

## D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur 17. október 2013 í máli nr. E-803/2013:**

**A**

*(Styrmir Gunnarsson hdl.)*

**gegn**

**B og**

**Vátryggingafélagi Íslands hf.**

*(Svanhvít Axelsdóttir hdl)*

Mál þetta, sem dómtekið var 23. september sl. var höfðað 18. febrúar sl. af A á hendur B og Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík, til greiðslu skaðabóta, vaxta og málskostnaðar vegna afleiðinga umferðarslyss þann 20. mars 2010.

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmdir til að greiða stefnanda óskipt 2.863.540 kr. með 4,5% ársvöxtum af 482.918 kr. frá 20. mars 2010 til 20. september 2010, en af 2.863.540 kr. frá þeim degi til 17. ágúst 2012 en með dráttarvöxtum skv. 9. gr. sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags.

Þess er krafist að stefndu verði dæmdir óskipt til að greiða stefnanda málskostnað samkvæmt málskostnaðarreikningi, krafist er þess að dæmdur málskostnaður taki mið af því að stefnandi er ekki virðisaukaskattskyldur og að málskostnaður verði dæmdur eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndu gera þá kröfu aðallega að verða sýknaðir af öllum kröfum stefnanda en til vara að stefnukröfur verði lækkaðar. Í báðum tilvikum gera stefndu kröfu um málskostnað úr hendi stefnanda að mati dómsins.

### **Yfirlit málsatvika og ágreiningsefna**

Þann 20. mars 2010 varð stefnandi fyrir líkamstjóni í umferðarslysi á Suðurlandsvegi við Sandskeið. Stefnandi var farþegi í bifreiðinni DG-579 af gerðinni Volkswagen Polo. Ökumaður bifreiðarinnar missti stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að bifreiðin fór út af veginum og valt á hliðina. Í bifreiðinni voru þá samtals sjö ungmenni öll fædd á árunum 1992 og 1993. Auk stefnanda voru þar fimm aðrir farþegar, en bifreiðin er skráð fyrir fjóra farþega. Einn farþegi var í

framsæti, annar í farangursrými, þrír sátu í aftursætum bifreiðarinnar og lá stefnandi yfir þeim. Ekki voru önnur vitni að slysinu en ungmennin, en það var tilkynnt af vegfaranda sem kom þar að. Samkvæmt lögregluskýrslu varð slysið um klukkan hálf sjö að morgni og er aðstæðum lýst svo að rökkur hafi verið, hálfskýjað og hálsa á veginum. Um aðdraganda slyssins er í lögregluskýrslu dagsettri 24. mars 2010 haft eftir ökumanni að bifreiðinni hafi verið ekið á 90 til 100 kílómetra hraða á klukkustund þegar hún byrjaði að rása til hliðar, fór yfir á rangan vegarhelming, valt niður vegkantinn og hafnaði á hliðinni. Ekkert hafi verið að færðinni og gerði hún sér enga grein fyrir því af hverju bifreiðin byrjaði að rása. Ferðin hafi gengið vel yfir heiðina, en ungmennin voru á leið til Reykjavíkur úr sumarbústað fyrir austan fjall.

Bifreiðin DG-579 var tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu samkvæmt umferðarlögum, nr. 50/1987, hjá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. á slysdegi og stefndi B var þá skráður eigandi bifreiðarinnar. Stefnandi og stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. fólu í sameiningu Stefáni Carlssyni lækni og Guðmundi Péturssyni hrl. að meta afleiðingar slyssins samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga nr. 50/1993. Þeir skiluðu matsgerð 3. júlí 2012 og var niðurstaða þeirra sú að stöðuleikatímamunktur væri 20. september 2010, tímabundin óvinnufærni samkvæmt 2. gr. skaðabótalaga væri ein vika frá slysdegi, tímabil þjáningabóta samkvæmt 3. gr. skaðabótalaga væri ein vika frá slysdegi án rúmlegru, varanlegur miski samkvæmt 4. gr. skaðabótalaga væri 15 stig og varanleg örorka samkvæmt 5. gr. skaðabótalaga væri 15%. Að fenginni þessari niðurstöðu matsmanna sendi lögmaður stefnanda stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. kröfubréf 17. júlí 2012, þar sem krafist var greiðslu skaðabóta í samræmi við niðurstöður matsmanna og ákvæði skaðabótalaga. Kröfur stefnanda tóku mið af því að hún ætti rétt til fullra bóta vegna afleiðinga slyssins.

