

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 25. mars 2014 í máli nr. E-810/2013:

Sigurður Karl Ottósson

(Jóhannes Albert Sævarsson hrl.)

gegn

Guðmundi Hjalta Sigurðssyni,

(Sigurður Sigurjónsson hrl./Reykjavík)

Tryggingamiðstöðinni hf. og

(Guðmundur Pétursson hrl.)

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(Guðjón Ármannsson hrl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 25. febrúar 2014, var höfðað af Sigurði Karli Ottóssyni, Þrastarhöfða 33, Mosfellsbæ með stefnu, birtri 20. febrúar 2013 á hendur Guðmundi Hjalta Sigurðssyni, Réttarheiði 1, Hveragerði, birtri 21. febrúar s.á. á hendur Tryggingamiðstöðinni hf., Síðumúla 24, Reykjavík og birtri 25. febrúar s.á. á hendur Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Kringlunni 5, Reykjavík, til viðurkenningar á bótaskyldu.

Dómkröfur stefnanda eru þær að aðallega er krafist viðurkenningar á bótaskyldu stefndu, Guðmundar Hjalta Sigurðssonar og Tryggingamiðstöðvarinnar hf., úr ábyrgðartryggingu ökutækisins IN-012 (1BADTT) hjá Tryggingamiðstöðinni hf. vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi þann 26. júlí 2008, þegar bifreið sú sem stefnandi ók, Subaru Impreza með fastanúmerið MV-204, fór upp á rennustein við umferðareyju á Hringbraut á móts við Furumel í Reykjavík, snerist í hálfhring og stöðvaðist á gangbrautargötuvita skammt austan við gatnamót Hringbrautar og Furumels.

Til vara er krafist viðurkenningar á bótaskyldu, skiptri á milli allra stefndu, úr ábyrgðartryggingu ökutækisins IN-012 (1BADTT) hjá Tryggingamiðstöðinni hf. og úr öikumannstryggingu MV-204 hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf., vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi þann 26. júlí 2008, þegar bifreið sú sem stefnandi ók, Subaru Impreza með fastanúmerið MV-204, fór upp á rennustein við umferðareyju á Hringbraut á móts við Furumel í Reykjavík, snerist í

hálfhring og stöðvaðist á gangbrautargötuvita skammt austan við gatnamót Hringbrautar og Furumels.

Til þrautavara er krafist viðurkenningar á bótaskyldu stefnda, Sjóvá-Almennra trygginga hf., úr öikumannstryggingu MV-204 vegna líkamstjóns, sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi þann 26. júlí 2008, þegar bifreið sú sem stefnandi ók, Subaru Impreza með fastanúmerið MV-204, fór upp á rennusteini við umferðareyju á Hringbraut á móts við Furumel í Reykjavík, snerist í hálfhring og stöðvaðist á gangbrautargötuvita skammt austan við gatnamót Hringbrautar og Furumels.

Stefnandi krefst málskostnaðar að mati réttarins, þ.m.t. kostnaðar stefnanda af 25,5% virðisaukaskatti, eða samkvæmt málskostnaðarreikningi. Verði gjafsókn veitt í málinu er þess krafist að dæmdur verði málskostnaður eins og málið væri eigi gjafsóknarmál. Gjafsóknarleyfi hefur ekki komið fram við meðferð málsins.

Aðalkrafa *stefnda*, *Guðmundar Hjálta Sigurðssonar*, var sú upphaflega að máli þessu yrði vísað frá héraðsdómi. Þeirri kröfu var hafnað með úrskurði dómsins 5. júlí 2013. Upphafleg varakrafa, endanleg aðalkrafa stefnda *Guðmundar Hjálta*, er að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Gerð er krafa um málskostnað úr hendi stefnanda að skaðlausu að mati réttarins eða samkvæmt málskostnaðarreikningi, að teknu tilliti til 25,5% virðisaukaskatts á tildæmdan málskostnað.

Dómkröfur *stefnda*, *Tryggingamiðstöðvarinnar hf.*, eru aðallega þær að kröfum stefnanda um viðurkenningu bótaskyldu úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar IN 012 verði hafnað, en til vara að bótarétturinn verði lækkaður, sbr. 2. og 3. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Í aðalkröfu er krafist málskostnaðar að skaðlausu að mati dómsins, en í varakröfunni er þess krafist að málskostnaður verði felldur niður.

Dómkröfur stefnda *Sjóvá-Almennra trygginga hf.* eru aðallega um sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eða samkvæmt mati dómsins. Til vara er þess krafist að stefndi verði aðeins talinn skaðabótaskyldur að hluta vegna meints líkamstjóns stefnanda og að málskostnaður verði þá felldur niður.

Yfirlit málavaxta og ágreiningsefna

Aðfaranótt 26. júlí 2008 barst lögreglu tilkynning um árekstur sem varð er bifreið stefnda *Guðmundar Hjálta Sigurðssonar*, IN 012, sem var á hægri akrein á leið austur Hringbraut, var ekið utan í leigubifreiðina PX 952, sem var ekið inn á Hringbraut frá Furumel. Bifreið stefnda *Guðmundar Hjálta* stöðvaðist um 70 metra frá þeim stað þar sem árekstur varð, eftir að hafa hafnað á steinsteyptum vegg við kjallaratröppur fjölbýlishúss við Hringbraut og brotið hann niður. Stefnandi, sem ekið hafði bifreiðinni MV 204 samhliða bifreiðinni IN 012 á vinstri akrein Hringbrautar frá gatnamótum Hofsvallagötu og Hringbrautar, sveigði bifreiðinni MV 204 til vinstri frá IN 012 þegar áreksturinn varð, þannig að hún kastaðist upp á rennusteini við umferðareyju, á ljósastaur sem brotnaði og stöðvaðist loks á gangbrautargötuvita skammt þar frá. Stefnandi slasaðist í umferðaróhappinu og eru meiðslin samkvæmt læknisvottorði talin hafa valdið 12% læknisfræðilegri örorku eða miska. Í málinu er krafist viðurkenningar á bótaskyldu vegna líkamstjóns

stefnanda, en bifreiðin MV 204 sem varð fyrir skemmdum er ekki skráð eign stefnanda. Í stefnu er atvikum þannig lýst að ökumaður bifreiðarinnar IN 012 hafi reynt á ofsahraða að komast á milli bifreiðanna MV 204 og PX 952 með þessum afleiðingum. Málsatvik þessi hafa verið rannsökuð af lögreglu og sérfræðingum og um þau hefur ítrekað verið fjallað fyrir dómi.

Bifreiðin MV 204 sem stefnandi ók var tryggt lögboðinni slysatryggingu ökumanns hjá stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf., auk húftryggingar. Bifreiðin IN 012 sem stefndi Guðmundur Hjalti ók var tryggt lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Tryggingamiðstöðinni hf., auk húftryggingar hjá sama félagi.

Stefnandi krafði tryggingafélagið Sjóvá-Almennar tryggingar hf. um greiðslu bóta úr húftryggingu bifreiðarinnar MV 204, sem félagið hafnaði m.a. með þeim rökum að hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda óhappsins og þannig fyrirgert rétti sínum til bóta úr húftryggingunni. Stefnandi skaut málinu til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum, sem féllst á sjónarmið tryggingafélagsins í úrskurði 5. ágúst 2009 og hafnaði því að greiðsluskylda væri fyrir hendi.

Ákæra var gefin út á hendur stefnanda 2. febrúar 2010 þar sem honum var gefið að sök að hafa ekið bifreiðinni MV 204 umrætt sinn „... með að minnsta kosti 67 km hraða á klst., of hratt miðað við aðstæður og almenn hraðatakmark, við gatnamót að gangbraut í þéttbýli og þar sem hámarkshraði var 50 km...“. Með dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 21. september 2010 var stefnandi sakfelldur fyrir of hraðan akstur og fyrir að hafa sýnt af sér óvarkárni við aksturinn, en dóminum þótti sannað að hann hefði umrætt sinn ekið með fyrrgreindum hraða. Var honum gert að greiða 50.000 króna sekt í ríkissjóð að viðlagðri vararefsingu.

