

# Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 18. mars 2020

Mál nr. E-3882/2016:

**A**

*(Óðinn Elísson lögmaður)*

**gegn**

**Verði tryggingum hf.**

*(Magnús Hrafn Magnússon lögmaður)*

## Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var 8. maí 2018, höfðaði A, [...] Mosfellsbæ, hinn 13. desember 2016 á hendur Verði tryggingum hf., Borgartúni 25, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 66.646.608 krónur, með 4,5% vöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 af 7.913.230 krónum frá 11. ágúst 2013 til 11. ágúst 2014 og af 66.646.608 krónum frá þeim degi til 9. júlí 2015, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr., laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags. Allt að frádreginni innborgun stefnda til stefnanda að fjárhæð 34.778.722 krónur þann 21. október 2015. Þá krefst stefnandi málskostnaðar eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndi krefst aðallega sýknu af dómkröfum stefnanda, en til vara þess að kröfur stefnanda verði lækkaðar verulega. Þá er krafist málskostnaðar, en til vara þess að málskostnaður verði látinn niður falla.

Dómsformaður tók við málinu 2. janúar 2018 en hafði fram að þeim tíma engin afskipti haft af rekstri þess. Aðalmeðferð fór fram 8. maí 2018 fyrir fjölskipuðum dómi og dómur var kveðinn upp 3. júlí 2018. Með úrskurði Landsréttar 22. mars 2019 í máli nr. 625/2018 var sá dómur ómerktur og málinu vísað heim í hérað til löglegrar meðferðar á þeim grundvelli að ekki hefði verið heimilt að skipa dóminn tveimur sérfróðum meðdómsmönnum og einum embættisdómara, eftir þá breytingu sem varð með lögum nr. 49/2016 á lögum nr. 91/1991 um meðferð einkamála, sem tók gildi 1. janúar 2018.

Málsmeðferð í héraði var tekin upp að nýju 8. apríl 2019. Undir rekstri málsins var kveðinn upp úrskurður þar sem fallist var á kröfu stefnda um að leiða sem vitni B, prófessor í vélaverkfræði, höfund álitserðar sem liggur fyrir í málinu. Með úrskurði

Landsréttar, 29. ágúst 2019 í máli nr. 505/2019 var þeim úrskurði héraðsdóms snúið og kröfu stefnda um að fá að leiða umrætt vitni hafnað.

Aðalmeðferð málsins fór fram að nýju fyrir fjölskipuðum dómi 18.–19. febrúar 2020.

## I

### *Helstu málsatvik og ágreiningsefni*

Stefnandi varð fyrir slysi 11. ágúst 2013 á Þingvallavegi í Mosfellsdal, með þeim hætti að bifhjól sem hann ók lenti aftan á pallbifreið sem ekið var í sömu akstursstefnu, þ.e. vestur Þingvallaveg. Samkvæmt frumskýrslu lögreglu var tilkynnt um slysið kl. 14:18 og voru akstursaðstæður góðar, dagsbirta, þurr og bjart, og yfirborð vegar malbikað. Ökumaður pallbifreiðarinnar kvaðst við rannsókn málsins hafa ekið vestur Þingvallaveg, á leið í Stíflisdal sem er í grennd við Þingvallavatn, en verið á móts við Tjaldanes í Mosfellsdal þegar skyndilega hefði komið mikið högg aftan á bifreið hans. Á vettvangi taldi ökumaður pallbílsins sig hafa ekið á 75–80 km hraða á klst. Við skýrslutökur 11. og 19. ágúst 2013 taldi hann hraða sinn hafa verið 70–80 km/klst. og tók fram að hann hefði rétt áður ekið fram hjá skilti í Mosfellsdal sem sýni ökumönnum hraða bifreiða sem ekið er fram hjá því. Sagðist hann hafa það fyrir reglu að draga úr hraða er hann kæmi að skiltinu.

Stefnandi varð fyrir alvarlegum meiðslum og var fluttur með sjúkrabifreið á slysadeild Landspítalans í Fossvogi eftir slysið. Hann lá á gjörgæslu í 19 daga, en fluttist eftir það á almenna deild og á Grensásdeild til endurhæfingar í október 2013. Við skýrslutöku af honum 15. október það ár kom fram að hann væri ekki til frásagnar um slysið þar sem hann myndi ekki eftir því.

Bifhjólið var váttryggt lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda. Ekki er deilt um umfang tjóns stefnanda, en ágreiningur stendur um það hvort stefnda sé heimilt að skerða greiðslu váttryggingarbóta til stefnanda um helming, vegna eigin sakar hans.

Lögmaður sem stefnandi fól að gæta réttar síns tilkynnti stefnda um slysið með tölvuskeyti 11. nóvember 2013, lét fylgja umboð sitt og óskaði eftir afriti fyrirbyggjandi gagna. Barst honum í kjölfarið frá stefnda frumskýrsla lögreglu og ljósmyndir. Formleg tilkynning um slysið barst svo stefnda 29. janúar 2014.

Stefndi kallaði eftir öllum gögnum um slysið með bréfi til lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu 14. febrúar 2014. Því bréfi mun ekki hafa verið svarað.

Stefnanda var boðið að ljúka máli vegna lögreglurannsóknar á slysinu með sektargerð, með greiðslu 15.000 króna sektar. Var brotið heimfært til 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, þ.e. of hraður akstur miðað við aðstæður. Stefnandi undirritaði sektargerðina 6. júní 2014.

Stefnandi aflaði læknisvottorða og sendi stefnda 14. júlí 2014 og 26. janúar 2015. Greiddi stefndi stefnanda jafnóðum kostnað vegna öflunar þeirra.

Stefndi ítrekaði beiðni sína til lögreglu um gögn vegna slyssins með bréfi 27. janúar 2015. Munu rannsóknargögn málsins hafa borist stefnda nokkrum dögum síðar, en á meðal þeirra eru skýrslur um bíltæknirannsóknir á bifhjólinu og pallbifreiðinni. Í niðurstöðum skýrslu um bifhjólid kemur fram að engar vísbendingar hafi fundist um þætti sem gátu hindrað ökumann þess í að hafa fulla stjórn á ökutækinu í aðdraganda slyssins. Í skýrslu um pallbifreiðina kemur fram að burðarvirki aftast í pallhúsi hafi aflagast verulega, en einnig hafi afturstuðarinn og gaflhurðin aflagast. Verulegur styrkleikamissir í aftari hluta beggja sílsa hafi ekki haft áhrif á aflögunina á pallhúsi þar sem það sé sjálfstæð eining á grind ökutækisins. Getið er um bilaða stöðuljósaperu og óhreinindi á hlífðarglerjum afturljósa en tekið fram að verulegar líkur séu á að ekkert hafi hindrað ökumann bifhjólsins í að sjá pallbifreiðina greinilega í aðdraganda slyssins.

Þá var meðal rannsóknargagna lögreglu, sem stefndi fékk send, álitsgerð B, prófessors í vélaverkfræði, sem lögregla fól að reikna út ætlaðan hraða bifhjólsins áður en ökumaður hemlaði og lenti aftan á bifreiðinni. Í niðurstöðu álitsgerðar hans, dags. 28. febrúar 2014, kemur fram að hraðinn hafi verið reiknaður út frá orkubreytingu vegna hemlunar, formbreytinga við áreksturinn, skriðs og orkubreytinga vegna viðnáms í frákasti. Með tilvísun í framangreindar aðferðir, sem nánar er lýst í 13 blaðsíðna skýrslu sérfræðingsins, komst hann að þeirri niðurstöðu að ætlaður hraði bifhjólsins væri 115 km/klst., mögulegur lágmarkshraði 105 km/klst. og mögulegur hámarkshraði 126 km/klst.

Með tölvuskeyti 17. febrúar 2015 tilkynnti stefndi lögmennsstofu stefnanda að félagið samþykkti bótaskyldu vegna líkamstjóns stefnanda en skerti bótarétt hans um helming vegna stórkostlegs gáleysis hans. Var vísað til þess að hámarkshraði á viðkomandi vegarkafli sé 70 km/klst. en að samkvæmt hraðaútreikningi sem lögregla hefði látið framkvæma hefði stefnandi ekið á hraðanum 115 km/klst. Vakin var athygli á rétti tjónþola til að bera niðurstöðuna undir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum. Í

kjölfarið áttu sér stað tölvupóstssamskipti milli aðila þar sem lögmaður stefnanda leitaðist við að fá ákvörðun stefnda endurskoðaða, án árangurs.

Aðilar óskuðu sameiginlega eftir mati á líkamstjóni stefnanda vegna slyssins, með matsbeiðni 9. mars 2015. Matsgerð tveggja matsmanna, C lækni og D lögmanns, lá fyrir 4. júní 2015, þar sem metnir voru bótaþættir samkvæmt skaðabótalögum nr. 50/1993. Eru niðurstöður þess mats óumdeildar og þær helstar að varanleg örorka stefnanda vegna slyssins var metin 85% og varanlegur miski hans 68 stig. Fór í kjölfarið fram fullnaðaruppgjör 12. október 2015 þar sem greiddar voru bætur, miðað við 50% bótahlutfall. Tók stefnandi við bótunum með fyrirvara um sakarskiptingu og frádrátt samkvæmt 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga og áskildi sér rétt til að leita atbeina dómstóla til að sækja frekari greiðslur.

