

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur þriðjudaginn 22. maí 2018 í máli nr. E-2719/2017:

A

(Fjölur Vilhjálmsson lögmaður)

gegn

Vátryggingafélagi Íslands hf.,

B og

C

(Jón Eðvald Malmquist lögmaður)

Mál þetta, sem var dómtekið 24. apríl sl., var höfðað 8. september 2017.

Stefnandi er A, [...] í [...].

Stefndu eru Vátryggingafélag Íslands hf., Ármúla 3 í Reykjavík, B, [...] í [...] og C, [...] í [...].

Stefnandi krefst þess að stefndu verði gert að greiða sér óskipt 4.000.000 króna með 4,5% ársvöxtum frá [...] 2014 til 29. janúar 2017, en með dráttarvöxtum, samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar eins og málið væri ekki gjafsóknarmál.

Stefndu krefjast aðallega sýknu af kröfu stefnanda en til vara þess að stefnukrafa verði stórlega lækkuð. Í báðum tilvikum er gerð krafa um málskostnað úr hendi stefnanda.

I

Stefnandi krefst í máli þessu miskabóta á grundvelli a-liðar 26. gr. skaðabótalaga. Málið á rætur að rekja til umferðarslyss sem varð á [...] [...] 2014. Samkvæmt lögregluskýrslu voru atvik þau að bifreiðinni M, sem stefndi C ók, var ekið vestur eftir [...] er hún fór allt í einu yfir á rangan vegarhelming og hafnaði á vinstra framhorni á bifreiðinni N, en stefnandi var farþegi í framsæti hennar. Bifreiðin M var tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf.

Samkvæmt framburði vitna, sem greint er frá í lögregluskýrslu, voru akstursskilyrði góð og bifreiðinni M var ekki ekið á miklum hraða en skyndilega var henni ekið yfir á öfugan vegarhelming. Ökumaðurinn, stefndi C, gat ekki gefið neinar skýringar á því af hverju bifreiðin beygði fyrirvaralaust yfir á rangan vegarhelming, en hann virtist lítið muna eftir atvikinu.

Áreksturinn var harkalegur og stefnandi hlaut talsverða áverka. Stefnandi leitaði m.a. til D geðlæknis. Í vottorði hans frá 10. október 2016 kemur fram að stefnandi sé haldin áfallastreituröskun og þunglyndi vegna afleiðinga umferðarslyssins. Stefnandi, stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. og Tryggingamiðstöðin hf. óskuðu sameiginlega eftir mati á afleiðingum slyssins. Í matsgerð Leifs N. Dungal læknis og Ingvars Sveinbjörnssonar lögmanns, frá 6. júlí 2016, var m.a. komist að þeirri niðurstöðu að varanlegur miski stefnanda væri 10 stig og varanleg örorka 20%.

Stefnandi var ósátt við matið og aflaði einhliða mats Sigurjóns Sigurðssonar læknis, Hannesar Inga Guðmundssonar lögfræðings og Kristins Tómassonar geðlæknis, dags. 15. maí 2017. Niðurstaða þeirra var sú að varanlegur miski stefnanda vegna líkamstjóns og geðræns tjóns væri 33 stig og varanleg örorka 40%. Þá liggur fyrir matsgerð dómkvaddra matsmanna, Áslaugar Björgvinsdóttur lögmanns og Torfa Magnússonar taugalæknis, dags. 11. janúar 2018, þar sem varanlegur miski stefnanda er metinn 32 stig og varanleg örorka 45%.

Með bréfi 29. desember 2016 krafði stefnandi stefnda Vátryggingafélag Íslands hf. um 2.000.000 króna úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar M með vísan til a-liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Með bréfi 9. janúar 2017 hafnaði stefndi kröfu stefnanda með vísan til þess að skilyrði til greiðslu bóta samkvæmt 26. gr. skaðabótalaga væru ekki uppfyllt.