Í málinu er ekki ágreiningur um bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar DG-579 eða metnar afleiðingar áverka sem stefnandi hlaut í slysinu, en deilt er um það hvort stefnandi eigi að bera hluta af tjóni sínu sjálf vegna eigin sakar. Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf., sem viðurkennt hefur greiðsluskyldu sína vegna afleiðinga slyssins, hélt því fram í upphafi að stefnandi hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að taka sér far með bifreiðinni DG-579 í umrætt sinn og sú háttsemi leiði til þess að bótaréttur eigi að skerðast þannig að hún beri tvo þriðju hluta tjóns síns sjálf samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga og sjónarmiðum um áhættutöku. Úrskurðarnefnd í vátryggingarmálum taldi í úrskurði sínum 16. ágúst 2011 með vísan til 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga að stefnandi ætti að bera þriðjung tjóns síns sjálf. Bætur hafa verið greiddar á grundvelli þeirrar niðurstöðu, en stefnandi telur að hún eigi rétt til fullra skaðabóta vegna afleiðinga slyssins.

Við aðalmeðferð málsins gaf stefnandi skýrslu í síma og fyrir dóminn komu og báru vitni ökumaður og fjórir farþeganna sem voru í bifreiðinni þegar slysið varð. Þá kom fyrir dóminn tilkynnandi slyssins sem kom að vettvangi rétt eftir að slysið hafði orðið.

## **Málsástæður og lagarök stefnanda**

Málsókn stefnanda byggist á 1. mgr. 88. gr., 90. gr., 91. gr. og 95. gr., sbr. 97. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, ákvæðum laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga og ákvæðum skaðabótalaga nr. 50/1993. Bifreið stefnda B, DG-579, sem stefnandi hafi verið farþegi í þegar hún hafi slasast hafi verið tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Váttryggingafélagi Íslands hf. á slysdegi. Málsókn á hendur stefnda B byggir á sakarreglunni og 88. og 90. gr. umferðarlaga. Málsókn á hendur stefnda Váttryggingafélagi Íslands hf. byggir á því að bifreið stefnda B, DG-579, hafi verið tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu skv. 91. gr. umferðarlaga hjá stefnda Váttryggingafélagi Íslands hf. og beri félagið því greiðsluskyldu vegna afleiðinga slyssins, sbr. 95. gr. og 1. mgr. 97. gr. umferðarlaga.

Krafa um skaðabætur sé byggð á ákvæðum skaðabótalaga og niðurstöðum matsmannanna Stefáns Carlssonar læknis og Guðmundar Péturssonar hrl. í matsgerð 3. júlí 2012.

Lækka megi eða fella niður, samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga, bætur fyrir líkamstjón af völdum umferðarslyss hafi sá sem fyrir tjóni verði verið meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Við skýringu á skilyrði 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga um „stórkostlegt gáleysi“ megi hafa hliðsjón af því hvernig skilyrðið birtist í váttryggingarétti, sbr. einkum 27. gr. og 90. gr. laga um váttryggingasamninga. Í ákvæðunum komi fram heimild til að lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingafélags hafi váttryggður valdið slysi með stórkostlegu gáleysi. Við mat á því skuli lítið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð hafi borið að og til atvika að öðru leyti. Í athugasemdum við 27. gr. í frumvarpi til laga um váttryggingarsamninga, sem eftir atvikum eigi einnig við um 90. gr. laganna, segi m.a. orðrétt:

„Í 2. mgr. er regla um þau tilvik er váttryggður veldur váttryggingaratburði af stórkostlegu gáleysi. Með sama hætti og kveðið er á um í 2. mgr. 18. gr. VSL losnar félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta í þessum tilvikum. Við mat á því að hvaða marki félagið losnar undan ábyrgð skal líta til nokkurra atriða. Er þar fyrst nefnd sök, þ.e. meta á hve mikil sökin er. Einnig skal líta til þess hvernig váttryggingaratburð bar að, en með þessu er átt við, eins og skýrt hefur verið fyrir í frumvarpinu, að líta á til orsakasamhengis milli háttsemi og þess að váttryggingaratburður verður.“