Stefnandi bar fram kvörtun við úrskurðarnefnd í váttryggingamálum 15. febrúar 2016. Niðurstaða úrskurðarnefndarinnar lá fyrir 19. apríl sama ár og var á þann veg að stefnandi ætti rétt til 2/3 hluta fullra bóta úr slysatryggingu ökumanns hjá stefnda. Með bréfi til úrskurðarnefndar 10. maí sama ár tilkynnti stefndi að hann hafnaði niðurstöðu nefndarinnar.

## II

### *Málsástæður stefnanda*

#### *Almennt um grundvöll bótaábyrgðar*

Stefnandi kveður dómkröfur sínar á því byggðar að samkvæmt XIII. kafla umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 92. gr. laganna, skuli hver ökumaður sem ökutæki stjórnar tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 2. mgr. 90. gr. laganna. Bifhjólið [...] hafi verið váttryggt hjá stefnda. Kröfur stefnanda beinist að stefnda sem váttryggjanda bifhjólsins [...] við tjónsatburð.

Stefnandi hafi hlotið mjög alvarlega áverka í umferðarslysinu þann 11. ágúst 2013, sbr. fyrirliggjandi lækni- og gögn málsins, m.a. heilaáverka, skerta sjón, mikil beinbrot í andliti, brot á vinstri hendi og áverka á brjóstakassa, barka og baki. Þá hafi stefnandi glímt við andleg einkenni afleiðinga slyssins. Af völdum slyssins hafi stefnandi orðið að hætta í starfi sínu og hafi verið metinn til 75% örorku hjá Tryggingastofnun ríkisins.

Stefnandi hafi gengist undir mat á afleiðingum slyssins hjá þeim C lækni og D lögmanni en stefnandi og stefndi hafi staðið sameiginlega að beiðni þar að lútandi.

Niðurstaða matsins sé sú að varanlegur miski stefnanda sé 68 stig og varanleg örorka 85%.

Stefnandi byggir á því að hann eigi rétt á fullum og óskertum bótum úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda hjá stefnda í samræmi við 92. gr. umferðarlaga, þar sem ósannað sé að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur bifhjólans [...] í umrætt sinn. Álitsgerð um hraða bifreiðarinnar, sem hafi verið einhliða aflað, verði ekki lögð til grundvallar sönnun á meintu stórkostlegu gáleysi hans. Dómkrafa stefnanda sé jafnframt á því byggð að stefndi hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð vegna umferðarslyssins sökum tómlætis.

*Ekki stórkostlegt gáleysi stefnanda*

Stefnandi byggir á því að hann hafi ekki sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins, sem valdi því að bótaréttur hans úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda skuli skertur.

Stefnandi hafi slasast mjög alvarlega í slysinu. Hann viti ekki hvað gerðist og muni ekkert frá þessum degi. Stefnandi sé flogaveikur en geti ekki fullyrt að það hafi orsakað slysið þó hann geti ekki útilokað það. Stefnandi sé ekki vanur því að keyra bifhjólið hratt, þetta hafi ekki verið slíkt hjól. Hann sé mjög vanur að keyra um vettvanginn og honum hafi verið kunnugt um að hámarkshraði þar sé 70 km/klst. Stefnandi keyri alltaf á umferðarhraða þegar hann aki dalinn. Slysið hafi orðið beint fyrir neðan kirkjuna í Mosfellsdal. Hafi hann haft þá venju þegar hann ók þar fram hjá að líta þangað upp eftir og keyra ekki hratt fram hjá. Frásögn stefnanda samrýmist framburði vitna í frumskýrslu lögreglu og þeim framburðarskýrslum sem liggja fyrir, en ekkert vitnanna hafi borið um hraðan eða ógætilegan akstur stefnanda. Hann hafi hvorki verið undir áhrifum áfengis né lyfja.

Þá mótmæli stefnandi sérstaklega því sem fram komi í bréfi stefnda og álitsgerð B, að ætlaður hraði bifhjólans þegar slysið varð hafi verið 115 km/klst. Stefndi beri sönnunarbyrði fyrir því að bifreiðinni hafi verið ekið of hratt umrætt sinn og að beint orsakasamband sé á milli meints hraðaksturs og slyssins. Álitsgerðar B hafi verið einhliða aflað af lögreglu við rannsókn málsins og hafi stefnanda ekki verið gefinn kostur á að koma að sínum sjónarmiðum þegar álitsgerðin hafi verið unnin. Beri því að meta sönnunargildi hennar eftir því, en að mati stefnanda verði hún ekki lögð til grundvallar sönnun í málinu. Sömu álitsgerð sé að finna í gögnum lögreglu og hafi hún að mati stefnanda heldur ekkert sönnunargildi. Telji stefnandi líklegra að hann hafi fengið aðsvif,

flogakast, eða um augnabliks aðgæsluleysi hafi verið að ræða og að það hafi valdið slysinu en ekki hraði bifhjólsins. Stefnandi bendi á að slíkt réttlæti ekki skerðingu á bótarétti hans.

Þá bendi ekkert í gögnum málsins til þess að stefnandi hafi ekið bifhjólinu með slíkum ofsahraða sem fram komi í álitsgerðinni.

Af álitsgerðinni verði ekki ráðið á hvaða gögnum hún byggist en ljóst sé að hún sé að einhverju leyti byggð á gögnum sem liggi ekki fyrir í málinu. Þá komi heldur ekki fram hvort álitshöfundur hafi farið á vettvang slyssins og kynnt sér hann, en það hljóti eðli málsins samkvæmt að skipta máli varðandi nákvæmni álitsgerðarinnar. Ekki hafi verið haft samband við stefnanda eftir slysið. Af álitsgerðinni sé ljóst að höfundur hennar gefi sér ýmsar forsendur sem virðist skipta máli varðandi mögulegan hraða bifhjólsins, t.d. áætli hann hraða bifreiðarinnar [...], sem hljóti eðli málsins samkvæmt að hafa áhrif á niðurstöðu álitsgerðarinnar.

Telji stefnandi því að stefndi hafi ekki fært sönnur á það að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi umrætt sinn sem valdi því að heimilt sé að skerða bótarétt hans. Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum og því sem hér hafi verið rakið byggir stefnandi á því að hann eigi rétt á óskertum bótum úr slysatryggingu ökumanns og eiganda bifhjólsins [...], sem hafi verið í gildi hjá stefnda á slysdegi.

*Stefndi hefur glatað rétti sínum til að bera fyrir sig mögulega takmörkun á ábyrgð vegna tómlætis*

Verði komist að þeirri niðurstöðu að stefndi hafi fært sönnur á að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins byggir stefnandi á því að stefndi hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig mögulega takmörkun á ábyrgð vegna tómlætis.

Rúmum 18 mánuðum eftir að stefnandi hafði tilkynnt stefnda um slysið hafi stefndi tilkynnt að félagið hygðist skerða bótarétt stefnanda um helming vegna stórkostlegs gáleysis. Samkvæmt gögnum málsins virðist stefndi skýra þennan óhóflega drátt á tilkynningu með því að gögn hafi ekki öll legið fyrir. Stefnandi hafi ávallt staðið í þeirri trú að hann ætti fullan og óskertan rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda enda hafi ekkert bent til annars.

Stefnandi vísar til þess að í 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 sé að finna ákvæði um tilkynningarskyldu félags ef það hyggst bera fyrir sig takmörkun ábyrgðar í persónutryggingum. Bendi stefnandi sérstaklega á að í athugasemdum við 94. gr., sbr. 31. gr., í frumvarpi er varð að lögum nr. 30/2004 komi fram að tilkynningin skuli

send án ástæðulauss dráttar. Mat á því hve mikið svigrúm félagsins sé að þessu leyti verði að fara fram í hverju tilviki fyrir sig. Ekki verði gerðar þær kröfur til félagsins að það sendi strax tæmandi upplýsingar um hvernig það muni bregðast við. Nægilegt sé að það tilkynni að til athugunar sé að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð, en í slíkum tilvikum sé þó nauðsynlegt að senda fullnaðartilkynningu um leið og atvik verði ljós. Í tilkynningunni beri félaginu samkvæmt lokamálslið 1. mgr. 94. gr. að upplýsa váttryggðan um möguleika hans til þess að bera álitafnið undir úrskurðarnefnd. Í 2. mgr. sé ákvæði um afleiðingar þess ef félagið sinnir ekki skyldum sínum skv. 1. mgr. Afleiðingarnar séu þær að félagið glati rétti til þess að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð. Vanrækslan geti falist í því að það dragi of lengi að senda tilkynningu, en einnig að form hennar eða efni sé ekki fullnægjandi, þ.e. að ekki sé bent á úrlausnaraðila, svo sem mælt sé fyrir um í lok 1. mgr. greinarinnar.