Stefndi Guðmundur Hjalti Sigurðsson var einnig ákærður 2. febrúar 2010 fyrir háttsemi sína í greint sinn og var hann sakfelldur í Héraðsdómi Reykjavíkur 5. október 2010 fyrir of hraðan akstur og vanbúnað bifreiðarinnar, en dóminum þótti sannað að hann hefði í umrætt sinn ekið með 86 km hraða á klst. Honum var gert að greiða 70.000 króna sekt í ríkissjóð að viðlagðri vararefsingu og sæta sviptingu ökuréttar í þrjá mánuði.

Með dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 17. desember 2012, sem staðfestur var með dómi Hæstaréttar 19. september 2013, var stefnda Tryggingamiðstöðin hf. sýknuð af kröfu stefnda Guðmundar Hjalta um bætur úr húftryggingu bifreiðarinnar IN 012, þar sem því var slegið föstu að hann hefði ekið allt of hratt miðað við aðstæður og sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og með því fyrirgert rétti sínum til bóta úr húftryggingunni.

Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 25. janúar 2013 var vísað frá dómi máli sem stefnandi hafði upphaflega höfðað á hendur sömu aðilum og hann stefnir í máli þessu. Var í málinu, eins og í máli þessu, byggt á skaðabótaábyrgð Guðmundar Hjalta á slysinu og bótaskyldu Tryggingamiðstöðvarinnar hf. á grundvelli ábyrgðartryggingar IN 012, en kröfur á hendur Sjóvá-Almennum tryggingum hf. voru reistar á slysatryggingu ökumanns MV 204 hjá félaginu. Við meðferð málsins fyrir héraðsdómi féll stefnandi frá kröfum á hendur stefndu Guðmundi Hjalta og Tryggingamiðstöðinni hf., en málið var dómtekið á hendur Sjóvá-Almennum hf. Það varð niðurstaða dómsins að ekki yrði tekin afstaða til endanlegrar ábyrgðar

stefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf. til greiðslu úr slysatryggingu ökumanns til stefnanda, án þess að áður lægi fyrir að hvaða marki bæta bæri tjón stefnanda af hálfu stefnda Guðmundar Hjálta og úr ábyrgðartryggingu ökutækisins IN 012 hjá stefnda Tryggingamiðstöðinni hf. Var málinu vísað frá dómi þar sem ekki varð lagður dómur á bótaskyldu, svo og hugsanlega sakarskiptingu, án þess að Guðmundi Hjálta Sigurðssyni og Tryggingamiðstöðinni hf. væri stefnt til varnar. Að þeirri niðurstöðu fenginni höfðaði stefnandi mál þetta.

Stefnandi kom fyrir dóm til skýrslugjafar við aðalmeðferð málsins, svo og vitnin Magnús Þór Jónsson prófessor og Snorri Sævar Konráðsson bíltækniamaður, og Guðmundur Þ. Tómasson lögreglumaður gaf skýrslu í síma.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir á því að hann hafi orðið fyrir bótaskyldu tjóni þegar hann, sem ökumaður MV-204, hafi misst stjórn á bifreiðinni á Hringbraut í Reykjavík á móts við Furumel með þeim afleiðingum að bifreiðin hafi farið upp á rennusteini við umferðareyju, snúist og endað á gangbrautargötuvita nokkru austar.

Stefnandi byggir aðallega á því að sökin á slysinu liggi hjá stefnda, ökumanni IN-012, sem tryggður sé hjá stefnda, Tryggingamiðstöðinni hf., sem beri bótaábyrgð á tjóni stefnanda samkvæmt ábyrgðartryggingu ökutækisins IN-012, sbr. XIII. kafla umferðarlaga nr. 50/1987. Ökumaður IN-012 hafi verið valdur að slysi stefnanda af stórkostlegu gáleysi með ofsaakstri þegar hann hafi reynt á ofsahraða að komast frá hægri á milli bifreiðanna MV-204 og PX-952 á Hringbraut við Furumel í Reykjavík. Stefnandi hafi ekki átt annars úrkosta en að sveigja til hliðar, til vinstri, til að koma í veg fyrir árekstur við IN-012, með þeim afleiðingum að MV-204 hafi farið upp á rennusteini á umferðareyju og stöðvast á gangbrautargötuvita skammt þar frá. Atburðarásin hafi verið óvænt og viðbrögð stefnanda verið ósjálfráð. Stefnandi hafi verið grunlaus um aksturslag ökumanns IN-012 þar til bifreiðinni hafi skyndilega verið sveigt í veg fyrir MV-204 augnabliki fyrir slysið, enda liggi fyrir að IN-012 hafi verið á mjög miklum hraða. Meginástæðu slyssins megi rekja til háttsemi stefnda, ökumanns IN-012, en sú bifreið hafi verið ábyrgðartryggð hjá stefnda, Tryggingamiðstöðinni hf., þegar slysið hafi orðið og hafi tryggingin verið í gildi.

Stefnandi byggir á því til vara að líkamstjón hans skuli bætt úr ökumannstryggingu MV-204 hjá stefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., verði slysið ekki rakið til ofsaaksturs IN-012. Slysi stefnanda virðist hafa orðið án áreksturs við bifreiðina IN-012 og útilokað sé að árekstur hafi orðið við bifreiðina PX-952. Stefnandi, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., sé stefnt til viðurkenningar á bótaskyldu úr ökumannstryggingu MV-204.

Fyrir liggi að bifreiðin MV-204 hafi orðið fyrir tjóni í árekstrinum. Í lögregluskýrslu segi að mikið sjáanlegt tjón hafi orðið á MV-204. Í þessu slysi hafi stefnandi hlotið líkamsáverka sem fyrst sé getið um í lögregluskýrslu. Í fyrirbyggjandi læknisvottorði slysa- og bráðadeildar LSH 26.4.2011 segi m.a. að stefnandi hafi verið greindur með mar á brjóstakassa og mar á framhandlegg. Í læknisvottorði Ingvars Ingvarssonar heilsugæslulæknis 31.5.2011 segi m.a. að

stefnandi hafi leitað þangað 16.3.2009 vegna verkja vinstra megin í baki og vinstri öxl og aftur síðar, 31.8.2009, vegna höfuðverkja, allt afleiðingar sem stefnandi reki til slyssins. Tjón stefnanda hafi ekki verið metið, en stefnandi byggði á því að rekja megi líkamstjón það sem hann nú býi við til umferðarslyssins.

Stefnandi byggði á því að akstur hans þegar slysið hafi orðið hafi verið forsvaranlegur og hafi í engu ógnað umferðaröryggi. Stefnandi verði ekki gerður ábyrgur fyrir vítaverðum ofsaakstri ökumanns IN-012 og afleiðingum þess aksturs.

Stefnandi telji að tvær aðskildar rannsóknir Magnúsar Þórs Jónssonar, prófessors við verkfræðideild Háskóla Íslands, annars vegar frá október 2008 á ökuhraða IN-012 og hins vegar frá janúar 2009 á ökuhraða MV-204, staðfesti að ökuferill bifreiðanna hafi verið ólíkur að öðru leyti en því að báðum bifreiðunum hafi verið ekið í sömu átt eftir Hringbraut á sama tíma, en þó aldrei samsíða. Bifreiðarnar hafi enga samleið átt og hafi þeim þar af leiðandi ekki verið ekið í kapp eða verið um spyrnuakstur að ræða. Rannsóknin staðfesti að ökuhraði MV-204 hafi verið mun minni en IN-012 og ekki hafi verið um neinn ofsaakstur að ræða hjá stefnanda. Rannsóknir Magnúsar Þórs styðji ekki ályktun lögreglu um að hraði bifreiðarinnar MV-204 hafi verið meiri en hægt hafi verið að sýna fram á með bíltæknirannsókn og hraðaútreikningi og því mun meiri en ökumaður MV-204 hafi haldið fram við skýrslutöku, eða 60-65 km/klst. Bifreiðin MV-204 hafi stöðvast aðeins fáeinum metrum frá þeim stað þar sem áreksturinn hafi orðið. Rannsókn Magnúsar Þórs á MV-204 staðfesti ekki að bifreiðinni MV-204 hafi verið ekið langt umfram löglegan hámarkshraða þegar slysið hafi orðið eins og lögreglan álykti. Þó svo að hraði stefnanda hafi verið eitthvað yfir löglegum hámarkshraða í umrætt skipti hafi ekki verið um ofsaakstur að ræða sem svipta eigi stefnanda bótarétti.