Stefnandi hafni því alfarið að hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í umrætt sinn sem eigi að leiða til þess að réttur hennar til bóta skerðist. Stefnandi telji að sú háttsemi að taka sér far með bifreið þar sem of margir farþegar séu fluttir samtímis geti í mesta falli talist gáleysi, en ekki stórkostlegt gáleysi. Þá bendi stefnandi á að engin orsakatengsl séu á milli háttsemi hennar og þess að slysið átti sér stað. Vera stefnanda í bifreiðinni hafi engan þátt átt í því að bifreiðin fór út af Suðurlandsvegi. Stefnu beri alfarið sönnunarbyrðina fyrir því að háttsemi stefnanda teljist stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Stefnu beri einnig sönnunarbyrðina um orsakatengsl slyssins og háttsemi stefnanda.

Stefnandi telji að orsök umferðarslyssins verði rakin til annarra atvika en þess að stefnandi hafi tekið sér far með bifreiðinni, og/eða að í bifreiðinni hafi verið of margir farþegar. Sennilegasta skýringin á slysinu sé sú að ökumaður bifreiðarinnar hafi misst stjórn á henni vegna hálfu á veginum. Þessi skýring sé mjög líkleg

miðað við framburð ökumannsins í lögregluskýrslu þess efnis að bifreiðin hafi byrjað að rása til hliðar. Ökumaðurinn taki jafnframt fram að ekkert hafi verið að færðinni, en í lögregluskýrslunni komi fram að hálka hafi verið á vettvangi slyssins. Af þessu verði ekki dregin önnur ályktun en sú að ökumaðurinn hafi ekki tekið eftir því að hálka hafi verið á veginum og því ekki hagað akstrinum í samræmi við aðstæður. Framangreint verði síðan æ sennilegra þegar litið sé til þess að ökumaður hafi á slysdegi verið um það bil 17 ára og 8 mánaða gömul. Hún hafi haft ökuréttindi frá 11. september 2009 eða í um það bil hálft ár þegar slysið varð. Orsakir slyssins verði frekar raktar til aðstæðna á vettvangi og reynsluleysis ökumannsins, en til þess að of margir farþegar hafi verið í bifreiðinni. Aðrar skýringar geti einnig komið til greina, t.d. ójafn loftþrýstingur í dekkjum eða að ekið hafi verið ofan í hjólför í malbikinu. Ekkert í gögnum málsins bendi til eða renni stoðum undir þá fullyrðingu stefnda að slysið verði rakið til háttsemi stefnanda.

Af framansögðu leiði að bótaréttur stefnanda verði ekki skertur nema full sönnun um hvort tveggja liggi fyrir:

1. að sú háttsemi að taka sér far með bifreið sem of margir farþegar séu í sé stórkostlegt gáleysi
2. að orsakatengsl séu á milli þeirrar háttsemi stefnanda, að taka sér far með bifreiðinni DG-579 í umrætt skipti, og þess að slysið hafi orðið.

Sönnunarbyrði um hvort tveggja hvíli á stefndu.

Þá verði ekki hjá því komist að benda á að samkvæmt 2. mgr. 73. gr. umferðarlaga sé það ökumaður bifreiðar sem beri ábyrgð á því að bifreiðinni sé ekki ekið með of marga farþega þannig að það valdi þeim eða öðrum hættu. Ábyrgð á og þar með skylda til að bifreið sé ekki ekið með of marga farþega innanborðs hvíli því ekki á farþegunum heldur ökumanninum sjálfum. Hljóti farþegi líkamstjón vegna þess að bifreið er ofhlaðin sé það á ábyrgð ökumannsins og því stofnist greiðsluskylda úr ábyrgðartryggingu ökutækisins samkvæmt 88. gr. umferðarlaga. Sé það meira að segja óháð sök ökumannsins, enda um hlutlæga bótareglu að ræða. Öðru máli kunni að gegna um bótarétt ökumannsins sjálfs úr slysatryggingu ökumanns, enda kunni að vera litið svo á að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að aka bifreiðinni með of marga farþega. Þá þyrfti að sýna fram á að háttsemin teljist stórkostlegt gáleysi og að orsakatengsl séu á milli háttseminnar og þess að slysið hafi orðið.

