum og athugasemdum stefnanda við rannsóknina sé með vísan til þessa vísað til föðurhúsanna. Vissulega hafi í máli 52/2010 verið sýknað varðandi ætlaðan vanbúnað bifreiðarinnar, en stefndi telur það ekki hafa fordæmisgildi í þessu máli vegna mismunandi sönnunarkrafna í refsí- og einkamálum svo sem minnst hafi verið á hér að framan.

Kjarni málsins sé sá að rannsókn hlutlauss aðila, sem ekki verður vefengd, hafi leitt í ljós verulegan vanbúnað bifreiðarinnar.

Að lokum tekur stefndi fram að ekki sé tölulegur ágreiningur í málinu en vaxta- og dráttarvaxtakröfu sé mótmælt, enda eigi hún ekki stoð í lögum.

Niðurstaða

Ágreiningslaust er að þegar óhappið átti sér stað, hinn 26. júlí 2008, var í gildi húftrygging hjá stefnda, vegna bifreiðarinnar IN 012 og hafi váttryggingarfjárhæðin verið að hámarki 1.300.000 kr. Stefnandi byggir kröfu sína um bætur á því að hann hafi orðið fyrir altjóni í umræddu óhappi sem sé bótaskyld af hálfu stefnda og sé bótaskyldan reist á húftryggingunni. Því hafnar stefndi og telur að með stórkostlegu gáleysi hafi stefnandi brotið gegn skilmálum húftryggingarinnar og því eigi að sýkna stefnda.

Í málinu liggja fyrir váttryggingarskilmálar, 230 kaskótygging ökutækja. Í 11. gr. þeirra er kveðið á um takmörkun á gildissviði váttryggingarinnar og ásetning og stórkostlegt gáleysi. Í gr. 11.1.b segir að félagið greiði ekki bætur þegar um sé að ræða kappakstur, aksturskeppni, reynsluakstur eða æfingar fyrir slíkan akstur nema um annað sé samið. Í gr. 11.2 er tekið fram að valdi váttryggður tjóni af ásetningi beri félagið enga ábyrgð á tjóninu. Hafi hann valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi sé félagið laust úr ábyrgð í heild eða að hluta til. Í gr. 23.1 kemur fram að váttryggðum sé skylt að gæta þess að ökutækið sé í lögmæltu ástandi. Sérstaklega beri að sjá um að öryggistæki séu í lagi. Váttryggingarskilmálar þessir eiga stoð í lögum um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Í 1. mgr. 27. gr. laganna er kveðið á um að ef váttryggður hefur af ásetningi valdið því að váttryggingaratburður varð ber félagið ekki ábyrgð.

Ítarleg skýrsla liggur fyrir í málinu vegna óhappsins og er hún unnin af rannsóknardeild umferðardeildar lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu. Þar kemur fram að fyrsta bókun málsins í tölvukerfi lögreglu sem bókuð var af lögreglumanni á Fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjóra eftir símtal við tilkynnanda hafi verið svohljóðandi „tilkynnir um umferðarslys, heyrði fyrst mikil spyrnu hljóð og síðan hátt „krasshljóð“. Í ályktun rannsakanda málsins kemur einnig fram að framburðir stefnanda svo og öikumanns bifreiðarinnar MV-204 hafi verið ótrúverðugir hvað hraða varðar og önnur málsatvik og beri framburði þeirra og gögnum málsins ekki saman.