Stefnandi andmæli því að það staka skriðfar sem fundist hafi við vettvangsrannsókn lögreglu 7. ágúst 2008 í rennusteini við Hringbraut, 6,5 metrum norðan við þverlínu yfir Hringbraut frá Furumel, geti talist vera eftir MV-204. Fáí þau mótmæli stefnanda stuðning í þeirri ályktun lögreglu að ekki sé hægt að slá því föstu að farið sé eftir MV-204. Þá sé þetta ætlaða skriðfar vel fyrir aftan vettvang slyssins og samræmist í engu þeirri atburðarás sem átt hafi sér stað við slysið. Þá séu gerðar alvarlegar athugasemdir við að Magnús Þór Jónsson prófessor skuli gefa sér það sem forsendu við útreikning á ökuhraða MV-204 að þetta tiltekna skriðfar sé eftir MV-204, sérstaklega í ljósi þeirra efasemda sem fram hafi komið hjá lögreglu við vettvangsrannsókn. Sú ranga forsenda leiði til þess að útreiknaður ökuhraði MV-204 teljist vera mun meiri en allar aðrar aðstæður á vettvangi gefi til kynna.

Þá hafi stefnandi verið í góðri trú um að ástand bifreiðarinnar MV-204 væri í góðu lagi, enda hafi farið fram athugasemdalaus skoðun á bifreiðinni tveimur dögum fyrr, eða 24. júlí 2008, auk þess sem hann hafi hvorki verið eigandi né umráðamaður bifreiðarinnar og því ekki mátt vita betur um meint slæmt ástand MV-204. Ekkert bendi til þess að ætlað ástand MV-204 hafi valdið slysinu.

Stefnandi byggði á því að hann hafi orðið fyrir líkamstjóni sem rakið verði til slyssins. Fyrir liggja mat Sigurjóns Sigurðssonar bæklunarskurðlæknis á læknisfræðilegri örorku stefnanda af völdum slyssins. Þyki matið staðfesta líkamlegt tjón stefnanda og örorka hans hafi verið metin 12%. Þá þyki stefnandi hafa lögvarða hagsmuni af því að fá úr því skorið með dómi hver beri ábyrgð á því tjóni sem hann býi við og á hverjum bótaskyldan vegna þess hvíli.

Krafist sé viðurkenningardóms um bótaskyldu stefnda með vísan til 2. mgr. 25. gr. laga 91/1991. Kröfur stefnanda séu reistar á umferðarlögum nr. 50/1987, einkum XIII. kafla. Sérstaklega sé vísað til 90. gr., sbr. 88. gr., 89. gr., og 92. gr. Einnig sé byggt á almennum ólögfestum reglum íslensks skaðabótaréttar.

Stefnandi styðji kröfur um málskostnað við lög nr. 91/1991, einkum 1. mgr. 130. gr. Krafa um virðisaukaskatt á málskostnað sé reist á lögum nr. 50/1988, sbr. og reglugerð nr. 562/1989. Stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur og sé honum því nauðsyn að fá dóm fyrir þessum skatti úr hendi stefndu.

Málsástæður og lagarök stefnda Guðmundar Hjalta Sigurðssonar

Af hálfu stefnda Guðmundar Hjalta Sigurðssonar sé þess krafist að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda í máli þessu en ekki verði bótakrafa stefnanda túlkuð svo að hún beinist að stefnda Guðmundi persónulega heldur sé hún takmörkuð við samábyrgð stefnda TM og takmörkuð við ábyrðartryggingu IN-012. Málantilbúnaður stefnanda sé á því reistur að stefndi Guðmundur Hjalti Sigurðsson hafi ekið ofsalega í umrætt sinn og að hann hafi verið í kappakstri við stefnanda í máli þessu. Á því hafi verið byggt af hálfu stefnanda að stefndi Guðmundur hafi ekið bifreið sinni utan í hans bifreið. Það sé rangt og ekki verði byggt á því í þessu máli. Verði þá að líta til þess með hvaða hætti rökstuðningi stefnanda sé háttáð fyrir sakfellingu á stefnda Guðmund Hjalta. Ekki verði árekstur með bifreiðum þessara aðila og framburður stefnanda sé afar ruglingslegur varðandi tildrög málsins. Hins vegar hafi Sævar Pálmason vitni lýst því glögglega hvernig aksturslagi hafi verið háttáð. Hafi hann afdráttarlaust fullyrt fyrir dómi, að fráleitt sé að um einhvern kappakstur hafi verið að ræða á milli aðila. Þá sé upplýst í málinu að bifreið stefnda Guðmundar hafi verið gölluð þannig að annað gangstig bifreiðarinnar hafi verið óvirkt. Hafi hann og stefndi Guðmundur sjálfur borið, að stefnandi hafi sjálfur ekið bifreið sinni á vinstri akrein á undan bifreið stefnda, sem ekið var að hægri akrein. Stefndi Guðmundur hafi upplýst að þegar hann hafi nálgast gatnamót Furumels hafi bifreiðinni PX-952 verið ekið inn á götuna. Það sé í samræmi við lýsingu stefnanda og stefnda Guðmundar í málinu. Stefndi Guðmundur lýsi því svo, að þegar bifreiðinni PX-952 hafi verið ekið í veg fyrir hann, hafi hann valið það úrræði að sveigja til vinstri til að reyna að koma í veg fyrir árekstur við bifreiðina. Hafi nægjanlegt rými verið fram hjá bifreið stefnanda til þess. Bifreiðin PX-952 hafi hins vegar verið komin það inn á akrein, að ógerlegt hafi verið að koma í veg fyrir árekstur og hafi afturhjól bifreiðanna krækst saman við það. Bifreið stefnda Guðmundar, IN-012, hafi borist áfram, hemla- og sambandslaus í stýri og hafi hún hvergi komið nærri bifreið stefnanda.

Nauðsynlegt sé að líta til aksturslags stefnanda sjálfs. Hann hafi ekið á undan á meiri hraða eftir Hringbrautinni en stefndi. Engu að síður verði lögmanni stefnanda tíðrætt um ofsakstur stefnda Guðmundar, sem stefnandi beri enga ábyrgð á. Röksemdafærsla og uppbygging málsins sé með þeim hætti, að ekki verði lögð bótaskylda vegna tjóns stefnanda á Guðmund Hjalta Sigurðsson eða váttryggingafélag bifreiðar hans Tryggingamiðstöðina hf. Það sé grundvallarskylda,

að ökumanni beri að haga akstri sínum með þeim hætti, að hann eigi að geta stöðvað bifreið sína. Í máli þessu horfi svo við, að stefnandi sjálfur hafi ekið bifreið sinni án þess að reyna að hemla. Hafi hann þó séð til bifreiðarinnar PX-952, sem ekið hafi verið í veg fyrir aksturslínu bifreiðar hans og bifreiðar stefnda Guðmundar en hemli ekki, heldur velji þá leið að halda akstri áfram. Með því að velja þá leið í stað þess stöðva bifreið sína, sem haldið sé fram að hafi ekki verið á mikilli ferð, þá verði af óhapp og hann aki á staur. Það sé algjörlega þáttur stefnanda og á hans eigin ábyrgð hvernig til hafi tekist. Ekki gangi að varpa þeirri ábyrgð yfir á aðra aðila og alls ekki stefnda Guðmund Hjalta. Líklegast sé að stefnandi hafi truflast við aksturslag PX-952, sem ekið hafi verið inn á aðalbrautina, en þá beri stefnanda að beina kröfum að þeim ökumanni og váttryggingafélagi þeirrar bifreiðar, sem sé Sjóvá-Almennar tryggingar hf.