Í gögnum málsins komi fram að stefndi hafi fengið senda frumskýrslu lögreglu strax í kjölfar slyssins. Stefndi hafi hins vegar ekki kallað eftir viðbótargögnum málsins frá lögreglu fyrr en þann 27. janúar 2015 eða tæpum 18 mánuðum eftir slysið. Engar skýringar séu á þessum drætti af hálfu stefnda og sé hann að mati stefnanda langt umfram það sem eðlilegt geti talist og ekki í samræmi við lög nr. 30/2004. Stefnandi bendi sérstaklega á að í frumskýrslu lögreglu komi fram að vegna alvarleika málsins hafi rannsóknar- og tæknideild lögreglunnar tekið við rannsókn þess og fulltrúi frá Rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi komið á staðinn. Þannig hafi stefnda verið ljóst eða mátt vera ljóst að málið yrði rannsakað nánar og að frekari skýrslur yrðu ritaðar. Stefnandi telji að það hafi staðið stefnda nær að fylgjast með og hlutast til um að fá þau gögn strax en ekki tæpum 18 mánuðum eftir slysið. Sé sérstaklega bent á að það hafi verið fyrst þegar stefnda hafi verið sent vottorð frá Grensásdeild LSH, þar sem ítarlega hafi verið farið yfir afleiðingar slyssins, sem stefndi hafi talið tilefni til að kalla eftir frekari gögnum frá lögreglu.

Stefnandi veki athygli á því að álitagerð B, sem stefndi virðist aðallega byggja ákvörðun sína um skerðingu á, sé dags. 28. febrúar 2014 og virðist því hafa verið búin að liggja fyrir í tæpt ár hjá lögreglu án þess að stefndi hlutaðist til um að afla sér gagnsins.

Stefnandi bendi á að áður en stefndi tók ákvörðun um að skerða bótarétt stefnanda hafi félagið aldrei tilkynnt að til skoðunar væri að skerða bótarétt hans úr tryggingunni eða að bótaskylda úr tryggingunni væri að einhverju leyti óákveðin, líkt og ákvæðið mæli skýrt fyrir um. Stefndi hafi engar skýringar gefið á því af hverju hann hafi dregið það að

kalla eftir gögnum frá lögreglu. Þá hafi stefndi ekki óskað eftir því að stefnandi útvegaði viðbótargögn frá lögreglu en það hefði hann gert án tafar ef stefndi hefði upplýst hann um að verið væri að skoða hvort skerða ætti bótarétt hans.

Stefnandi telji með öllu ótækt að stefndi ákveði rúmunum 18 mánuðum eftir að stefnandi tilkynnti að hann ætlaði að leita réttar síns úr tryggingunni að skerða bætur til hans á grundvelli mjög svo óljósrar einhliða aflaðrar matsgerðar, þar sem stefnandi hafi hvorki fengið að koma að sjónarmiðum sínum né gögnum. Bendi stefnandi á að ef stefnda væri þetta heimilt væri stefnda í raun í sjálfsvald sett hvenær hann ákveði að skerða bótarétt tjónþola þar sem stefndi gæti dregið í lengstu lög að afla gagna sem félagið ætlaði að byggja ábyrgðartakmörkun á. Að mati stefnanda hafi stefndi þannig með drætti sínum brotið gegn ákvæði 94. gr. laga nr. 30/2004, sem mæli fyrir um skyldu félagsins til að senda tilkynningu án ástæðulauss dráttar.

Að lokum taki stefnandi fram að hafi ætlun stefnda verið sú að bera fyrir sig stórkostlegt gáleysi stefnanda hefði hann með réttu átt að gera það mun fyrr en raun varð á, en ella tilkynna stefnanda, eftir að hann ákvað að leita réttar síns í slysstryggingu ökumanns og eiganda hjá félaginu, að slíkt kæmi til skoðunar.

Af öllu framangreindu telji stefnandi ljóst að stefndi hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð, vegna tómlætis.

#### *Skerðing að helmingshluta of mikil*

Verði komist að þeirri niðurstöðu að stefndi hafi fært sönnur á að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins, og að stefndi hafi ekki glatað rétti sínum til að bera fyrir sig mögulega takmörkun á ábyrgð vegna tómlætis, byggji stefnandi á því að háttsemi hans í aðdraganda slyssins réttlæti ekki að bótaréttur hans úr slysstryggingu ökumanns og eiganda skuli skertur um helming.

Stefnandi byggji á því að stefndi hafi ekki fært sönnur á það að háttsemi hans hafi verið svo alvarlegt frávik frá þeirri háttsemi sem krefjast mátti af honum í umrætt sinn að réttlætanlegt sé að skerða bótarétt hans eins mikið og stefndi hafi gert. Í reynd byggji stefndi eingöngu á einhliða aflaðri álitsgerð B. Stefnandi byggji þess vegna á því að hann eigi að lágmarki rétt á að fá tjón sitt bætt að 2/3 hlutum úr slysstryggingu stefnda. Máli sínu til stuðnings bendi stefnandi á úrskurð úrskurðarnefndar í váttryggingamálum í máli nr. 43/2016.

#### *Nánar um kröfu stefnanda*

Krafa stefnanda sé á því byggð að stefnda beri að greiða stefnanda fullar skaðabætur vegna líkamstjóns sem hann varð fyrir í umferðarslysi þann 11. ágúst 2013. Stefnandi byggir á 92. gr. umferðarlaga, sem kveði á um að ökumenn skuli tryggðir sérstakri slysaftryggingu við akstur bifreiða. Krafast sé fullra og óskertra bóta úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda bifhjólsins [...], sem í gildi hafi verið hjá stefnda á slysdegi.

Stefnandi byggir dómkröfu sína á matsgerð C læknis og D lögmans, dags. 4. júní 2015. Matsgerðinni hafi ekki verið hnekkkt. Dómkrafan sé í samræmi við kröfu sem send hafi verið stefnda þann 9. júní 2015.

Í endanlegri dómkröfu sem stefnandi lagði fram í þinghaldi 12. júní 2017 er krafan sundurliðuð á eftirfarandi hátt, og er þar tekið fram að við útreikning hinnar endanlegu stefnufjárhæðar hafi, í samræmi við 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, verið tekið tillit til frádráttar vegna eingreiðsluverðmætis bótagreiðslna frá lífeyrissjóði, 44.551.647 krónur, og komi 40% þeirrar fjárhæðar til frádráttar:

|  |                          |
|--|--------------------------|
| Þjáningabætur skv. 3 gr. skaðabótalaga:  | 796.690 krónur           |
| Varanlegur miski skv. 4. gr. skaðabótalaga:<br>(10.465.500 x 68%)              | 7.116.540 krónur         |
| Varanleg örorka skv. 5.–8. gr. skaðabótalaga:<br>(8.604.526 x 10,46700 x 85% ) | 76.554.037 krónur        |
| Eingreiðsluverðmæti örorkulífeyris (40%)                                       | 17.820.659 krónur        |
| <b>Samtals</b>   | <b>66.646.608 krónur</b> |

Bætur fyrir þjáningar séu reiknaðar á grundvelli 3. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. 15. gr. laganna. Í matsgerð C læknis og D lögmans komi fram að tímabil þjáninga hafi verið frá 11. ágúst 2013 til 11. ágúst 2014, þar af hafi stefnandi verið rúmfastur frá 11. ágúst 2013 til 11. nóvember 2013.

Bætur fyrir varanlegan miski séu reiknaðar á grundvelli 4. gr. skaðabótalaga, sbr. 15. gr. laganna. Í matsgerð C læknis og D lögmans komi fram að varanlegur miski stefnanda sé 68 stig.

Bætur fyrir varanlega örorku séu reiknaðar á grundvelli tekna stefnanda á árunum 2010, 2011 og 2012 í samræmi við 5.–7. gr. skaðabótalaga, leiðrétt samkvæmt

launavísitölu til þess tíma sem upphaf varanlegrar örorku miðist við, sbr. 1. mgr. 7. gr. laganna, eða þann 11. ágúst 2014. Útreikningur kröfu vegna varanlegrar örorku taki mið af margföldunarstuðli 6. gr. skaðabótalaga. Í matsgerð C læknis og D lögmanns komi fram að varanlegur miski stefnanda sé 85%.

Í máli þessu sé gerð krafa um greiðslu 4,5% vaxta samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga af 7.913.230 krónum (þjáninga- og miskabótum) frá 11. ágúst 2013 til 11. ágúst 2014 og af stefnufjárhæðinni frá þeim degi til 9. júlí 2015, þ.e. þegar mánuður var liðinn frá því að krafa stefnanda var send stefnda þann 9. júní 2015, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr., laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags.

Til frádráttar komi bótagreiðsla frá stefnda þann 21. október 2015 að fjárhæð 34.778.722 krónur sem sundurliðist svo: Þjáningabætur 396.110 krónur, miskabætur 3.537.190 krónur, örorkubætur 29.366.689 krónur og vextir 1.478.733 krónur.