Í málinu liggja einnig fyrir gögn er lögreglan á höfuðborgarsvæðinu aflaði við rannsókn málsins. Annars vegar er um að ræða útreikning Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors í vélaverkfræði á hraða ökutækis stefnanda. Niðurstaða hans er sú að líklegasti hraði bifreiðar stefnanda hafi verið 99 km/klst. Mögulegi lágmarkshraði sé 86 km/klst. og mögulegi hámarkshraði sé 113 km/klst. Stefnandi hefur mótmælt því að hafa ekið svo hratt og eru mótmæli hans studd vitnisburði Sævars Pálmasonar fyrir dómi, en þeir munu þekkja hvor til annars úr „bílheimum“. Eins og mál þetta liggur fyrir eru engin efni til annars en að leggja útreikning Magnúsar Þórs Jónssonar til grundvallar í málinu enda hefur honum ekki verið hnekkt af hálfu stefnanda. Þegar litið er til þessa mikla hraða bifreiðarinnar og þess að tilkynnt var í upphafi að spyrnuhljóð hafi heyrst rétt fyrir óhappið, er fallist á það með stefnda að um kappakstur hafi verið að ræða er óhappið átti sér stað.

Hins vegar aflaði lögreglan við rannsókn sína ítarlegrar skýrslu um bíltæknirannsókn á bifreið stefnanda sem unnin var í september 2008 af Snorra S.

Konráðssyni. Í upphafi niðurstöðukafla rannsóknarinnar segir að bifreiðin hafi ekki verið í notkunarhæfu ástandi vegna ástands hjólbarða, hemla, hjólabúnaðar og gírkassa. Síðar í niðurstöðukaflanum er tekið fram að bifreiðin hafi verið í stórhættulegu ástandi vegna ásigkomulags hjólabarða, hemla, hjólabúnaðar og gírkassa. Óundirrituð skoðunarvottorð Frumherja hf., er stefnandi lagði fram í máli þessu, hnekkja ekki ítarlegri rannsókn Snorra S. Konráðssonar.

Í dómi héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. S-52/2012 var stefnandi fundinn sekur um að hafa ekið á 86 km/klst. Hér er til þess að líta að um sakamál er að ræða og er ákæran miðuð við lægsta mögulegan hraða samkvæmt nefndri skýrslu Magnúsar Þórs Jónssonar. Skýrsla Magnúsar var lögð til grundvallar sekt stefnanda í opinbera málinu. Við aðalmeðferð máls þessa kvað Magnús Þór að stefnandi hefði verið á meiri hraða. Varðandi ástand bifreiðarinnar var komist að þeirri niðurstöðu í sakamálinu að bifreið stefnanda hefði verið vanbúin til aksturs, en stefnandi látinn njóta vafans af því hver væri rétt stærð hjólbarða. Í nefndum dómi segir: „Í ákærunni eru tilgreindir margvíslegir ágallar á búnaði bílsins, hjólbörðum, hemlum, hjólabúnaði, gírkassa svo og á hraðamæli bílsins. Verður að telja staðfest bíltæknirannsókn Snorra S. Konráðssonar leiði í ljós með óyggjandi hætti að bíll ákærða var í umrætt sinn vanbúinn til aksturs, eins og í ákæru segir, og að sá vanbúnaður sé á ábyrgð ákærða og varði við 59. gr. umferðarlaga auk tilfærðra ákvæða reglugerðar um gerð og búnað ökutækja. Þó er þess að gæta að ákærði hefur lagt fram gagn í málinu sem vekur óvissu um það hver sé rétt stærð hjólbarða fyrir bíl hans. Verður hann því sýknaður af því ákæruatriði.“

Með vísan til þess sem að framan greinir telur dómurinn ótvírætt að stefnandi geti ekki á rétt til bóta úr húftryggingu bifreiðarinnar. Stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi er óhappið átti sér stað og verður stefndi því sýknaður af kröfum stefnanda í máli þessu.

Með vísan til 130. gr. laga um meðferð einkamála ber stefnanda að greiða stefnda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 400.000 kr.

Sigrún Guðmundsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

DÓMSORÐ

Stefndi, Tryggingamiðstöðin hf., er sýknaður af kröfum stefnanda, Guðmundar Hjálta Sigurðssonar.

Stefnandi, Guðmundur Hjalti Sigurðsson, greiði stefnda, Tryggingamiðstöðinni hf., 400.000 kr. í málskostnað.

Sigrún Guðmundsdóttir.