Ljóst sé, að sönnunarfærsla fyrir bótaskyldu stefnda liggi alfarið hjá stefnanda. Stefndi mótmæli sjónarmiðum og fullyrðingum, sem gefi að líta í stefnu, enda augljósar rangfærslur og missagnir í stefnu. Útilokað sé að sjá, hvernig fari saman fullyrðingar stefnanda um ofsaaakstur stefnda Guðmundar Hjalta, þegar stefnandi aki sjálfur á undan stefnda alla Hringbrautina að Furumel. Ljóst sé, að aksturslag ökumanna hafi verið með svipuðum hætti. Niðurstaða Magnúsar Þórs Jónssonar á hraðamælingum er ekki marktæk. Sú skýrsla er gerð löngu eftir að umferðaróhappið varð og löngu eftir að öll merki á vettvangi voru horfin. Í niðurstöðu Magnúsar gefi að líta ályktun á þann veg, að mögulegur lágmarkshraði á bifreið stefnanda MV-204 hafi verið 67 km á klst. en mesti mögulegi hámarkshraði 95 km á klst. Í niðurstöðu Magnúsar gagnvart bifreið stefnda Guðmundar Hjalta IN-012, sé mögulegur lágmarkshraði tilgreindur 86 km á klst. en mesti mögulegi hámarkshraði tilgreindur 99 km á klst. Auðvitað blasi við ónákvæmni í ályktun Magnúsar Þórs Jónssonar. Hún sé í reynd ekki marktæk að öðru leyti en því, að hraði sem mælist 70 til 90 km á klst. á tveggja akreina akbraut sé ekki ofsaaakstur í skilningi umferðarlaga eða stórkostlegt gáleysi. Það sé svo, að þó að leyfilegur hámarkshraði á Hringbraut sé 50 km á klst. sé almennur hraði á meginumferðarstraum á bilinu 80 til 90 km á klst. sem teljist í reynd vera eðlilegur hraði á umræddri götu. Í röksemdafærslu stefnanda sé því haldið fram, að um ofsaaakstur stefnda Guðmundar Hjalta hafi verið að tefla. Með engum hætti sé reynt að færa sönnur á þá fullyrðingu eða leiða rök að því, hvernig hinn meinti ofsaaakstur geti verið orsök þess, að stefnandi hafi ekið á staur. Stefndi Guðmundur hafi upplýst, að árekstur á milli bifreiðanna PX 952 og bifreiðar hans hafi átt sér stað eftir að hann hafi verið kominn fram fyrir bifreið stefnanda eins og stefnandi hafi sjálfur haldið fram. Stefndi hafi sveigi ekki frá bifreið stefnda heldur sé bifreið stefnda hægra megin á akreininni fyrir aftan bifreið stefnanda. Auðvitað blasi við, að truflun stefnanda á akstri komi frá ökumanni PX-952, þegar bifreið hans sé ekið inn á götuna með ógnandi hætti. Hefði bifreiðinni IN-012 verið ekið á bifreið stefnanda háttáði allt öðru vísi til í máli þessu. Þá sé áleitinn spurning, af hverju stefnandi hafi ekki getað stöðvað bifreið sína við innkomu PX 952 inn á Hringbraut heldur aki viðstöðulaust á götumannvirki utan akbrautar. Það sé vegna ofsahraða stefnanda sjálfs eða eigin gáleysis. Stefndi hljóti að bera ábyrgð á eigin aksturslagi og verði að réttlæta sinn þátt í tjóni. Slíkum rökum sé ekki til að dreifa í málinu.

Af hálfu stefnda Guðmundar Hjalta sé því mótmælt sem ósönnuðu og röngu að hann beri einhverja ábyrgð á aksturslagi stefnanda sjálfs í umrætt sinn. Stefndi telji ljóst að hann verði ekki dreginn inn í ágreining váttryggingafélaga um

ábyrgðarskuldbindingar og ábyrgð á váttryggingaratburðum eins og hér hátti til. Athygli verði þó að vekja á því, hvernig saman fari hagsmunir váttryggingafélaga þeirra er að málinu koma, en við blasi markmið félaganna að komast hjá því að greiða bætur, hvort heldur sé úr ábyrgðartryggingu ökutækja, öikumannstryggingu eða húftryggingu. Ljóst sé að málshöfðun stefnanda sé tilefnislaus.

Af hálfu stefnda sé vísað til umferðarlaga nr. 50/1987. Þá sé vísað til meginreglna skaðabótaréttarins um að aðili verði að sanna tjón sitt og sanna sök með því að upplýsa orsök umrædds váttryggingaatburðar. Vísað sé til laga nr. 91/1991 varðandi málskostnað, sbr. 1. mgr. 130. gr. og 131. gr. s.l. Krafa um virðisaukaskatt á málskostnað sé reist á lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt en stefndi sé eigi virðisaukaskattskyldur og beri honum nauðsyn til að fá dóm fyrir umræddum skatti úr hendi stefnanda.

Málsástæður og lagarök stefnda Tryggingamiðstöðvarinnar hf.

Óumdeilt sé að lögbundin ábyrgðartrygging bifreiðar samkvæmt 91. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 hafi verið í gildi hjá stefnda, Tryggingamiðstöðinni hf. (TM hf.) vegna bifreiðarinnar IN 012 þegar óhappið hafi orðið.

Af hálfu stefnanda sé á því byggt gagnvart stefnda TM hf. að stefndi Guðmundur hafi valdið óhappi þessu af stórkostlegu gáleysi með ofsaakstri þegar hann hafi reynt að komast á milli bifreiðanna MV 204 og PX 952 á Hringbraut á móts við Furumel í Reykjavík. Að sögn stefnanda hafi viðbrögð hans verið þau að sveigja undan bifreiðinni IN 012 til að koma í veg fyrir árekstur og við það hafi hann misst stjórn á bifreið sinni, sem lent hafi við það á ljósastaur, rífið síðan niður girðingu og staðnæmst loks á gangbrautarvita, sem þarna sé. Bifreiðin MV 204 hafi stórskemmst, auk þess sem stefnandi hafi orðið fyrir líkamstjóni í umrætt sinn.

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, skoðun ökutækja þeirra er hlut hafi átt að máli og fjöldi ljósmynda hafi verið tekinn í sambandi við það.

Aðilar hafi verið yfirheyrðir nokkrum sinnum og einnig hafi lögreglan leitað til utanaðkomandi aðila við rannsókn, þeirra Snorra Konráðssonar hjá Gnostika ehf. vegna bíltæknirannsókna og Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors, sem gert hafi hraðaútreikninga vegna slyssins. Rannsókninni hafi af hálfu lögreglu stýrt Guðmundur Þ. Tómasson rannsóknarlögreglumaður og í niðurlagi rannsóknarinnar taki hann saman í stuttu máli þær ályktanir sem hann dragi af henni, svohljóðandi:

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 fyrir enn 7. ágúst (en upphaf málsins var aðfararnótt 26. júlí, eða 13 dögum fyrir) 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 fór.

Framburður ökumanna bifreiðanna MV 204 og IN 012 er ótrúverðugur, hvað hraða varðar og málsatvik önnur; ber framburð þeirra ekki saman við gögn málsins.

Skýrara geti þetta 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. Í frumtilkynningu vegna slyssins sé talað um mikil spyrnuhljóð og síðan hátt krasshljóð.

Vitnið Sigurður Kristján Guðnason, ökumaður leigubifreiðarinnar PX 952, hafi litið eftir umferð frá vinstri þegar hann hugðist aka af Furumel inn á Hringbrautina, en enga séð og svo ekki vitað fyrir enn IN 012 þeysist vinstra megin fram hjá honum á ofsahraða og stöðvist við Hringbraut 41, tæpum 70 metrum frá árekstursstað og brjóti þar steiptan vegg við kjallaratröppur, eftir að hafa snúist í hálfhring. Farþegar í leigubifreiðinni þeir Kári Jónsson, Einar Örn Jónsson, Baldur Tryggvason og Snorri Sigurðsson Norðdahl, hafi ekki mikið fram að færa í málinu, enda undir áhrifum áfengis í umrætt sinn, en það sem eftir þeim sé haft styðji þó tvímælalaust niðurstöðu rannsóknar lögreglu um ofsaakstur.