Þrátt fyrir að stefnandi haldi því fram að háttsemi hennar í umrætt skipti geti ekki talist stórkostlegt gáleysi þá haldi hún því jafnframt fram að við gáleysismatið verði að hafa hliðsjón af ungum aldri hennar og kunnáttu- og þekkingarleysi. Á slysdegi hafi stefnandi verið um það bil 17 ára og fjögurra mánaða gömul. Stefnandi hafi ekki verið búin að öðlast ökuréttindi á slysdegi og því hvorki haft reynslu né þekkingu á akstri ökutækja. Vitneskja hennar um þá hættu sem kunni að fylgja því að of margir farþegar séu í bifreið á sama tíma geti því ekki talist hafa verið til staðar. Gera verði þá kröfu við gáleysismat að sá sem eigi að hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi hafi mátt vita eða átt að vita um þá hættu sem af háttseminni gæti stafað. Um þetta vitni t.d. dómur Hæstaréttar Íslands um skerðingu bótaréttar í þeim tilvikum sem tjónþoli hafi tekið sér far með ölvuðum ökumanni. Við mat á

Því hvort skerða eigi bótarétt í þeim tilvikum sé haft til hliðsjónar hvort tjónþolanum hafi verið kunnugt um eða hafi mátt vera kunnugt um ölvunarástand öikumannsins og þar með hættu á slysi.

Stefnandi haldi því fram að sú háttsemi hennar að spenna ekki öryggisbelti teljist ekki stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Þetta álitæfni hafi komið til úrlausnar Hæstaréttar Íslands, sbr. Hrd. 1997, bls. 3523. Við mat á því hvort það að spenna ekki öryggisbelti teljist stórkostlegt gáleysi, skipti ekki máli hvort tjónþoli hafi átt möguleika á að spenna öryggisbelti eða ekki, nema þannig að meint sök hljóti að minnka sé ekki hægt að spenna beltid.

#### Útreikningur stefnukröfu:

Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi þegar greitt stefnanda bætur að 2/3 hlutum. Stefnandi telji aftur á móti að hún eigi rétt á fullri greiðslu. Stefnukrafan taki mið af þessu. Útreikningur stefnufjárhæðarinnar taki mið af ákvæðum skaðabótalaga og matsgerð Stefáns Carlssonar læknis og Guðmundar Péturssonar hrl. 3. júlí 2012. Útreikningurinn taki mið af lánskjaravísitölu í júlí 2012.

#### *1. Útlagður sjúkrakostnaður samkvæmt 1. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993*

Vegna afleiðinga slyssins hafi stefnandi verið til meðferðar hjá Sjúkraþjálfaranum ehf. Útlagður sjúkrakostnaður stefnanda vegna meðferðarinnar sé 14.703 krónur. Stefnandi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi þegar greitt stefnanda 2/3 hluta kostnaðarins. Eftir standi því 1/3. Krafa stefnanda vegna útlagðs sjúkrakostnaðar sé því  $14.703 \text{ krónur} \times 33\% = \mathbf{4.852 \text{ krónur}}$ .

#### *2. Þjáningabætur samkvæmt 3. gr. sbr. 15. gr. skaðabótalaga*

Samkvæmt matsgerð sé tímabil þjáninga ein vika án rúmlegu. Stefnandi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi þegar greitt stefnanda 2/3 hluta þjáningabótanna. Eftir standi því 1/3. Krafa stefnanda vegna þjáningabóta sé því  $(700 \text{ kr.} \times 7860/3282 = 1.680 \text{ kr.})$ ,  $(1.680 \text{ kr.} \times 7 \text{ dagar} = 11.760 \text{ kr.})$   $11.760 \text{ krónur} \times 33\% = \mathbf{3.881 \text{ krónur}}$ .