Stefnandi krefjist málskostnaðar úr hendi stefnda samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eða að mati dómsins, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, að teknu tilliti til virðisaukaskatts. Stefnandi sé ekki virðisaukaskattsskyldur aðili. Þar sem lögmonnum er gert að innheimta virðisaukaskatt af þjónustu sinni beri stefnanda nauðsyn til að fá dóm fyrir skatti þessum úr hendi stefnda.

### III

#### *Málsástæður stefnda*

Stefndi kveður óumdeilt að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni 11. ágúst 2013. Bifhjólið [...], sem stefnandi ók þegar slysið varð, sé skráningarskylt ökutæki í skilningi umferðarlaga og hafi verið tryggt hjá stefnda til samræmis við lagaskyldu samkvæmt 92. gr. laga nr. 50/1987 á slysdegi. Stefnandi hafi verið eigandi og ökumaður bifhjólsins og falli tjón hans því undir 2. og 3. málsgrein ákvæðisins. Á því sé hins vegar byggt af hálfu stefnda að tjón stefnanda vegna slyssins sé að fullu bætt, þar sem stefnda hafi verði heimilt að takmarka greiðsluskyldu sína við helming tjónsins.

Í skilmálum stefnda vegna slysatryggingar ökumanns og eiganda sé sérstaklega tekið fram að um váttrygginguna gildi lög nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Svo hátti einnig til í máli þessu að áður en litið verði til hugsanlegrar ábyrgðar stefnda eða annarra aðila á afleiðingum slyss stefnanda sýnist næsta einboðið að líta til þess hvort

reyni á 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004, sbr. einnig 90. gr. sömu laga, þar sem fjallað sé um það er váttryggður veldur váttryggingaratburði.

Af framangreindu leiði að þegar litið sé til þess með hvaða hætti stefndi geti takmarkað ábyrgð sína skuli höfð í huga sök váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort váttryggður hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.

Samkvæmt útreikningi B hafi líklegur hraði bifhjóls stefnanda verið 115 km/klst., með mögulegum lágmarkshraða 105 km/klst. og mögulegum hámarkshraða 126 km/klst. Í álitsgerð B sé sérstaklega tekið fram að raunverulegur hraði kunni að vera meiri en útreiknaður hraði vegna allrar orkulosunar sem ekki sé tekið tillit til í útreikningunum. Gagni þessu hafi ekki verið hnekkt af hálfu stefnanda, hvorki með öðrum gögnum né matsgerð dómkvaddra matsmanna. Í þessu sambandi áréttist að þessi rannsókn og útreikningur sem B framkvæmdi hafi verið liður í lögreglurannsókn án nokkurrar aðkomu stefnda. Um hlutlaust gagn sé að ræða sem lögregla hafi aflað í rannsóknarskyni á meintu afbroti stefnanda. Þá sýni skemmdir á bifreiðinni [...] enn fremur að höggið hafi verið mikið þegar stefnandi lenti á bifreiðinni. Stefnandi hafi samþykkt gildi þessara rannsóknargagna, þar með talið gildi útreikningana, enda hafi hann samþykkt sektarboð lögreglu vegna brota á umferðarlögum. Útreikningur á hraða bifhjólans sé þannig ágreiningslaus að mati stefnda. Rannsókn málsins hjá lögreglu hafi lokið með útgáfu sektarboðs til stefnanda sem stefnandi hafi undirgengist og samþykkt með undirritun sinni og greiðslu. Samkvæmt sektarboðinu hafi stefnanda verið gefið að sök að hafa ekið of hratt miðað við aðstæður og brot hans heimfært undir 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 1. mgr. 100. gr. sömu laga.

Leyfður hámarkshraði á slysstað hafi verið 70 km/klst. Ökuhraði stefnanda hafi því verið 45 km/klst. meiri en leyfilegur hámarkshraði á Þingvallavegi. Gáleysislegur akstur og ökuhraði langt yfir hámarkshraða, þvert gegn umferðarlögum og háttarnisreglum, sýni að stefnandi hafi látið sér allar varúðarreglur í léttu rúmi liggja. Stefnanda, sem hafi verið 39 ára gamall á slysdegi, hafi mátt vera fullljóst að slíkt aksturslag væri vítavert, stórháskalegt og jafnframt ólöglegt.

Aðstæður á vettvangi slyssins hafi verið með besta móti, en þrátt fyrir það hafi stefnandi ekið beint aftan á bifreiðina [...] með þeim afleiðingum að hjólið þeyttist upp í loft og stór dæld kom á bifreiðina. Stefnandi virðist því ekki hafa verið með augun á veginum framundan, en bifreiðin [...] sé bæði stór og fyrirferðarmikil og hefði ekki átt

að fara fram hjá nokkrum manni. Samkvæmt bíltæknirannsókn sem fram fór á ökutækinu [...] séu verulegar líkur á því að ekkert hafi hindrað stefnanda í að sjá ökutækið greinilega í aðdraganda slyssins. Þessi framgangsmáti bendi afdráttarlaust til þess að stefnandi hafi af stórfelldu gáleysi ekið allt of hratt og á gálausan hátt.

Þá sé því mótmælt sérstaklega að orsök slyssins kunni að vera flogaveikikast stefnanda, enda styðji ekkert í gögnum málsins þá fullyrðingu stefnanda. Samkvæmt heilsufarssögu stefnanda hafi hann verið í meðferð vegna flogaveiki frá árinu 1995, en sjúkdómi hans mun hafa verið vel stjórnað. Fullyrt sé í læknisvottorði heimilislæknis stefnanda að hann hafi ekki fengið nein flogaköst síðan læknis meðferð vegna flogaveikinnar hófst 18 árum fyrir slysið. Aðspurður í skýrslutöku hjá lögreglu 16. október 2013 hafi stefnandi fullyrt að flogaveiki hans hefði ekki orsakað slysið. Ekkert bendi til þess að orsakatengsl séu á milli veikinda stefnanda og slyssins, en þessar fullyrðingar um tengsl veikinda stefnanda og slyssins hafi fyrst og einungis komið fram í stefnu.

Af hálfu stefnda sé lagt til grundvallar að vart sé blöðum um það að fletta að ábyrgð á slysi stefnanda verði ekki lögð á aðra en hann sjálfan að hluta. Að mati stefnda hafi stefnandi fyrirgert bótarétti sínum sem nemi helmingi þar sem slysið verði rakið til stórkostlegs gáleysis hans. Með vísan til þessa sé krafist sýknu af kröfum stefnanda þar sem engu óbættu tjóni sé til að dreifa.

*Um tilkynningu stefnda skv. 94. gr. laga nr. 30/2004*

Því sé mótmælt af hálfu stefnda að félagið hafi glatað rétti til að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð samkvæmt 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, sbr. 31. gr. sömu laga. Í tilvitnuðu ákvæði sé fjallað um það tilvik þegar váttryggingafélag ætli að bera það fyrir sig að skylda þess til greiðslu bóta eigi að falla niður eða sæta takmörkunum, meðal annars vegna eigin sakar tjónþola. Samkvæmt ákvæðinu beri félaginu að tilkynna þeim sem bótakröfuna gerir að það muni skerða rétt til bóta, en það skuli félagið gera án ástæðulauss dráttar eftir að það veit um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum til ábyrgðartakmörkunar. Í tilkynningunni skuli koma fram af hvaða ástæðum félagið telji ábyrgð sína takmarkaða eða eiga að falla niður. Þá eigi félagið jafnframt að benda þeim sem kröfuna gerir á rétt hans samkvæmt 141. gr. laganna til að bera ágreining um málið undir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum.

Stefnda hafi borist frumskýrsla lögreglu vegna slyssins 19. ágúst 2013, en ekkert í þeirri skýrslu hafi bent til þess að slysið mætti rekja til stórkostlegs gáleysis stefnanda

enda hafði hvorki rannsókn á tildrögum slyssins né tæknirannsókn farið fram. Í kjölfarið hafi félaginu borist tilkynning um slys stefnanda með umboði lögmanns 11. nóvember 2013, en tjonstilkynning hafi borist stefnda 29. janúar 2014. Ekkert í þessum gögnum hafi bent til þess að slysið mætti rekja til stórkostlegs gáleysis stefnanda, og hvergi hafi þess verið getið í gögnum sem stöfuðu frá stefnanda að fram færi lögreglurannsókn á tildrögum slyssins þar sem stefnandi hefði haft réttarstöðu sakbornings.

Með bréfi til skýrsludeildar lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu, dags. 14. febrúar 2014, hafi stefndi óskað eftir öllum lögregluskýrslum og gögnum málsins vegna umferðarslyss stefnanda. Þau gögn hafi ekki borist, að öllum líkindum þar sem rannsókn málsins var þá ekki lokið. Álitsgerð B með hraðaútreikningum muni hafa borist lögreglunni í sama mánuði eða 28. febrúar 2014. Hafi hún verið kynnt stefnanda við skýrslutöku hjá lögreglu 4. mars 2014. Sektargerð hafi verið gefin út á hendur stefnanda vegna hraðaksturs nokkru síðar, eða 6. júní 2014. Stefnda hafi engin gögn borist sem vörðuðu þessa rannsókn fyrr en félagið ítrekaði beiðni sína til lögreglunnar um afhendingu rannsóknargagna 27. janúar 2015.