Einar Jónsson segi aðspurður: *Bara að þetta voru tveir sportbilar og mér finnst augljóst að þeir voru að spyrna þarna.* Baldur Tryggvason segi: *Þá virtist mér eins og leigubillinn æki inn á eitthvað sem sem virtist vera eins og spyrnukeppni tveggja Imprezu bíla. Alla vega virtist mér bílarnir vera á óeðlilega miklum hraða.* Snorri S. Norðdahl segi um fjarlægðina í IN 012 og MV 204: *Ég get svo sem ekkert fullyrt um hvað það var langt frá í metrum, en mér fannst þau svo langt í burtu að óhætt væri að aka inn á Hringbrautina.*

Að auki liggi fyrir að ökumenn IN 012 og MV 204 séu síbrotamenn í umferðinni. Stefnandi hafi t.d. þegar rannsókn hafi farið fram verið kærður í 32 skipti fyrir 41 brot á umferðarlögum, þar af 17 sinnum vegna hraðaksturs.

Í 2. og 3. mgr. 88. gr. umferðalaga nr. 50/1987 séu heimildir til þess að lækka bætur eða fella þær niður hafi sá sem hlut eigi að máli verið meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi að því er varði líkamstjón (2. mgr.), en ásetningi eða gáleysi varðandi munatjón (3. mgr.).

Þessi ákvæði umferðalaganna eigi einmitt við hér og stefnandi hafi í umrætt sinn hagað akstri sínum á þann veg að það teljist stórkostlegt gáleysi í skilningi lagaákvæðisins og niðurfelling bóta því fyllilega réttmæt, eins og hér standi á.

Nægilega sé í ljós leitt að um ofsaakstur hafi verið að ræða í umrætt sinn og að auki bendi allt til þess að ökumenn IN 012 og MV 204 hafi verið í kappakstri og sé það ekki stórkostlegt gáleysi þá sé vandséð hvenær sú sé raunin.

Þá liggi einnig fyrir að bifreið stefnanda MV 204 hafi samkvæmt niðurstöðum bíltæknirannsóknar Gnostika ehf. 7. september 2008, verið vanbúin og ekki í notkunarhæfu ástandi vegna verulegs slits í stýrisenda vinstra megin að framan, vegna ástands hemlabúnaðar og vegna ástands hjólbarðans vinstra megin að aftan.

Samkvæmt 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, skuli ökumaður sérstaklega gæta þess að stýrisbúnaður, hemlar o.fl. séu í lögmæltu ástandi, sem ekki hafi verið raunin hér og ábyrgð stefnanda hvað þetta varði sé augljós.

Um frekari röksemdir vísist sérstaklega til hinnar ítarlegu rannsóknar sem fjöldi lögreglumanna og annarra fagmanna hafi komið að, bíltæknirannsóknar Gnostika ehf. í september 2008 og hraðarannsóknar Magnúsar Jónssonar prófessors 13. janúar 2009.

Athugasemdir við málatilbúnað stefnanda

Stefnandi mótmæli niðurstöðum rannsóknar lögreglu um meintan hraðakstur. Hann haldi því fram að niðurstöður rannsóknar lögreglu um að ökuhraði hafi verið annar og meiri en rannsókn Magnúsar Þórs Jónssonar prófessors segi til um eigi a.m.k. ekki við hann. Því til stuðnings bendi hann á að samkvæmt niðurstöðum prófessorsins hafi hraði bifreiðanna á árekstursaugnablikinu verði mismunandi og IN 012 verið á mun meir hraða en hann. Vakin sé athygli á eftirfarandi staðreyndum í málinu.

Óumdeilt sé og ítrekað viðurkennt af stefnanda að báðar bifreiðarnar hafi verið kyrrstæðar og samhliða á Hringbraut á umferðarljósunum vestan við Hofsvallagötu og farið samtímis af stað. Ökuferð beggja hafi svo lokið samtímis nokkrum sekúndum síðar við gatnamót Furumels og Hringbrautar, þannig að auðvitað hafi bifreiðarnar verið þarna báðar samtímis í ofsaakstri þó afstaðan milli þeirra kunnit eitthvað að hafa verið mismunandi á leiðinni.

Kjarni málsins hvað þetta varði sé einnig sá að hvað sem líði meintum hraða IN 012 þá reiknist líklegur hraði bifreiðar stefnanda MV 204 a.m.k. 80 km á klst., eða 60% yfir lögleyfðum hámarkshraða þarna, sem hvernig sem á allt er litið hljóti að teljast stórkostlegt gáleysi af hálfu stefnanda. Fyrir svo utan það að meiri líkur en minni hljóti að teljast vera fyrir því að hraðinn hafi þvert á móti verið meiri eða a.m.k. 95 km á klst. svo vísað sé til niðurstöðu prófessorsins.

Engu breyti hér þó að slysið hafi orðið um nótt og því færri á ferli en venjulega, eins og haldið sé fram í málatilbúnaði stefnanda, þar sem fyrir liggi að auk bifreiðanna IN 012 og MV 204 hafi a.m.k. ein önnur bifreið verið við gatnamót Hringbrautar og Hofsvallagötu og þá megi alltaf búast við umferð frá hliðargötum eins og þarna hafi orðið raunin.

Ljóst megi vera að stefnandi og ökumaður IN 012 hafi engu skeytt um öryggi annarra vegfaranda, sem þarna kynnu að vera á ferð og það hafi ekki verið þeim að þakka að afleiðingar aksturslags þeirra hafi ekki orðið mun alvarlegri en raun beri

vitni. Myrkur hafi verið og rigning, sem séu óhagstæð akstursskilyrði, en leyfður hámarkshraði miðist við bestu akstursskilyrði sem augljóslega hafi ekki verið þarna. Óhappið hafi orðið við gatnamót og merкта gangbraut og því enn meiri ástæða til þess að sýna varúð.

Hvað varði stöðvunarstað bifreiðar stefnanda eftir óhappið sé bent á að bifreið hans lendi á ljósastaur, felli hann, snúist og fljúgi síðan algerlega stjórnláus þvert yfir akbrautina, og rjúfi á því flugi niður rammgerða girðingu sem þarna sé boltuð niður og stöðvist loks svo á gangbrautarvita og hafi gereyðilagt hann.

Miðað við fyrirliggjandi ljósmyndir sé bifreiðin nánast ónýtt og það verði því ekkert fullyrt um það hvar ferðalagið hefði endað ef ekki hefði verið til að dreifa umræddum hindrunum til að draga úr ferðinni.

Engu breyti heldur um niðurstöður rannsóknarmanna athugasemdir og ályktanir stefnanda í stefnunni varðandi skriðfar eftir bifreið hans 6,5 m fyrir norðan þverlínu yfir Hringbraut og áhrif þess á niðurstöður rannsóknarinnar, en ekki verði séð að þær séu á haldbærum rökum reistar og sé þeim mótmælt.

Að því er varði saknæman vanbúnað bifreiðarinnar, þá vísi stefnandi til þess að hann hafi fengið athugasemdalaus skoðun á bifreiðina tveim dögum fyrir óhappið eða þann 24. júlí 2008 hjá Frumherja hf. Eins einkennilegt og það nú kann að vera að athugasemdalaus skoðun hafi fengist á þessum tíma þá breyti það þó engu varðandi ábyrgð stefnanda á vanbúnaði MV 204. Kjarni málsins sé sá að rannsókn hlutlauss aðila, sem ekki verði vefngd, hafi leitt í ljós verulegan vanbúnað bifreiðarinnar og meint grandleysi stefnanda, sem þó hljóti að verða að draga í efa, skipti hér ekki máli.

Þá megi einnig ljóst vera að hvað sem líði skráðum eiganda og eða umráðamanni MV 204, þá beri gögn málsins það með sér á ótvíræðan hátt að það hafi verið stefnandi sem hafi verið hinn raunverulegi umráðamaður MV 204 og borið bæði sem slíkur og sem ökumaður í umrætt sinn ábyrgð á búnaði hennar, sbr. 59. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987.

Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum hafi komist að þeirri niðurstöðu að stefnandi hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í umrætt sinn og þannig fyrirgert rétti sínum til bóta. Framan rakið eigi að mati stefnda TM hf. að leiða til þeirrar niðurstöðu að fallast beri á aðalkröfu hans um sýknu.

Varakrafa um lækkuð lúti annars vegar að því að verði ekki fallist á niðurfellingu bóta stefnanda til handa vegna stórkostlegs gáleysis samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umferðalaga þá eigi háttsemi hans í umrætt sinn a.m.k. að leiða til lækkuðar bótanna.