#### *3. Varanlegur miski samkvæmt 4. gr. skaðabótalaga, sbr. 15. gr. laganna*

Samkvæmt matsgerð sé varanlegur miski stefnanda vegna afleiðinga slyssins metinn 15 stig. Stefnandi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi þegar greitt stefnanda 2/3 hluta skaðabóta fyrir varanlegan miska. Eftir standi því 1/3. Krafa stefnanda vegna varanlegs miska sé því  $(4.000.000 \text{ kr.} \times 7860/3282 = 9.579.500 \text{ kr.})$ ,  $(9.579.500 \text{ kr.} \times 15\% = 1.436.925 \text{ kr.})$ ,  $1.436.925 \text{ krónur} \times 33\% = \mathbf{474.185 \text{ krónur}}$ .

#### *4. Varanleg örorka samkvæmt 5-7. gr., sbr. 15. gr. skaðabótalaga*

Samkvæmt áðurnefndri matsgerð sé varanleg örorka stefnanda vegna afleiðinga slyssins metin 15%. Stefnandi Vátryggingafélags Íslands hf., hafi þegar greitt stefnanda 2/3 hluta skaðabóta fyrir varanlega örorku. Eftir standi því 1/3. Viðmiðunarlaun við útreikning skaðabóta fyrir varanlega örorku taki mið af 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga. Viðmiðunarlaunin séu því  $1.200.000 \text{ kr.} \times 7142/3282 = \mathbf{2.611.500 \text{ krónur}}$ .

Stöðugleikadagur sé samkvæmt matsgerð 20. september 2010. Þá hafi stefnandi verið 17 ára og 320 daga gömul. Margfeldisstuðull samkvæmt 6. gr. skaðabótalaga sé því 320/365 af mismuninum á margföldunarstuðli 17 ára og 18 ára einstaklings. Stuðullinn sé því  $(17,990 - 18,476 = -0,486 \times 320/365 = -0,426)$ ,  $(17,990 + 0,426 = 18,416)$ .

Útreikningur skaðabótakröfu fyrir varanlega örorku stefnanda sé því  $(2.611.500 \text{ kr.} \times 18,416 \times 15\% = 7.214.007 \text{ kr.})$ ,  $7.214.007 \text{ krónur} \times 33\% = \mathbf{2.380.622 \text{ krónur}}$ .

#### **Samtals krefjist stefnandi þessara skaðabóta:**

1.	Bætur vegna útlagðs sjúkrakostnaðar	kr.	4.852
2.	Bætur vegna þjáninga	kr.	3.881
3.	Bætur vegna varanlegs miska	kr.	474.185
4.	Bætur vegna varanlegrar örorku	kr.	<u>2.380.622</u>
	<b>Samtals</b>	<b>kr.</b>	<b>2.863.540</b>

Ekki sé tölulegur ágreiningur um útreikning stefnufjárhæðarinnar.

Málskostnaðarkrafa stefnanda sé byggð á 1. mgr. 129. gr. og 1. og 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Málskostnaður stefnanda beri virðisaukaskatt samkvæmt lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt. Stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur og því sé nauðsynlegt að taka tillit til virðisaukaskatts við ákvörðun málskostnaðar.

Um varnarþing vísist til 1. mgr. 33. gr., og 1. mgr. 42. gr. laga um meðferð einkamála. Vaxtakrafa stefnanda sé byggð á 16. gr. skaðabótalaga og III. kafla laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Dráttarvaxta sé krafist frá því einn mánuður var liðinn frá því að lögmaður stefnanda hafi sent stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. kröfubréf þar sem krafist hafi verið skaðabóta í samræmi við ákvæði skaðabótalaga og matsgerð Stefáns Carlssonar læknis og Guðmundar Péturssonar hrl.

#### **Málsástæður og lagarök stefnda**

Stefndu byggji kröfu sína um sýknu á því að með þegar greiddum bótum úr hendi stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. hafi stefnandi fengið tjón sitt bætt að fullu og eigi ekki rétt á frekari bótagreiðslum frá stefndu. Telji stefndu að beita beri heimild 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga sem kveði á um heimild til að skerða bótarétt í því tilviki að tjónþoli sýni af sér ásetning eða stórfellt gáleysi. Stefndu byggji á því að stefnandi hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi í umrætt sinn, þegar hún hafi tekið sér far með bifreiðinni DG-579 og grundvalli það nánar á eftirfarandi.