Rannsóknargögnin hafi borist stefnda í pósti 13. febrúar 2015. Það hafi verið fyrst við lestur þeirra gagna sem stefnda hafi orðið ljóst að útreikningar á ætluðum ökuhraða stefnanda lægju fyrir og að hraðinn í aðdraganda slyssins hefði verið það mikill að um væri að ræða stórkostlegt gáleysi stefnanda. Fyrst við viðtöku þessara gagna hafi gefist tilefni til að kanna hvort skerða ætti bætur til stefnanda. Með tölvupósti til lögmanns stefnanda fjórum dögum síðar, eða 17. febrúar 2015, hafi stefndi tilkynnt að félagið hygðist takmarka ábyrgð sína um helming vegna stórkostlegs gáleysis stefnanda. Í tölvupóstinum hafi félagið upplýst lögmann stefnanda um ástæður að baki afstöðu félagsins auk þess sem bent hafi verið á rétt stefnanda til að leita með afstöðu félagsins til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum, sbr. 94. gr. laga nr. 30/2004. Stefndi áréttar að úrskurðarnefndin hafi ekki fallist á röksemdir stefnanda að þessu leyti og ekki talið stefnda hafa glatað rétti sínum til ábyrgðartakmörkunar.

Í ljósi atvika blasi við að stefnda hafi ekki verið kleift að taka afstöðu til þess hvort félagið hygðist bera fyrir sig ábyrgðartakmörkunina fyrr en 13. febrúar 2015. Réttur félagsins til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkunina hafi því ekki verið niður fallinn samkvæmt 94. gr. laga um váttryggingarsamninga, enda verði að játa stefnda svigrúm upp á fjóra daga til að taka afstöðu til gagnanna sem bárust. Ekki hafi staðið á stefnda að hafa hraðar hendur um leið og gögnin voru til reiðu. Það að opinber aðili

afhendi gögn svo seint sem raun var á verði ekki virt sem tómlæti stefnda. Hagsmunir líði ekki undir lok vegna tómlætis á meðan beðið sé gagna við slíkar aðstæður.

Að mati stefnda beri jafnframt að líta til þess að aldrei hafi borist gögn frá stefnanda eða lögmanni hans sem gáfu til kynna að stefnandi væri með réttarstöðu sakbornings í lögreglurannsókn vegna slyssins. Sú skylda hafi hvílt á stefnanda skv. 1. mgr. 120. gr. laga nr. 30/2004 og grein 10.2 í skilmálum félagsins að veita félaginu þær upplýsingar og þau gögn sem hann hafði undir höndum eða gat útvegað og félagið þurfti til þess að meta ábyrgð sína og greiða bætur. Það hafi stefnandi ekki gert.

Þó að stefnanda hafi verið kynntir hraðaútreikningar B í skýrslutöku hjá lögreglu 3. mars 2014 hafi stefnandi ekki upplýst stefnda um að fyrir lægi útreikningur á hraða eða að hann lægi undir grun um umferðarlagabrot. Stefnandi hafi heldur ekki upplýst stefnda um að honum hefði boðist að ljúka málinu með sektargerð, sem hann svo undirgekkst. Lögmanni stefnanda hafi mátt vera kunnugt um stöðu málsins, enda hafi hann og verjandi stefnanda við yfirheyrslu hjá lögreglu verið samstarfsmenn á lögmannsstofu sem haft hafi umboð frá stefnanda vegna slyssins frá 11. nóvember 2013.

#### *Varakrafa*

Málsástæður fyrir varakröfu stefnda um lækkun byggi um flest á sömu forsendum og aðalkrafan, að breyttu breytanda, enda byggi sú kröfugerð fyrst og fremst á því að stigsmunur sé á sök stefnanda en enginn eðlismunur. Ekki séu forsendur til frekari bótagreiðslna til stefnanda umfram það sem stefndi hafi þegar greitt stefnanda. Telji dómurinn ekki forsendur til að stefnandi beri helming ábyrgðar sé einboðið að í hlut stefnanda komi í það minnsta þriðjungur ábyrgðar.

Í dómkröfu stefnanda hafi láðst að gera ráð fyrir frádrætti sem nemi útreikningi tryggingastærðfræðings á eingreiðsluverðmæti bótagreiðslna frá lífeyrissjóðum til stefnanda vegna slyssins. Samkvæmt útreikningnum nemi eingreiðsluverðmætið 44.551.647 krónum og komi 40% af þeirri fjárhæð til frádráttar bótagreiðslu til stefnanda í samræmi við fyrirmæli 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, eða sem nemi því 17.820.659 krónum. Verði fallist á kröfur stefnanda beri að taka tillit til þeirrar greiðslu sem dragist frá við stöðugleikapunkt 11. ágúst 2014.

Þá sé upphafsdegi dráttarvaxta mótmælt. Við viðtöku bótakröfu stefnanda í maí 2015 hafi ekki legið fyrir upplýsingar frá lífeyrissjóði stefnda og beðið hafi verið útreiknings tryggingastærðfræðings á eingreiðsluverðmæti örorkulífeyris frá lífeyrissjóði, sem draga skyldi frá bótakröfunni samkvæmt 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga.

Þeirra gagna hafi stefndi sjálfur aflað. Upplýsingar frá lífeyrissjóðum og útreikningar tryggingastærðfræðings hafi legið fyrir 8. október 2015. Hafi bótatilboð sem gerði ráð fyrir þeim greiðslum verið sent stefnanda 12. október 2015. Þá fyrst hafi legið fyrir upplýsingar sem þörf var á til að meta fjárhæð bóta í skilningi 9. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu og beri því að miða upphafstíma dráttarvaxta í fyrsta lagi við 8. nóvember 2015, er mánuður var liðinn frá því að gögnin bárust stefnda.

#### IV

##### *Matsgerð*

Mál þetta höfðaði stefnandi, eins og fyrir sagði, 13. desember 2016. Undir rekstri málsins var dómkvaddur matsmaður samkvæmt matsbeiðni stefnanda sem lögð var fram á dómþingi 29. mars 2017. Var matsmanni falið að svara matsspurningum í fimm liðum. Í fyrstu tveimur liðunum var matsmanni falið að meta ætlaðan hraða bifhjólsins og mögulegan lágmarks- og hámarkshraða þess, „miðað við þær aðferðir sem fram koma í álitserð B, dags. 28. febrúar 2014“ og að teknu tilliti til nánar tilgreindra forsendna um lengd skriðfara bifhjólsins (1,37 metrar) og ætlaðan hraða pallbilsins (50–70 km/klst.). Með þriðju matsspurningu var leitað svars við því hvort unnt væri „miðað við þær forsendur, aðferðir og óvissupætti sem fram koma í álitserð B“ að slá því föstu að hraði bifhjólsins hefði verið 115 km/klst. eða meiri áður en það skall á bifreiðinni. Með fjórðu spurningu var leitað svars við því hvort fyrir hendi væru forsendur, aðferðir og óvissupættir sem ekki væru tilteknir í álitserð B, sem kynnu að hafa haft áhrif á útreikning hraða bifhjólsins umrætt sinn. Með fimmtu spurningunni var óskað eftir mati matsmanns á ætluðum hraða, lágmarks- og hámarkshraða bifhjólsins, teldi matsmaður unnt að reikna hraða bifhjólsins „á grundvelli fyrirliggjandi gagna þannig að niðurstaðan sé hafin yfir allan vafa“.

Matsgerð E, verkfræðings og prófessors við Háskóla Íslands, sem dómkvaddur var til starfans, lá fyrir 24. maí 2017. Í kafla um matsfund kemur fram að matsmaðurinn hafi skýrt fyrir aðilum hvernig nota mætti aðra reikniaðferð en í álitserð B í þeim tilgangi að halda óvissupáttum aðgreindum og að engar athugasemdir hafi komið við það frá lögmonnum. Á bls. 12 í matsgerðinni gerir matsmaðurinn grein fyrir aðferðafræði sinni. Matsmaður byggir á varðveislu skriðþunga sem lýst er á bls. 13.