Með bréfi 15. febrúar 2017 vísaði stefnandi ágreiningi aðila til úrskurðarnefndar í vátryggingarmálum og krafðist þess að viðurkennd yrði bótaábyrgð stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. á grundvelli a-liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga vegna líkamstjóns sem hún hlaut í umferðarslysinu [...] 2014. Með úrskurði úrskurðarnefndarinnar 28. mars 2017 var því hafnað að stefnandi ætti rétt á miskabótum samkvæmt a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar M, þar sem ekki var talið að ökumaðurinn hefði sýnt af sér stórfellt gáleysi.

Með matsbeiðni 12. nóvember 2016 óskaði stefnandi, ásamt öikumanni bifreiðarinnar N, eftir því að dómkvaddur yrði matsmaður til að svara spurningum varðandi umferðarslysið, m.a. er varðaði hraða bifreiðanna. Magnús Þór Jónsson, prófessor í vélaverkfræði við Háskóla Íslands, var dómkvaddur matsmaður. Í matsgerð hans frá 15. maí 2017 kemur m.a. fram að hraði bifreiðarinnar M við slysið sé ætlaður 67 km/klst., en hann hafi að lágmarki verið 64 km/klst.

Með bréfi 31. maí 2017 krafði stefnandi stefnda Vátryggingafélag Íslands hf. um greiðslu að fjárhæð 3.000.000 króna á grundvelli a-liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Með bréfi 12. júní 2017 krafði stefnandi stefnda Vátryggingafélag Íslands hf. jafnframt um bætur á grundvelli matsgerðar Sigurjóns Sigurðssonar,

Hannesar Inga Guðmundssonar og Kristins Tómassonar, auk framangreindra bóta. Með tölvuskeyti 20. júní 2017 hafnaði stefndi greiðslu bóta samkvæmt a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga og vísaði m.a. til þess að ekki hefði verið sýnt fram á stórkostlegt gáleysi stefnda C þegar hann ók bifreiðinni M í umrætt sinn. Því var hafnað að matsgerð Magnúsar Þórs Jónssonar um ökuhraða breytti einhverju þar um.

II

Stefnandi reisir kröfu sína á því að stefndi C, ökumaður bifreiðarinnar M, hafi valdið henni líkamstjóni með stórkostlegu gáleysi í skilningi a-liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Byggt sé á því að eigandi bifreiðarinnar, stefndi B, sé greiðsluskyldur á grundvelli 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga. Auk þess sé ábyrgðartrygging fyrir því líkamstjóni stefnanda sem hafi orðið af akstri bifreiðarinnar, samkvæmt 1. mgr. 91. gr. sömu laga, hjá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf., sem sé greiðsluskylt samkvæmt 1. mgr. 95. gr. laganna. Dómkrafa á hendur ökumanni byggist á 3. mgr. 90. gr. umferðarlaga. Þá skuli höfða mál á hendur þeim sem bótaskyldir eru einnig á hendur því vátryggingafélagi sem hafi ábyrgðartryggt það ökutæki sem olli tjóninu.

Stefnandi byggir á því að akstur ökumanns bifreiðarinnar M, sem hafi valdið árekstrinum, hafi verið verulegt frávik frá því sem eðlilegt geti talist. Akstursmátinn hafi ekki verið eðlilegur eða hefðbundinn miðað við það sem aðrir í umferðinni megi búast við og treysta að sé viðhaft. Ekki geti talist eðlilegt að aka skyndilega í veg fyrir aðra bifreið þar sem ökumaður og farþegar eigi sér einskis ills von, aki á eðlilegum hraða og komi engum vörnum við. Stefndi hafi sýnt algjört og vítavert tillitsleysi gagnvart umferðinni og öðrum vegfarendum. Þeir sem séu í umferðinni megi almennt treysta því að verða ekki fyrir slíkum ákeyrslum og að aðrir ökumenn fari að helstu umferðarreglum. Ekkert annað hafi valdið slysinu en það að skyndilega hafi verið ekið í veg fyrir bifreiðina sem stefnandi hafi verið í.

Stefndi C hafi brotið gróflega gagnvart þeirri grundvallarreglu sem felist í 4. gr. umferðarlaga, auk 14. og 19. gr. laganna, þar sem hann hafi ekki ekið bifreiðinni eins langt til hægri og unnt var eða gætt þess að nægilegt hliðarbil væri á milli bifreiðar hans og bifreiðarinnar sem stefnandi var í.