Hins vegar lúti lækkuðarkrafan að 3. mgr. 88. gr. umferðalaga, þ.e. að ef ekki verður fallist á stórkostlegt gáleysi, þá hljóti hér a.m.k. að vera um að ræða einfalt gáleysi, sem þá ætti að leiða til lækkuðar eða niðurfellingar bóta vegna munatjónsins, þ.e. tjóns á bifreiðinni MV 204.

Málsástæður og lagarök stefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf.

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., byggir á því að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn og verði slyss stefnanda því alfarið rakið til háttsemi hans. Jafnframt sé byggt á því að bifreið stefnanda hafi ekki verið í notkunarhæfu ástandi vegna ásigkomulags hemla og hjólbarða. Framangreint leiði til niðurfellingar bótaréttar stefnanda úr lögboðinni öikumannstryggingu.

Ákvæði váttryggingarskilmála um stórkostlegt gáleysi og ástand hins váttryggða.

Í 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 segi að hafi váttryggður í öðrum váttryggingum en líftryggingum valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður hafi orðið eða afleiðingar hans orðið meiri en ella hefðu orðið megi lækka eða fella niður ábyrgð félagsins. Hið sama eigi við hafi váttryggður af stórkostlegu gáleysi valdið því að váttryggingaratburður hafi orðið með því að hlíta ekki varúðarreglum. Þá segi m.a. í 2. mgr. 27. gr. sömu laga að hafi váttryggður í öðrum váttryggingum en ábyrgðartryggingum, með háttsemi sem telja verði stórkostlegt gáleysi, valdið váttryggingaratburði losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta. Loks segi í 26. gr. laganna að váttryggingarfélag geti gert fyrirvara um það að það skuli laust úr ábyrgð sé varúðarreglum ekki fylgt.

Í váttryggingarskilmálum stefnda, um lögboðna ábyrgðartryggingu ökumanns, sé í 6. gr. vísað til 2. mgr. 27. og 1. mgr. 90. laga nr. 30/2004 um lækkun eða niðurfellingu á ábyrgð félagsins vegna þess að váttryggður valdi slysi af stórkostlegu gáleysi eða afleiðingar þess verði meiri en ella. Í 7. gr. skilmálanna sé jafnframt vísað til 26. gr. laganna um að hafi váttryggður vanrækt að hlíta varúðarreglum megi lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingarfélags.

Stefnandi sýndi af sér stórkostlegt gáleysi.

Stefndi byggir á því að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að hafa í umrætt sinn ekið bifreið sinni langt umfram lögleyfðan hámarkshraða þannig að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni með áður röktum afleiðingum. Slíkt leiði til niðurfellingar á bótaábyrgð stefnanda, sbr. ákvæði váttryggingarskilmála stefnda. Vísað sé til niðurstöðu rannsóknardeildar lögreglu um að bifreið stefnanda hafi verið ekið langt umfram löglegan hámarkshraða áður en slysið hafi orðið. Lögleyfður hámarkshraði á slysstað hafi verið 50 km/klst. en samkvæmt útreikningi verkfræðings hafi líklegur hraði bifreiðarinnar verið 80 km/klst. en mögulegur hámarkshraði 95 km./klst. Í niðurstöðu lögreglu sé byggt á því að hraðinn hafi verið enn meiri sem skýrist af því að ýmis ummerki eftir slysið hefðu afmáðst þegar hraðarannsókn hafi farið fram. Allt að einu sé ökuhraði langt umfram lögleyfðan hámarkshraða og því um stórfellt gáleysi að ræða hjá stefnanda í umrætt sinn. Aðstæður hafi verið með þeim hætti að eðlilegt hafi verið að sýna sérstaka aðgát en akbrautin hafi verið blaut vegna rigningar. Þegar slysið hafi verið tilkynnt til lögreglu hafi verið greint frá því að hugsanlega hefði verið um kappakstur milli bifreiða að ræða. Bendi önnur gögn málsins einnig til að stefnandi og meðstefndi, Guðmundur, hafi verið í spyrnukeppni þegar slysið hafi orðið. Um sé að ræða vítaverða háttsemi sem leiði til niðurfellingar bótaábyrgðar.

Stefndi vísi til þess að málatilbúnaður stefnanda staðfesti í raun að hann hafi keyrt langt umfram lögleyðan ökuhraða. Í stefnu sé byggt á því að meðstefndi, Guðmundur, ökumaður IN-012, hafi verið valdur að slysinu með ofsakstri með því að hafa reynt að komast á milli bifreiðanna MV-204 og PX-952. Af þessu sjáist berlega að stefnandi byggi á því að hafa ekið á undan bifreiðinni IN-012. Það sé athyglisvert í ljósi þess að báðir ökumennirnir hafi ítrekað greint frá því fyrir lögreglu að þeir hafi samtímis beðið á rauðu ljósi við gatnamót Hringbrautar og Hofsvallagötu rétt áður en slysið hafi orðið. Stefndi telji að þessi málatilbúnaður sýni með nær óyggjandi hætti að í umrætt sinn hafi stefnandi ekið á meiri hraða heldur en meðstefndi, Guðmundur, ökumaður bifreiðarinnar IN-012. Bent sé á framburð ökumanns leigubifreiðarinnar, PX-952, en hann hafi greint frá því að hann hefði hvorki séð bifreiðina IN-012 né MV-204 þegar hann hafi beygt inn á Hringbraut af Furumel. Bendi það ótvírætt til þess að báðum bifreiðunum hafi verið ekið samhliða á ofsahraða frá umferðarljósunum við gatnamót Hringbrautar og Hofsvallagötu að gatnamótunum við Furumel.

Stefndi byggi einnig á því að framburður stefnanda á tildrögum slyssins hafi allt frá fyrstu lögregluskýrslu verið mjög ótrúverðugur. Í upphafi virðist stefnandi hafa talið að slysið hefði orðið með þeim hætti að leigubifreiðin, PX-952, hafi rekist á hægra horn bifreiðarinnar. Síðar hafi stefnandi talið að bifreiðin IN-012 hefði rekist á bifreiðina með þeim afleiðingum að hann hafi misst stjórn á henni.

Ljóst sé hins vegar að gögn málsins bendi ekki til þess að þessi framburður sé réttur enda séu engin ummerki á bifreiðunum sem stutt geti þessa frásögn. Stefndi árétti að sé bifreið ekið utan í aftanverða hægri hlið annarrar ætti sú síðarnefnda að leita til hægri en ekki til vinstri. Framburður stefnanda fáist því með engu móti staðist. Stefndi telji ljóst að ástæða þess að stefnandi hafi misst stjórn á bifreið sinni hafi fyrst og fremst verið sú að hann hafi ekið bifreið sinni á ofsahraða eftir Hringbraut með þeim afleiðingum að hann missti stjórn á bifreiðinni. Ekkert í gögnum málsins styðji þá fullyrðingu að annar bíll hafi rekist á bifreiðina.

Af hálfu stefnda sé byggt á því að vettvangur slyssins að því er varði bifreiðina MV-204 sýni svo ekki verði um villst að stefnandi hafi ekið bifreið sinni á ofsahraða. Jafnframt sýni hinar miklu skemmdir á bifreiðinni að henni hafi verið ekið á slíkum hraða þegar slysið hafi orðið. Staðhæfingum í stefnu um að vettvangur slyssins sýni að hraði MV-202 hafi ekki verið mikill í umrætt sinn sé mótmælt sem röngum.

Bifreið ekki í lögmæltu ásigkomulagi.

Í 26. gr. váttryggingarlaga. 30/2004 segi að váttryggingarfélag geti gert fyrirvara um að það skuli laust úr ábyrgð sé varúðarreglum ekki fylgt. Í váttryggingarskilmálum stefnda séu gerðir slíkir fyrirvarar sé ástand ökutækja ekki í lögmæltu ástandi eða fullkomnu lagi. Þá komi fram í 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 95/1987 að ökumaður skuli gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi. Sérstaklega skuli gætt að því að stýrisbúnaður og hemlar séu í lögmæltu ástandi og virki örugglega.