Í niðurstöðum matsgerðar hans er matsspurningum svarað að mestu í öfugri röð. Þar kemur fram til svars við fimmtu matsspurningu að ekki liggi fyrir niðurstaða um

hraða bifhjólansins sem hafin sé yfir allan vafa. Jafnframt segir að ljóst sé að hjólið aki aftan á pallbílinn á hraða sem lauslega megi áætla 30–50 km/klst. meiri en hraða bílsins. Í álitsgerð B sé meðalhraði hjólansins eftir áreksturinn metinn 72 km/klst. en sú tala byggir á vegalengdinni sem ökumaður renni eftir malbikinu. Skriðlengd mótörhjólansins „gefi tilefni til 68 km/klst., sem er nánast sama talan“. Hraði hjólansins á því augnabliki sem það losni frá bílnum sé heldur meiri en hraði bílsins sé þegar hjólið rekist á hann, höggið „sparkar bílnum áfram“. Sú hraðaaukning reiknist 6–9 km/klst., sem sé tala innan óvissumarka, en verði að taka með í útreikningum, því þetta sé óvissa „í aðra áttina eingöngu“. Því gæti verið réttara að telja hraða bílsins fyrir áreksturinn 63–66 km/klst. frekar en 72 km/klst. Það verði ekki fullyrt með neinni vissu, því ekkert liggi fyrir um hraða bílsins eftir áreksturinn „í rannsókninni“. Þá bendir matsmaður á að í álitsgerð B sé mismunandi hraði fyrir og eftir árekstur ekki ræddur.

Til svars við fjórðu matsspurningu kemur fram að óvissuþættir um hraða bifhjólansins tilgreindir í álitsgerð B séu „mjög margir“. Á stífnistuðlum sem notaðir séu í hraðaútreikningum sé reiknióvissa, formbreytingar inniberi mælióvissu og núningsstuðlar (teknir úr töflum í fræðiritum) innihaldi óvissu á mati. Í álitsgerð B sé „heildar óvissuþátturinn metinn sem samsvarandi 10% í báðar áttir á núningsstuðlum“ og þetta sé „nokkuð hefðbundin aðferð“. Matsmaður kemst síðan að þeirri niðurstöðu, þegar óvissa í niðurstöðum B sé skoðuð og áður nefndir 6–9 km/klst. séu einnig hafðir í huga, að óvissan um það hve miklu meiri hraði hjólansins sé en hraði bílsins sé hæfilega metin um 20 km/klst., eins og tilgreint sé í svari við fimmtu matsspurningunni. Því verði að reikna með að hraði bifhjólansins sé 30–50 km/klst. meiri en hraði pallbílsins „eftir áreksturinn“ til að afmarka og einangra þennan óvissuþátt frá óvissunni um aksturshraða pallbílsins.

Þriðju matsspurningunni svarar matsmaður neitandi, þ.e. að ekki sé hægt að slá því föstu að hraði bifhjólansins hafi verið 115 km/klst. eða meiri áður en það skall aftan á pallbifreiðinni. Nánar útskýrir matsmaður að „115 [sé] meðaltal mats B á ætluðum hraða“ bifhjólansins, en svo geri „B ráð fyrir að hjólið bremsi 3,7 m“. Reiknist sú lækkun á hraða 5 km/klst. en lækki niður í 2–3 km/klst. við að nota „réttu bremsuvegalengdina“ og þessir 115 þá niður í 112–113 km/klst. Þetta sé mjög líttill munur samanborið við aðra óvissu, en auk þess séu aðrar skýringar tiltækar en að hjólinu hafi verið bremsað fyrir áreksturinn. Eru þær skýringar nánar raktar í matsgerðinni.

Til svars við fyrstu matsspurningu segir matsmaður: „Ef engu er breytt nema skriðlengdinni í útreikningum B er niðurstaðan 113 km/klst í stað 115.“ Matsmaður stillir síðan upp töflu sem hann kallar MAT\_1 þar sem sýndur er mismunandi hraði bifhjólsins miðað við að hraði bifreiðarinnar hafi annaðhvort verið 70 eða 80 km/klst. og mismunahraði ökutækjanna verið 30, 35, 40, 45 eða 50 km/klst. Tekur matsmaður fram að þessi hraðamörk séu víðari en hjá B en talin raunhæf. Við mat á ætluðum hraða og mörk á honum sé venja, eða regla tölfræðilegs eðlis, að telja að báðir skekkjuvaldar séu ekki í botni eða toppi samtímis. Sé reiknað með að hraði bifreiðarinnar fyrir árekstur sé 75 km/klst. og mismunahraðinn sé 35–45 km/klst., þá sé ætlaður hraði bifhjólsins fyrir áreksturinn 122 km/klst., lágmarkshraðinn 111 og hámarkshraðinn 133 km/klst.

Hraðatafla MAT\_1, hraði bifhjólsins [...] í árekstursaugnablikinu:

| X                     | km/klst. | 30  | 35  | 40  | 45  | 50  |
|-----------------------|----------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Hraði<br>[...],<br>V1 | V2=80    | 116 | 121 | 127 | 133 | 139 |
| Hraði<br>[...],<br>V1 | V2=70    | 106 | 111 | 117 | 123 | 129 |

Til svars við annarri matsspurningu stillir matsmaður upp sams konar töflu og í svari við fyrstu matsspurningu, kallar hana MAT\_2, miðar þar við að hraði bifreiðarinnar hafi verið 50 eða 60 km/klst. og miðar við sama mismunahraða og fyrr. Með sömu rökum og áður, þannig að reiknað sé með að hraði bifreiðarinnar sé 55 km/klst. og mismunahraðinn 35–45 km/klst., fáist sú niðurstaða að ætlaður hraði bifhjólsins fyrir áreksturinn sé 102, lágmarkshraði 96 og hámarkshraði 108 km/klst.

Hraðatafla MAT\_2, hraði bifhjólsins [...] í árekstursaugnablikinu:

| X                     | km/klst. | 30 | 35  | 40  | 45  | 50  |
|-----------------------|----------|----|-----|-----|-----|-----|
| Hraði<br>[...],<br>V1 | V2 =60   | 96 | 101 | 107 | 113 | 119 |

|                       |        |    |    |    |     |     |
|-----------------------|--------|----|----|----|-----|-----|
| Hraði<br>[...],<br>V1 | V2 =50 | 86 | 91 | 97 | 103 | 109 |
|-----------------------|--------|----|----|----|-----|-----|

Í undirkafla um samanburð við rannsóknargögn tekur matsmaður fram að því hafi verið slegið föstu að bifhjólinu hefði verið ekið hraðar en pallbifreiðinni, en að engar vísbendingar séu um hver hraðamunur ökutækjanna hafi verið. Matsmaður hafi farið þá leið að telja hraðamun ökutækjanna „ekki minni en um 30 km/klst vegna umfangs skemmdanna sem áreksturinn skilur eftir sig á ökutækjunum“. Hraði bifhjólsins fyrir áreksturinn verði því ekki metinn „nema eftir líkum“.

## V

### *Niðurstaða*

Við aðalmeðferð málsins 18.–19. febrúar 2020 gaf stefnandi aðilaskýrslu. Þá gáfu ökumaður pallbifreiðarinnar og dómkvaddur matsmaður skýrslu sem vitni.

Eins og fyrr kom fram voru akstursaðstæður góðar, bjart og þurr í veðri, er slysið átti sér stað 11. ágúst 2013 á nokkuð beinum vegarkafli á Þingvallavegi í Mosfellsdal, þar sem leyfður hámarkshraði er 70 km/klst. Stefnandi er ekki til frásagnar um orsakir slyssins og engin vitni hafa getað borið um hraða bifhjólsins fyrir áreksturinn. Eins og nánar er rakið í kafla II er viðurkennt af hans hálfu að hann kunni að hafa sýnt af sér augnabliks aðgæsluleysi er hann ók bifhjóli sínu aftan á pallbifreiðina, en hann hafnar því að hann hafi ekið með slíkum hraða að um stórfellt gáleysi geti talist vera að ræða. Þá telur hann ekki útilokað að slysið sé að rekja til þess að hann hafi fengið flogakast umrætt sinn.

Í læknabréfi F, sérfræðings í háls-, nef- og eyrnalækningum, dags. 28. nóvember 2013, kemur fram að stefnandi hafi ekki fengið nein „grand mal“ flogaköst síðustu árin, en fái stundum „störuflug heima“. Í læknisvottorði G yfirlæknis, dags. 22. maí 2014, sem ritað er í tilefni af beiðni lögmanns stefnanda, kemur fram að stefnandi hafi verið á meðferð við flogaveiki frá árinu 1995, henni sé vel stjórnað og hafi hann „ekki verið að fá flogaköst“ síðan meðferð hófst. Eins og gögnum málsins er háttað verður að telja afar ólíklegt að flogakast sé orsök slyssins og telst það ósannað.

Mat á því hvort stefnandi eigi rétt til frekari bóta úr hendi stefnda en honum hafa þegar verið greiddar veltur þannig einkum á því hvort hvort unnt sé að sýna með

sérfræðilegum gögnum fram á að bifhjólinu hafi verið ekið svo hratt er áreksturinn varð að háttsemi stefnanda heildstætt virt verði talin fela í sér stórfelkt gáleysi í skilningi 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, en til þeirra laga er vísað í skilmálum stefnda.

1.

*Matsgerð*

Niðurstöðum dómkvadds matsmanns er lýst í kafla IV hér að framan. Sönnunargildi matsgerðar dómkvadds matsmanns er almennt ríkara en annarra sérfræðilegra gagna. Slíkar matsgerðir eru því alla jafna lagðar til grundvallar niðurstöðu dóms, framar öðrum gögnum, nema þær séu haldnar annmörkum sem rýri verulega sönnunargildi þeirra.