Fyrst sé að nefna að stefnandi hafi ekki verið í öryggisbelti í ökuferðinni. Með því hafi stefnandi brotið gegn háttæknireglum umferðarlaga, en í 71. gr. þeirra sé kveðið á um skyldu til að nota slíkt öryggisbelti þegar bifreið er á ferð. Stefndu veki athygli á því að brot gegn þessu ákvæði er refsivert sbr. XIV. kafla umferðarlaga. Stefndu hafni því sérstaklega sem segi í stefnu að sök stefnanda hvað þetta varði sé minni þar sem hún hafi ekki átt þess kost að spenna öryggisbelti. Þvert á móti telji stefndu sök stefnanda meiri fyrir vikið, að hún hafi komið sér sjálfviljug í þær aðstæður að eiga þess ekki kost að nýta öryggisbúnað bifreiðarinnar. Stefndu bendi á að notkun öryggisbelta hafi verið lögbundin lengi og stefnandi því vitað, eða mátt vita, um þá skyldu. Einnig sé óumdeilt að sýnt hafi verið fram á það með margvíslegum hætti að notkun öryggisbelta dragi stórlega úr hættu á meiðslum þegar umferðarslys verði og megi ætla að það eigi ekki síst við þegar bifreið velti eins og í þetta sinn.

Stefndu hafni því alfarið sem röngu sem skilja megi af stefnu að orsakatengsl á milli hegðunar stefnanda hvað þetta varði og tjóns hennar séu ekki fyrir hendi. Í matsgerð lýsi stefnandi atvikinu þannig að hún hafi kastast til í bifreiðinni, fengið hina farþegana ofan á sig og orðið fyrir margskonar hnjaski. Stefndu telji að af þessari lýsingu megi vera ljóst að meginorsök þess að stefnandi slasaðist hafi verið að hún var laus í bifreiðinni. Að öðrum kosti hefði hún tæplega henst til og frá í veltunni og fengið högg á líkamann við það. Það séu því að mati stefndu bein tengsl á milli þeirra meiðsla sem stefnandi hafi hlotið í slysinu og tjón hennar miðist við og þess að hún hafi ekki notað öryggisbelti.

Í annan stað lýsi stórfellt gáleysi stefnanda sér í því að hún hafi meðvitað og sjálfviljug tekið sér far með bifreiðinni, án þess að fyrir hana væri sæti, og hafi hún legið ofan á öðrum farþegum í aftursætinu. Hafi stefnanda ekki getað dulist að þessi háttsemi hafi falið í sér verulega hættu á að tjón yrði, ef eitthvað myndi út af bregða við aksturinn, eins og komið hafi í ljós.

Stefndu hafni því sem stefnandi haldi fram í stefnu að það leiði af 3. mgr. 73. gr. umferðarlaga að ábyrgðin á því að farþegar hafi verið fleiri en leyfilegt hafi verið sé hjá ökumanni eingöngu. Leiði af eðli máls að þótt ökumaður geri ekki athugasemdir við að farþegar séu of margir og noti ekki öryggisbelti þá sé ákvörðun um það hvort viðkomandi taki sér far með bifreiðinni við þær aðstæður fyrst og fremst farþegans sjálfs, hér stefnanda. Geti stefnandi ekki velt ábyrgðinni af eigin ákvörðun og hegðun hvað þetta varði yfir á ökumann eða aðra.

Stefndu telji að á sama hátt séu bein orsakatengsl á milli tjóns stefnanda og þess að hún hafi tekið sér far með bifreiðinni, vitandi vits um að farþegar væru of margir, og hún því legið ofan á farþegum í aftursætinu. Orsakir meiðslanna sem stefnandi hafi orðið fyrir í slysinu sé því augljóslega einnig að rekja til hegðunar hennar sjálfrar sem verið hafi stórkostlega gálaus í umrætt sinn. Hafni stefndu alfarið öllum fullyrðingum stefnanda um skort á orsakatengslum hvað þetta varði.