Í niðurstöðu bíltæknirannsóknar á bifreið stefnanda komi fram að á slysdegi hafi ökutækið ekki verið í notkunarhæfu ástandi vegna verulegs slits í stýrisenda vinstra megin að framan, vegna ástands hemlabúnaðar og vegna ástands hjólbarðans

vinstra megin að aftan. Af þessu megi ljóst vera að bifreiðin hafi verið langt frá því að vera í lögmæltu ásigkomulagi og kunni það að hafa haft meðvirkandi áhrif á að slysið hafi orðið. Leiði það ástand bifreiðarinnar til niðurfellingar á bótaskyldu stefnda úr lögboðinni ökumannstryggingu vegna meints líkamstjóns. Engu skipti í því sambandi þótt umrædd bifreið hafi komist í gegnum skoðun skömmu fyrir slys, sú sjálfstæða skylda hvíli á ökumanni að gæta að því að bifreið sem hann aki sé í góðu ástandi.

Hér verði einnig að benda á að gögn málsins beri það með sér að stefnandi hafi verið hinn raunverulegi umráðamaður bifreiðarinnar MV-204 og borið sem slíkum að gæta að því að bifreiðin væri í lögmæltu ástandi. Í því sambandi sé bent á að stefnandi hafi höfðað árið 2009 dómsmál þar sem hann hafi byggt á því að hann væri eigandi bifreiðarinnar. Í ljósi þess sé það mjög ótrúverðugt þegar stefnandi haldi því nú fram að hann hafi ekki einu sinni verið umráðamaður bifreiðarinnar.

Háttsemi stefnda Guðmundar Hjalta Sigurðssonar, ökumanns IN-012

Stefndi taki undir þau sjónarmið í stefnu að bifreiðinni IN-012 hafi í umrætt sinn verið ekið langt yfir lögleyfðum hámarkshraða. Verði talið að slysið hafi ekki átt sér stað vegna aksturslags stefnanda sjálfs sé byggt á því að stefndi Guðmundur Hjalti Sigurðsson hafi valdið slysinu og beri því ábyrgð á tjóni stefnanda. Í þessu sambandi sé minnt á að í 5. mgr. 92. gr. umferðarlaga segi að eigi tjónþoli rétt á skaðabótum vegna slyssins eftir lögum þessum eða öðrum skaðabótareglum lækki bætur úr þessari váttryggingu sem því nemi. Af þessu leiði að stefnandi eigi ekki rétt á bótum úr slysatryggingu bifreiðar MV-204 nema sýnt sé að hann eigi ekki fulla skaðabótakröfu á hendur stefnda, Guðmundi Hjalta, og eftir atvikum úr ábyrgðartryggingu ökutækis hans, IN-012.

Varakrafa um bótaskyldu að hluta

Fari svo ólíklega að ekki verði fallist á sýknukröfu stefnda, Sjóvar-Almennra trygginga hf., geri félagið þá kröfu á það verði einungis talið bótaskyld að hluta vegna meints líkamstjóns og vísist þar til eigin sakar stefnanda og eftir atvikum háttsemi ökumanns bifreiðarinnar IN-012. Um lækkun bóta vegna stórkostlegs gáleysis váttryggðs og brota á varúðarreglum vísist í váttryggingarskilmála vegna lögboðinnar slysatryggingar ökumanns, sbr. einnig 26. gr., 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004.

Um lagarök vísi stefndi einkum til reglna skaðabótaréttar um sönnun tjóns og sönnunarbyrði, stórkostlegt gáleysi og eigin sök tjónþola. Þá vísi stefndi til váttryggingarskilmála vegna slysatryggingar ökumanns, sérstaklega 6. og 7. gr. Loks sé vísað til laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Um málskostnað sé vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Í máli þessu krefst stefnandi viðurkenningar á bótaskyldu stefndu vegna líkamstjóns sem hann hlaut í umferðaróhappi. Með framlögðu læknisvottorði þykir stefnandi hafa sýnt fram á að hann hafi slasast við umferðaróhappið og eigi því

lögvarða hagsmuni af því að fá viðurkenningardóm um það hvort bótaábyrgð af slysinu verði lögð á þá aðila sem hann hefur stefnt í málinu. Stefnandi byggir á því að sökin á slysinu liggi hjá stefnda Guðmundi Hjalta Sigurðssyni.

Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 126/2013 kemur fram að málsatvik séu þau að aðfaranótt 26. júlí 2008 barst lögreglu tilkynning um árekstur sem orðið hafði er bifreið stefnda Guðmundar Hjalta Sigurðssonar IN 012, sem var á hægri akrein á leið austur Hringbraut, var ekið utan í leigubifreiðina PX 952, sem var ekið inn á Hringbraut frá Furumel. Jafnframt að bifreiðinni MV 204, sem stefnandi ók, hafði verið ekið samhliða bifreiðinni IN 012 á vinstri akrein frá gatnamótum Hofsvallagötu og Hringbrautar. Við árekstur bifreiðanna IN 012 og PX 952 hafi bifreiðin MV 204 kastast fyrst á ljósastaur og síðan á gangbrautarvita sem brotnaði við það.

Dómur hefur fullt sönnunargildi um þau málsatvik sem í honum greinir þar til það gagnstæða er sannað, sbr. 4. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Verður því, enda hefur hið gagnstæða ekki verið sannað, að telja að bifreiðunum IN 012 og MV 204 hafi verið ekið samhliða frá umferðarljósum á gatnamótum Hofsvallagötu og Hringbrautar og að bifreiðin MV 204 hafi kastast út af vinstri akrein Hringbrautar í greint sinn, við árekstur bifreiðanna IN 012 og PX 952.

Stefnandi hefur fyrir dóminum lýst atvikum þannig að hann hafi á akstri sínum séð ljós bifreiðarinnar IN 012 í baksýnispegli og því næst heyrt dynk við árekstur IN 012 og PX 952 við afturhluta hægri hliðar bifreiðarinnar sem hann ók. Þessar lýsingar geta einungis samrýmt því að stefnandi hafi ekið bifreiðinni MV 204 ívið hraðar en stefndi Guðmundur Hjalti ók bifreiðinni IN 012 frá umferðarljósunum.

Stefnandi og Guðmundur Hjalti hafa báðir verið sakfelldir fyrir hraðakstur í greint sinn. Í sakamálunum var í báðum tilvikum sakfelldur fyrir þau brot sem þeim var gefið að sök í ákæru, sem í tilviki stefnanda var hraðakstur á 67 km hraða á klukkustund, en í tilviki stefnda Guðmundar Hjalta hraðakstur á 86 km hraða á klukkustund. Stefnandi hefur fyrir dóminum einnig haldið því fram að hann hafi ekki ekið hraðar en hann var ákærður og sakfelldur fyrir. Það fær ekki samræmst þeim framburði hans um afstöðu bifreiðanna þegar óhappið varð, en sá framburður leiðir samkvæmt framansögðu til þeirrar niðurstöðu að hann hafi ekið ívið hraðar en stefndi Guðmundur Hjalti. Með vísun til sönnunarreglu 1. mgr. 50. gr. laga um meðferð einkamála verður að taka mið af þeirri lýsingu sem stefnanda er óhagstæðari um ökuhraðann, enda samræmist hún betur öðru því sem fram er komið í málinu um ökuhraða stefnanda.