Ekki eru gerðar athugasemdir við aðferðafræði matsmanns, þar sem beitt er lögmáli um skriðþungavarðveislu. Sumpart beitir matsmaður þó huglægum og einföldum rökum, svo sem við niðurstöðu um mögulegan mismunahraða bifhjólsins og bifreiðarinnar fyrir árekstur, sem skýrt kemur fram að liggi á bilinu 30–50 km/klst. Tekið er undir það mat matsmanns að meiri mismunahraði en 50 km/klst. hefði að öllum líkindum leitt til banaslyss. Ályktun matsmanns um að mismunahraðinn hafi að lágmarki numið 30 km/klst. virðist hins vegar á hæpnari grundvelli byggð, en hún byggir á þeirri forsendu að „bæði bíllinn og hjólið [hafi] aflagast það mikið“, eins og segir í matsgerð.

Þegar svo þungt bifhjól lendir aftan á bifreið myndast óhjákvæmilega dýpri dæld í bifreiðina en ef um er að ræða árekstur tveggja bifreiða, enda eru stuðarar bifreiða gerðir til að taka upp orku árekstursins og vernda farþegarýmið sérstaklega fyrir algengustu tegundum árekstra, þ.e. bifreiðar við bifreið. Allur skriðþungi bifhjólsins lendir á ákomusvæði sem er frá um 15 cm (framgaffall bifhjóls) upp í um 70 cm (stýri bifhjóls), eftir því hve harður árekstur er. Því er eðlilegt að stuðari pallbifreiðarinnar hafi gefið meira eftir við áreksturinn en ef bifreið hefði átt í hlut. Matsmaður sagðist fyrir dómi hafa einskorðað sig við ákomu á pallbifreiðinni og minna litið til ákomu á bifhjólinu, enda séu gögn um hana óljósari. Þá hafi sami kraftur verkað á hvort tveggja. Sérfróður meðdómsmaður telur einmitt þess vegna einkennilegt að „svo mikil ákoma“ á pallbifreiðinni verði ekki til tjóns á bifhjólinu sem tekið yrði eftir í bíltæknirannsókn. Í skýrslu um bíltæknirannsókn á bifhjólinu er litlum skemmdum lýst á því og m.a. tekið fram á bls. 4: „Burðarvirkið óskemmt“. Ólíklegt má teljast að látið hefði verið hjá líða

að minnst á það ef burðarvirki bifhjólans hefði aflagast með einhverjum hætti. Ástandslýsing í skýrslu um bíltæknirannsókn sýnir að bifhjólið var tiltölulega heillegt eftir áreksturinn. Hnígur það, að áliti dómsins, að því að meta verði vafa um mismunahraðann stefnanda í hag og miða þá fremur við lægri mörk þess mismunahraða sem matsmaður telur mögulegan.

Í matsgerðinni er bent á að við áreksturinn hafi bifhjólið hraðað pallbifreiðinni. Matsmaður miðar við að hraðaaukning bifreiðarinnar við það að bifhjólið lendir aftan á henni sé á bilinu 6 til 9 km/klst. Ekki er tilefni til athugasemda við þá forsendu matsins.

Þá kemur fram í matsgerð að matsmaður reikni með sama lokahraða bifhjóls og pallbifreiðar eftir áreksturinn. Sérfræðingur lögreglu mat þennan sameiginlega hraða ökutækjanna strax eftir árekstur út frá skriðlengd ökumanns annars vegar og bifhjóls hins vegar. Dómkvaddur matsmaður styðst við niðurstöður hans um að þessi sameiginlegi lokahraði hafi líklega verið nálægt 70 km/klst., þ.e. 72 km/klst. út frá skriðlengd bifhjóls en 68 km/klst. út frá skriðlengd ökumanns, sem matsmaður segir að sé „nánast sama talan“. Með tilliti til framangreindrar hraðaaukningar bifreiðarinnar við það að bifhjólið lendir aftan á henni telur matsmaður þetta benda til þess að pallbifreiðinni hafi verið ekið á 63–66 km/klst. hraða rétt fyrir árekstur. Dómendur taka undir það að þetta mat á sameiginlegum lokahraða bifhjóls og bifreiðar sé byggt á bestu fáanlegu upplýsingum í málinu.

Dómkvaddur matsmaður setur upp töflur þar sem gert er ráð fyrir fleiri möguleikum varðandi hraða pallbifreiðarinnar, þ.e. töflur MAT\_1 og MAT\_2. Þær eru settar fram á grundvelli ítarlegri töflu 3 (3.1 og 3.2) á bls. 13 í matsgerð. Ofar á sömu blaðsíðu er að finna töflu 2 þar sem tákni og hugtök sem notuð eru í greiningunni eru skilgreind. Þar fyrir neðan er að finna skriðþungalíkingu sem matsmaður byggir á sem er:

$$M1V1 + M2V2 = (M1 + M2)V3 - Kt.$$

Þar fyrir neðan segir: „Eins og stendur í töflu 2 er gengið út frá að mismunurinn á hraða bílsins og hjólsins sé  $X=30-50$  km/klst.“ Engu að síður skilgreinir matsmaður  $X$  í töflu 2 sem mismuninn á  $V1$  og  $V3$ , þar sem  $V1$  stendur fyrir hraða bifhjólsins „í árekstri“, en  $V3$  stendur fyrir hraða pallbifreiðarinnar „eftir slysi  $V1-X$ “. Inni í hraðanum  $V3$  er hraðaaukning upp á 6–9 km/klst. eins og sést í töflu 3. Matsmaður gefur ekki viðhlítandi skýringar á því hvers vegna hann skilgreinir ekki  $X$  sem mismun á hraða bifreiðar og bifhjóls fyrir árekstur.

Framangreindur annmarki hefur þau áhrif að í niðurstöðum matsmanns MAT\_1 og MAT\_2 er í raun miðað við annan og meiri mismunahraða en matsmaður segist miða við, þ.e. mismunahraða á bilinu 36 til 59 km/klst. eins og ráðið verður af töflum 3.1 og 3.2, gildum fyrir V3, í stað mismunahraða upp á 30 –50 km/klst. Þessi annmarki veldur skekkju sem er stefnanda í óhag.

Þótt sérfróður meðdómsmaður telji ekki, að fengnum ítarlegum svörum matsmanns fyrir dómi, að matsgerðin sé haldin svo alvarlegum annmörkum að ekki sé á henni byggjandi, þá telja dómendur að við niðurstöðu málsins verði að taka mið af framangreindu og meta þá vafa fremur stefnanda í hag en hitt.

#### *Sönnun um hraða pallbifreiðar*

Eins og fram kemur í matsgerð er mat á ætluðum hraða bifhjólsins byggt á líkum og háð ýmsum óvissuþáttum, sér í lagi óvissu um hraða pallbifreiðarinnar fyrir áreksturinn, en sá óvissuþáttur er afar mikilvægur þegar kemur að mati á ætluðum hraða bifhjólsins. Ökumaður bifreiðarinnar er einn til frásagnar um ökuhraða sinn. Við skýrslugjöf fyrir dómi kvaðst hann hafa ekið „aðeins yfir“ leyfilegum hámarkshraða er hann ók skömmu fyrir slysið fram hjá skilti sem varar ökumenn við hraða bifreiða þeirra og því að leyfilegur hámarkshraði sé 70 km/klst. Hafi hann þá dregið „aðeins“ úr hraðanum, en ekki mikið. Hann kvaðst hafa verið á leið heim til sín og ekki verið að hægja á sér eða ætlað að beygja þegar áreksturinn varð.

Framburður ökumannsins samræmist ágætlega því sem haft er eftir honum í lögregluskýrslum, en þar kvaðst hann hafa ekið á hraðanum 70–80 km/klst. en haft það fyrir reglu að draga úr hraða þegar hann kæmi að „merkinu“. Þá samræmist framburður ökumannsins einnig fyrri framburði hans fyrir dómi, samkvæmt endurriti sem liggur fyrir í málinu. Ekkert í aðstæðum við slysið gefur tilefni til að draga í efa framburð hans um að hann hafi ekki verið að hægja á sér þegar slysið varð heldur ekið með jöfnum og hæfilegum hraða. Enn fremur kemur framburður hans ágætlega heim og saman við mat matsmanns á sameiginlegum lokahraða bifreiðarinnar og bifhjólsins eftir árekstur, um 70 km/klst., sem eins og fyrr sagði er byggt á bestu fáanlegu upplýsingum í málinu, skriðlengd ökumanns annars vegar og bifhjóls hins vegar.

Með vísan til framanritaðs, og að teknu tilliti til mats matsmanns á 6–9 km/klst. hraðaaukningu bifreiðarinnar við áreksturinn, þykir óhætt að leggja til grundvallar að hraði pallbifreiðarinnar rétt fyrir árekstur hafi að öllum líkindum verið um 63–66 km/klst.