Stefndu hafni því einnig alfarið að ungur aldur stefnanda og það að hún hafi ekki haft ökuþróf, afsaki hegðun hennar og leiði til þess að gáleysi sé ekki stórfellt. Stefndu hafi verið rúmlega 17 ára á slysdegi og hafi því haft aldur og þroska til að gera sér grein fyrir því að háttsemi hennar gæti auðveldlega haft afleiðingar fyrir hana og að hættulegt gæti verið að farþegar væru of margir. Bendu stefndu á áratuga

langa skyldu til notkunar öryggisbelta í bifreiðum og endalausar ábendingar og fræðslu um nauðsyn þess um margra ára skeið. Telji stefndu að stefnandi hljóti að hafa alist upp við þennan öryggisbúnað bifreiða og skyldu til að nota hann allt frá barnsaldri og þannig vitað, eða í það minnsta mátt vita, að hætta fælist í því að farþegar væru of margir og að þeir ættu þess ekki allir kost að vera í öryggisbelti. Geti því aldrei komið til álita að stefnandi geti borið fyrir sig þekkingarleysi hvað þetta varði sem eigi að leiða til þess að líta beri mildari augum á hina stórkostlega gálausu hegðun hennar.

Stefndu telji það heldur ekki afsaka hátt gáleysisstig hegðunar stefnanda að ökumaður bifreiðarinnar hafi verið reynslulaus og að hugsanlega hafi verið hálka á veginum. Ef eitthvað sé þá auki það enn frekar gáleysi hegðunar stefnanda að hún hafi ákveðið að taka sér far með bifreiðinni, með þeim hætti sem hún gerði, í myrkri og á árstíma þegar búast megi við hálku eftir sólarlag og þar að auki með óreyndan ökumann undir stýri.

Stefndu árétti að hér sé ekki verið að deila um hvort bótaábyrgð hafi stofnast vegna slyssins, og þar með ekki hvernig það hafi viljað til, heldur eingöngu hvort hegðun stefnanda hafi falið í sér það mikið gáleysi að eðlilegt sé að hún beri sjálf hluta af tjóni sínu, eins og heimilt sé að lögum, sbr. 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga.

Stefndu byggi á því að það leiði af öllu framangreindu að sama hvernig litið sé á málið þá verði ekki hjá því komist að telja háttsemi stefnanda í umrætt sinn falla undir það að vera stórfellt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Af þeirri ástæðu beri að skerða bætur til stefnanda og telji stefndu skerðingu um 1/3 langt frá því að vera of mikla. Ekki komi því annað til álita en að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda þar sem stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi þegar gert upp tjón stefnanda að 2/3 hlutum.

Verði ekki fallist á sýknukröfuna geri stefndi varakröfu um aðra skiptingu sakar og að stefndu verði þá eingöngu gert að greiða stefnanda þann mismun sem þá myndist. Stefndu byggi á sömu sjónarmiðum og rökum og varðandi aðalkröfu um sakarskiptingu og lagt sé í hendur dómsins að meta hvað hæfilegt teljist í því.

Kröfu um dráttarvexti sé hafnað frá fyrri tíma en dómsuppsögu enda liggi ekki fyrir fyrir en þá hvort stefnandi eigi kröfu á hendur stefndu og hvort vanefndir verði á greiðslu sem heimili að dráttarvextir séu reiknaðir samkvæmt vaxtalögum nr. 38/2001.

Stefndu byggi kröfur sínar á umferðarlögum, almennum reglum skaðabótaréttar og vátryggingaréttar og lögum um meðferð einkamála og byggi málskostnaðarkrafan á 129. og 130. gr. þeirra laga.