Í málinu hefur ekki annað komið fram sem veikt getur þessa niðurstöðu en ökuhraðarannsókn, þar sem sett er fram líkan af atburðarás og reiknaður út ætlaður hraði miðað við þær forsendur. Niðurstaðan var að stefnandi hefði að lágmarki ekið á 67 km hraða á klukkustund. Í greinargerð stefnda Guðmundar Hjalta er niðurstaða rannsóknarinnar ekki talin marktæk, þar sem skýrslan hafi verið gerð löngu eftir slysið og löngu eftir að öll merki á vettvangi hefðu verið horfin. Í stefnu er á því byggt að rannsóknin staðfesti að ökuferill bifreiðanna hafi verið ólíkur, en jafnframt er því haldið fram að útreikningar rannsóknarinnar séu byggðir á rangri forsendu. Sönnunargildi rannsóknarinnar hefur því einnig verið dregið í efa af hálfu stefnanda og var það áréttað við aðalmeðferð málsins af lögmanni stefnanda, þegar fram komu misvísandi skýringar vitna um það hvar fyrsta skriðfar og þar með upphaf

skriðs bifreiðarinnar út af götunni hafi verið samkvæmt rannsókninni og munaði þar nokkru. Fyrir liggur að rannsókn var ekki gerð á vettvangi fyrr en 7. ágúst 2008, 13 dögum eftir að slysið varð og því er sennilegt að einhver vegsummerki hafi á þeim tíma horfið eða önnur bæst við af öðrum orsökum. Um þetta segir í héraðsdómi í sakamálinu gegn stefnanda að leitað hafi verið að ummerkjum á götunni og við hana. Hafi sú leit borið misjafnan árangur enda búið að lagfæra sumt en annað orðið máð. Að öllu því virtu sem fram er komið í málinu og málatilbúnaði aðila verður ekki byggt á niðurstöðum rannsóknarinnar um ökuhraða stefnanda. Þykir mega slá því föstu að ökuhraði bifreiðarinnar MV 204 hafi ekki verið minni en ökuhraði bifreiðarinnar IN 012 þegar slysið varð.

Fram kemur í fyrrgreindum dómi Hæstaréttar í máli nr. 126/2013 að hámarkshraði á þeim stað sem fyrrgreindur árekstur varð er 50 kílómetrar á klukkustund, sbr. 1. mgr. 37. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Samkvæmt 1. mgr. 36. gr. laganna skal ökuhraði jafnan miðaður við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Þá skal ökumaður miða hraðann við gerð og ástand vegar, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Sérstök aðgæsluskylda hvílir á öikumanni að aka nægilega hægt við aðstæður í þéttbýli, við vegamót og í beygjum, þegar útsýn er takmörkuð vegna birtu eða veðurs, áður en komið er að gangbraut og þegar vegur er blautur eða háll, sbr. a-, b-, c-, d- og h-liði 2. mgr. sömu lagagreinar. Fram er komið að þar sem áreksturinn varð eru gatnamót og gangbraut í næsta nágrenni við þau. Í dómi Hæstaréttar segir að bifreiðinni IN 012 hafi verið ekið í þéttbýli á fjölfarinni umferðargötu, á blautum vegi um nótt og í rigningu. Í dóminum er því slegið föstu að bifreiðinni IN 012 hafi verið ekið allt of hratt miðað við aðstæður og andstætt tilvitnuðum ákvæðum umferðarlaga. Með akstrinum hafi áfrýjandi málsins, stefndi Guðmundur Hjalti, sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og hafi því fyrirgert rétti sínum til bóta úr húftryggingu stefnda, Tryggingamiðstöðvarinnar hf.

Allar þessar sömu aðstæður og lýsingar, sem stefnandi nefnir í stefnu vítaverðan ofsaakstur, eiga við um hegðun stefnanda sjálfs í greint sinn, að því viðbættu að stefnandi telst hafa ekið ívið hraðar en stefndi Guðmundur Hjalti. Stefnandi hefur þegar verið dæmdur í sakamáli fyrir að hafa þá brotið gegn flestum framangreindum ákvæðum umferðarlaga, auk brots gegn varúðarreglu 1. mgr. 4. gr. laganna. Enn fremur er upplýst með bíltæknirannsókn, sem staðfest var fyrir dóminum, að bifreiðin MV 204 sem stefnandi ók var vanbúin bæði að því er varðar hemlabúnað og stýri. Með akstri bifreiðarinnar í því ástandi gætti stefnandi ekki að skyldum sínum samkvæmt 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga.

Stefnandi telur að slys hans verði rakið til árekstursins sem ökumaður IN 012, stefndi Guðmundur Hjalti, olli við bifreiðina PX 952 með stórkostlegu gáleysi sínu. Á því beri hann sakarábyrgð samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar og 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Samkvæmt 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga má lækka eða fella niður bætur vegna líkamstjóns ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Stefndu telja að stefnandi hafi fyrirgert rétti sínum til bóta með hegðun sinni, stórkostlegu gáleysi og hraðakstri.

Af öllu því sem fram er komið í málinu verður að telja að meginorsök þess að stefnandi missti stjórn á bifreiðinni MV 2014, við árekstur bifreiðanna IN 012 og PX 952 við hægri afturhluta bifreiðarinnar sem stefnandi ók, sé hraðakstur hans sjálfs og aðgæsluleysi við framangreindar aðstæður, sbr. fyrrnefndan dóm Hæstaréttar. Bætur vegna líkamstjóns stefnanda verða því ekki sóttar til eiganda

eða ábyrgðartryggjanda bifreiðarinnar IN 012 og verður aðalkröfu stefnanda því hafnað. Af sömu ástæðu kemur ekki til álita að fallast á varakröfu stefnanda um óskipta ábyrgð allra stefndu og verður henni því einnig hafnað.

Af hálfu stefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf. er á því byggt að í 5. mgr. 92. gr. umferðarlaga segi að eigi tjónþoli rétt á skaðabótum vegna slyss eftir lögum þessum eða öðrum skaðabótareglum lækki bætur úr slysatryggingu ökumanns sem því nemi. Stefnandi eigi ekki rétt á bótum úr slysatryggingu bifreiðar MV-204 nema sýnt sé að hann eigi ekki fulla skaðabótakröfu á hendur stefnda, Guðmundi Hjalta, og eftir atvikum úr ábyrgðartryggingu ökutækis hans IN-012 hjá Tryggingamiðstöðinni hf. Á bótaábyrgð þeirra hefur ekki verið fallist og kemur þrautavarakrafa stefnanda því til skoðunar, en stefndi Sjóvá-Almennar tryggingar hf., krefst aðallega sýknu af kröfunni.

Í 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 kemur fram að hafi váttryggður valdið því af stórkostlegu gáleysi, að váttryggingaratburður hafi orðið eða afleiðingar hans orðið meiri en ella hefðu orðið, megi lækka eða fella niður ábyrgð félagsins. Hið sama eigi við hafi váttryggður af stórkostlegu gáleysi valdið því að váttryggingaratburður hafi orðið með því að hlíta ekki varúðarreglum. Í 2. mgr. 27. gr. sömu laga segir að hafi váttryggður í öðrum váttryggingum en ábyrgðartryggingum, með háttsemi sem telja verði stórkostlegt gáleysi, valdið [váttryggingar](#)atburði losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta. Loks segir í 26. gr. laganna að váttryggingarfélag geti gert fyrirvara um að það skuli laust úr ábyrgð sé varúðarreglum ekki fylgt.

Í váttryggingarskilmálum stefnda, um lögboðna tryggingu ökumanns, er í 6. gr. vísað til 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um lækkun eða niðurfellingu á ábyrgð félagsins vegna þess að váttryggður valdi slysi af stórkostlegu gáleysi eða afleiðingar þess verði meiri en ella. Í 7. gr. skilmálanna er jafnframt vísað til 26. gr. laganna um að hafi váttryggður vanrækt að hlíta varúðarreglum megi lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingarfélags. Að öllu framangreindu virtu verður fallist á það með stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf. að stefnandi hafi fyrirgert rétti sínum til bóta úr váttryggingunni hjá stefnda með stórkostlegu gáleysi í greint sinn. Þrautavarakröfu stefnanda verður því hafnað.

Eftir atvikum er rétt að hver aðili beri sinn kostnað af málinu og verður málskostnaður felldur niður.

Dóm þennan kveður upp Krístrún Kristinsdóttir héraðsdómari.

D Ó M S O R Þ

Hafnað er kröfum stefnanda, Sigurðar Karls Ottóssonar, um viðurkenningu á bótaskyldu stefndu, Guðmundar Hjalta Sigurðssonar, Tryggingamiðstöðvarinnar hf. og Sjóvá-Almennra trygginga hf., vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í umferðarslysi þann 26. júlí 2008, þegar bifreið sú sem stefnandi ók, Subaru Impreza með fastanúmerið MV-204, fór upp á rennustein við umferðareyju á Hringbraut á móts við Furumel í Reykjavík, snerist í hálfhring og stöðvaðist á gangbrautargötuvita skammt austan við gatnamót Hringbrautar og Furumels.

Málskostnaður fellur niður.

Kristrún Kristinsdóttir