#### *Niðurstaða um hraða bifhjóls*

Í samræmi við umfjöllun hér að framan verður byggt á matsgerð dómkvadds matsmanns við niðurstöðu í málinu, enda hefur henni ekki verið hnekktt með yfirmati, jafnvel þótt hún sé ekki með öllu laus við annmarka. Telur dómurinn óhætt að leggja matsgerðina til grundvallar, þótt ljóst sé að nákvæmum hraða bifhjólsins verði ekki slegið föstum með fullri vissu.

Að öllu framanrituðu virtu telja dómendur rétt að miða við mat matsmanns á bls. 9 í matsgerð, neðan við töflu MAT\_2. Það mat passar best við þær upplýsingar sem til eru um áreksturinn, þótt það miðist við ívið minni hraða bifreiðar en lagður er til grundvallar, en á móti kemur að það miðast við ívið meiri mismunahraða en dómurinn telur rétt að miða við. Samkvæmt tölfræðireglu sem matsmaður notar gefur það mat ætlaðan hraða bifhjólsins 102 km/klst., með neðri mörk 96 km/klst. en efri mörk 108 km/klst. Dómendur telja, eins og fyrr sagði, rétt að miða fremur við neðri mörk þessa bils, vegna þeirra vafaatriða í málinu sem vikið hefur verið að, og leggja til grundvallar niðurstöðu málsins að hraði bifhjólsins er árekstur hófst hafi verið um 96–102 km/klst.

## 2.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, sem gildir um persónutryggingar eins og þá tryggingu sem hér um ræðir (slysatrygging ökumanns samkvæmt 92. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987), má lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingafélags, hafi váttryggður í öðrum váttryggingum en líftryggingum valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Hið sama á við ef váttryggður hefur af stórkostlegu gáleysi valdið því að váttryggingaratburður varð með því að hlíta ekki varúðarreglum. Við úrlausn á þessum atriðum skal litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.

Eins og rakið er í kafla V.1 hér að framan er lagt til grundvallar, að teknu tilliti til matsgerðar og framburðar ökumanns pallbifreiðarinnar um ökuhraða sinn, að ökuhraði bifhjólsins hafi verið um 96 til 102 km/klst. er árekstur varð. Á þeim vegarkafli var leyfður hámarkshraði 70 km/klst., að því gefnu að aðstæður leyfðu. Allar veðurfarslegar aðstæður voru góðar, en hafa ber í huga að leyfður hámarkshraði á umræddum vegarkafli tekur væntanlega mið af því að víða er hægt að beygja út af veginum. „Bremsufar“ eftir bifhjólið mældist einungis 1,37 metrar og kom fram í framburði matsmanns að sennilega

sé það ekki tilkomið vegna hemlunar, heldur vegna þess að hjólið klemmdist undir palli bifreiðarinnar. Leggja verður til grundvallar að stefnandi hafi ekki haft fulla athygli á veginum fyrir framan sig, því ella hefði árekstur ekki orðið. Með því að aka svo hratt og svo verulega yfir leyfðum hámarkshraða, án þess að gæta þess samtímis að hafa fulla athygli á veginum með þeim afleiðingum að stefnandi ók beint aftan á bifreið sem ekið var í sömu akstursstefnu, verður að telja að hann hafi sýnt af sér svo verulegt gáleysi að telja beri það stórkostlegt í skilningi 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004.

Kemur þá til skoðunar hvort rétt sé að skerða bætur til stefnanda svo mikið sem stefndi vill, þ.e. um helming, eða hvort lægra hlutfall eða jafnvel að engin skerðing bóta sé fremur við hæfi, þrátt fyrir niðurstöðu dómsins um að stefnandi hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi. Um heimildarákvæði er að ræða og taka ber mið af aðstæðum og atvikum öllum heildstætt virtum við mat á því hvort og þá hve mikilli skerðingu verður beitt. Að áliti dómenda ber, með hliðsjón af lokamálslið 1. mgr. 90. gr., að taka ríkt mið af því hve alvarlegar afleiðingar slysið hefur haft fyrir stefnanda, en af akstri hans hlaust að öðru leyti einungis eignatjón en ekki líkamstjón fyrir aðra. Þá er höfð hliðsjón af sök stefnanda, en ljóst er að hann virti ekki nægjanlega reglur umferðarlaga, hvorki um leyfilegan hámarkshraða á vegi, né um það að miða ökuhraða við aðstæður og halda hæfilegu bili milli ökutækja á vegi. Þó var ekki um önnur atvik að ræða sem gera háttsemina sérstaklega vítaverða og ekki um ölvun eða önnur vímuáhrif að ræða. Að öllu þessu virtu verður ekki á það fallist að stefnda sé heimilt að skerða bætur stefnanda um helming, heldur að hámarki um þriðjung.

Stefnandi byggir á því að stefndi hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig mögulega takmörkun á ábyrgð vegna tómlætis, með vísan til 94. gr. laga nr. 30/2004. Ekki verður á það fallist að frumgögn lögreglu, sem bárust stefnda fljótlega eftir slysið, hafi gefið félaginu tilefni til þess að senda á þeim tíma tilkynningu til stefnanda um að til athugunar væri að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð, en það gerði félagið umsvifalaust eftir að frekari rannsóknargögn höfðu borist því frá lögreglu snemma árs 2015. Verður öllum málsástæðum stefnanda í þessa veru hafnað.

Í endanlegri dómkröfu stefnanda sem lögð var fram 12. júní 2017 hefur verið tekið fullt tillit til athugasemda sem fram komu í greinargerð stefnda um að láðst hafi að gera ráð fyrir frádrætti á eingreiðsluverðmæti bótagreiðslna frá lífeyrissjóðum til stefnanda vegna slyssins, samkvæmt útreikningi tryggingastærðfræðings. Er enginn ágreiningur með aðilum um útreikning og fjárhæð endanlegrar dómkröfu stefnanda.

Verður sú krafa tekin til greina að tveimur þriðju hlutum, í samræmi við framangreinda niðurstöðu um skerðingu bóta. Samkvæmt því ber stefnda að greiða stefnanda 44.431.072 krónur í bætur, að frádreginni innborgun og með vöxtum eins og krafist er, en með dráttarvöxtum samkvæmt því sem nú verður rakið.

Upphafsdegi dráttarvaxta, sem miðast við það er mánuður var liðinn frá því að stefnandi sendi stefnda kröfugerð sína 9. júní 2015, er mótmælt með vísan til þess að í þeirri kröfugerð hafi láðst að draga frá eingreiðsluverðmæti örorkulífeyris úr lífeyrissjóði, sem stefndi hafi sjálfur látið reikna út og tekið mið af við greiðslu bóta til stefnanda við fullnaðaruppgjör 12. október 2015, sem undirritað var af hálfu stefnanda með fyrirvara. Stefnandi hefur með endanlegri kröfugerð sinni viðurkennt þennan frádráttarlið. Í ljósi þess verður upphafstími dráttarvaxta miðaður við það er mánuður var liðinn frá því að útreikningur tryggingastærðfræðings lá fyrir 8. október 2015, eins og stefndi krefst.

Vegna vafaatriða í málinu og atvika allra þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður, með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Stefnandi hefur gjafsókn í málinu samkvæmt gjafsóknarleyfi, útgefnu 1. september 2016. Með úrskurði Landsréttar í málinu nr. 625/2018 var lögmönnum stefnanda ákveðin gjafsóknarþóknun vegna meðferðar málsins fram að því tímamarki. Gjafsóknarþóknun lögmans hans, Óðins Elíssonar, vegna reksturs málsins frá því að úrskurður Landsréttar var kveðinn upp þykir hæfilega ákveðin eins og í dómsorði greinir, með hliðsjón af umfangi og efni málsins og tímayfirliti þess lögmans sem flutti málið af hans hálfu. Þóknunin er ákveðin án virðisaukaskatts í samræmi við dómvenju.

Af hálfu stefnanda flutti málið Erling Daði Emilsson lögmaður fyrir hönd Óðins Elíssonar lögmans, en af hálfu stefnda flutti málið Magnús Hrafn Magnússon lögmaður.

Hildur Briem héraðsdómari kveður upp dóm þennan sem dómsformaður, ásamt Sigrúnu Guðmundsdóttur héraðsdómara og Snorra Þorgeiri Ingvarssyni, prófessor í eðlisfræði.

#### **Dómsorð:**

Stefndi, Vörður tryggingar hf., greiði stefnanda, A, 44.431.072 krónur, með 4,5% vöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 af 7.913.230 krónum frá 11. ágúst 2013 til 11. ágúst 2014 og af 44.431.072 krónum frá þeim degi til 8. nóvember 2015, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr., laga nr. 38/2001 um vexti og

verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags. Allt að frádreginni innborgun stefnda til stefnanda að fjárhæð 34.778.722 krónur þann 21. október 2015.

Málskostnaður milli aðila fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þar með talin gjafsóknarþóknun lögmanns hans, Óðins Elíssonar, 1.100.000 krónur.

Hildur Briem

Sigrún Guðmundsdóttir

Snorri Þorgeir Ingvarsson