Stefnandi byggir jafnframt á því að stefndi hafi ekið bifreið sinni á 17 kílómetrum á klukkustund yfir leyfðum ökuhraða þegar slysið varð, en hámarkshraði þar hafi verið 50 km/klst. Framlögð matsgerð dómkvadds matsmanns sýni fram á þennan hraða, en matsgerðinni hafi ekki verið hnekkt. Stefndi hafi því brotið gróflega gegn 36. og 37. gr. umferðarlaga og framið refsivert brot samkvæmt 219. gr. almennra hegningarlaga. Í ljósi þessara grófu brota stefnda á

umferðarlögum og þess að ekkert annað hafi valdið tjóninu sé ljóst að stefndi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga.

Þá sé ljóst að stefndi hafi brotið gegn 1. mgr. 47. gr. umferðarlaga þar sem hann hafi verið að tala í farsíma sinn og ekki verið með augun á veginum þegar slysið varð. Þetta styðjist við þá staðreynd að farsími stefnda hafi fundist á gólfi bifreiðarinnar ökumannsmegin eftir slysið. Þá hafi ökumaður bifreiðarinnar sem stefnandi var í séð stefnda lúta höfði þannig að ekki hafi sést í andlit hans er áreksturinn varð.

Fjárhæð kröfu stefnanda miðist við að um hafi verið að ræða algert skeytingarleysi stefnda C sem hafi valdið henni stórfelldu líkamstjóni og geðrænu áfalli sem hún stríði enn við. Hún krefjist nú viðbótarmiskabóta við þær stöðluðu bætur sem hún eigi rétt á samkvæmt 3. og 4. gr. skaðabótalaga. Stefnanda hafi verið metinn 33 stiga miski vegna áverka sem hún hafi hlotið í slysinu auk þess sem hún hafi misst nær helming starfsgetu sinnar. Stefnandi fái fjártjón sitt í raun aldrei fullbætt. Högg þau sem hún hafi fengið í árekstrinum hafi verið svo veruleg að hún hafi í raun mátt þakka fyrir að halda lífi.

III

Stefndu byggja sýknukröfu sína á því að ekki hafi verið sýnt fram á að stefndi C hafi valdið slysinu með háttsemi sem geti talist stórfellt gáleysi, en það sé skilyrði réttar til greiðslu bóta samkvæmt a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Samkvæmt því ákvæði megi gera þeim sem af ásetningi eða stórfelldu gáleysi veldur líkamstjóni að greiða miskabætur til þess sem misgert var við. Stefnu telja að stefndi C hafi ekki sýnt af sér stórfellt gáleysi í umrætt sinn.

Stórfellt gáleysi sé hástig gáleysis. Til þess að háttsemi verði talin fela í sér stórfellt gáleysi verði hún því að fela í sér verulegt og ámælisvert frávik frá því sem ætlast megi til af gegnum og skynsömum manni í sömu aðstöðu. Háttsemi stefnda C hafi ekki falið í sér verulegt og ámælisvert frávik. Hann hafi ekki tekið ákvörðun um að fara yfir á rangan vegarhelming. Ástæðu þess að bifreiðin hafi farið yfir á rangan vegarhelming megi í mesta lagi rekja til andartaks athugunarleysis af hálfu stefnda, en eins og vitni og aðilar lýsi atvikinu hafi þetta gerst mjög snögg. Jafnframt sé mögulegt að hann hafi fengið aðsvif. Stefndi muni ekkert eftir slysinu en ljóst sé að hann ætlaði aldrei að fara yfir á öfugan vegarhelming. Hraði bifreiðarinnar hafi ekki ráðið neinu um það að hún fór yfir á öfugan vegarhelming. Jafnvel þótt sá hraði sem metinn hafi verið í matsgerð Magnúsar Þórs Jónassonar yrði lagður til grundvallar leiði það ekki til þess að stefndi hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi. Ekki sé um svo mikið frávik að ræða frá þeim ökuhraða sem almennt gerist. Í því sambandi sé bent á að vitni að slysinu hafi sérstaklega tekið fram að

ekki hafi verið mikill hraði á bifreið stefnda. Þá sé [...] beinn og breiður vegur og algengt að ökuhraði sé mun meiri en leyfður hraði. Þannig hafi vitnið E ekið á eftir stefnda og hafi því væntanlega verið á sama hraða. Það kunni að teljast gáleysisleg hegðun að aka á meiri hraða en leyfður sé en slíkt geti ekki talist vera stórkostlegt gáleysi.