## **Niðurstaða**

Samkvæmt því sem fram er komið í málinu bar slysið að með þeim hætti að ökumaður bifreiðarinnar missti stjórn á henni á hálkubletti eða ísingu á Suðurlandsvegi við Sandskeið með þeim afleiðingum að bifreiðin fór út af veginum og valt. Í bifreiðinni, sem aðeins er skráð fyrir fjóra farþega, voru þá sex ungmenni

auk ökumanns. Upplýst er að þegar ökumaðurinn missti stjórn á bifreiðinni, lá stefnandi ofan á þremur piltum sem sátu í aftursæti bifreiðarinnar með höfuð vinstra megin í bifreiðinni, fyrir aftan sæti bílstjórans. Aðeins pilturinn í miðju aftursætinu og ökumaðurinn hafi notað öryggisbelti, en hinir piltarnir þrír sem sátu í sætum búnum öryggisbeltum hafi ekki notað þau. Stefnandi og pilturinn sem lá í farangursgeymslunni áttu þess ekki kost að spenna belt, eins og þau höfðu komið sér fyrir í bifreiðinni. Samkvæmt lýsingum ökumanns og farþega voru farþegarnir þegar slysið varð ýmist sofandi eða hálfsofandi og engar samræður eða samskipti munu hafa átt sér í stað í bifreiðinni á þeim tíma.

Óumdeilt er að stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. er skylt að greiða bætur vegna slyssins á grundvelli lögboðinnar ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar, sbr. 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Þessi stefndi hefur viðurkennt bótaskyldu sína vegna líkamstjóns sem stefnandi hlaut við bílveltuna, að gengnum úrskurði úrskurðarnefndar í vátryggingarmálum, að tveimur þriðju hlutum. Stefnandi hefur fengið greiddar bætur sem því nemur, en krefst fullra bóta og byggir á því að hún eigi enga sök á bílveltunni.

Í 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga er heimild til að láta tjónþola sjálfan bera tjón sitt að hluta til eða að öllu leyti ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Stefndu vísa til ákvæðisins og þess að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að hafa tekið þátt í ökuferðinni og hafa brotið gegn 71. gr. umferðarlaga með því að hafa ekki verið með öryggisbelti. Byggt er á því að afleiðingar slyssins hefðu orðið minni fyrir stefnanda ef hún hefði verið í öryggisbelti og bifreiðin hefði ekki verið yfirfull af farþegum og þær aðstæður verði að meta henni til stórkostlegs gáleysis. Styðjast stefndu þar við lýsingu í matsgerð á því að stefnandi hafi orðið fyrir margskonar hnjaski þegar hún hafi kastast til í bifreiðinni og fengið hina farþegana ofan á sig.

Almennt er viðurkennt að minni líkur eru á því að alvarleg slys verði á fólki við umferðaróhöpp þegar öryggisbelti eru notuð. Taka verður undir það með stefndu að óvarlegt var og ábyrgðarlaust af stefnanda að taka sér far með yfirfullri bifreið og koma sér í þær aðstæður að hún átti þess ekki kost að nota öryggisbelti. Vitnisburðir ungmennanna fyrir dómnum voru afar misvísandi um það hvernig stóð á ferðum þeirra, ástæðum þess hvar þau sátu í bifreiðinni og um ástæður þess að ökumaður heimilaði þeim öllum að taka sér far með bifreiðinni til Reykjavíkur þessa nótt. Engum nema stefnanda sjálfri verður um það kennt að hún var í umræddum aðstæðum þegar slysið varð og lá þá óbundin í bifreiðinni. Stefnandi á því sjálf nokkra sök á tjóni sínu og verður fallist á það með stefndu að hún hafi með hegðun sinni sýnt af sér slíkt gáleysi að það skerði bótarétt hennar eftir reglu 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga vegna eigin sakar. Þykir hæfilegt að stefnandi beri þriðjung tjóns síns sjálf. Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hefur þegar bætt stefnanda tjón hennar að tveimur þriðju hlutum og verða stefndu, eigandi bifreiðarinnar og hið stefnda vátryggingafélag, því sýknuð af dómkröfu stefnanda.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Stefnandi hefur gjafsókn í málinu og greiðist málskostnaður hennar úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hennar, Styrmis Gunnarssonar hdl., sem þykir hæfilega ákveðin 990.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Dóminn kveður upp Krístrún Krístinsdóttir héraðsdómari.

**D Ó M S O R Ð:**

Stefndu, Váttryggingafélag Íslands hf. og B, eru sýknuð af kröfum stefnanda, A.

Málkostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin málflutningsþóknun lögmans hennar, Styrmis Gunnarssonar hdl., 990.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti, greiðist úr ríkissjóði.

Krístrún Krístinsdóttir