Stefndu byggi þannig á því að um óhappatilvik hafi verið að ræða eða í mesta lagi einfalt gáleysi þegar bifreið stefnda fór yfir á rangan vegarhelming. Jafnvel þótt talið yrði að stefndi hafi í umrætt sinn ekið á þeim hraða sem komi fram í matsgerðinni feli það ekki í sér slíkt frávik frá þeirri háttsemi sem ökumenn yfirleitt viðhafi hvað varði hraða að það yrði talið vera stórkostlegt gáleysi af hálfu stefnda.

Ekki sé eðlismunur heldur stigsmunur á einföldu og stórfelldu gáleysi sem, felist einna helst í auknu skeytingarleysi um þá hættu sem að steðji og það tjón sem háttsemi geti valdið. Þannig sé stundum sagt að sá sem valdi tjóni með stórfelldu gáleysi hafi hagað sér með ákveðnum hætti án þess að skeyta um það hve mikil hætta væri á tjóni eða hve miklu tjóni háttsemin gæti valdið. Háttsemi stefnda í umrætt sinn falli á engan hátt að þessari skilgreiningu enda hafi hann ekki ætlað að fara yfir á rangan vegarhelming.

Að öllu framangreindu athuguðu telji stefndu ljóst að ekki hafi verið sýnt fram á að stefndi C hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi. Í öllu falli séu fullyrðingar um slíkt ósannaðar, en sönnunarbyrði fyrir því að skilyrði a-liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga séu uppfyllt hvíli á stefnanda enda beri tjónþolar að íslenskum rétti sönnunarbyrði fyrir öllum skilyrðum ábyrgðar þriðja manns.

Þá byggi stefndu á því að 26. gr. skaðabótalaga sé heimildarákvæði. Þannig nægi ekki að sýna fram á að tjóni hafi verið valdið af stórkostlegu gáleysi til að tjónvaldi beri að greiða miskabætur samkvæmt ákvæðinu. Við mat á því hvort beita beri ákvæðinu verði að horfa á atvik máls, og þá sérstaklega hversu gróf háttsemi tjónvalds hafi verið. Ekkert liggi fyrir um að háttsemi stefnda hafi verið gróf, hann hafi ekki ætlað að fara yfir á öfugan vegarhelming. Þá verði að horfa til þess að það breyti engu fyrir tjón stefnanda hvort talið verði að háttsemi stefnda verði talin hafa verið stórkostlega gálaus eða einungis gálaus. Tjónið sé hið sama. Stefndu telji að horfa beri á þessi atriði við mat á því hvort beita skuli ákvæðinu og hvort tjónþoli eigi rétt á miskabótum samkvæmt því. Stefndandi hafi ekki rökstutt það á neinn hátt í hverju þetta aukna tjón hennar sé fólgið þannig að leiði til þess að hún eigi jafnframt öðrum bótum að fá greiddar bætur samkvæmt 26. gr. skaðabótalaga. Það ákvæði sé undantekning frá meginreglunni og beri því að skýra þröngt. Megintilgangurinn með ákvæðinu sé varnaðaráhrif, þannig að ef tjónvaldur sýnir af sér mjög grófa háttsemi megi hann eiga von á því að þurfa að greiða hærri

skaðabætur en ella. Ekkert annað liggi fyrir en að stefnandi muni fá tjón sitt að fullu bætt samkvæmt skaðabótalögum.

Því sé mótmælt að stefndi hafi brotið gróflega gegn grundvallarreglu sem felist í 4. grein umferðarlaga og 14. gr. og 19. gr. laganna. Hann hafi óvart farið yfir á rangan vegarhelming en slíkt geti aldrei falið í sér gróft brot gegn þessum lagaákvæðum, heldur væri það eingöngu ef stefndi hefði tekið ákvörðun um að fara yfir á öfugan vegarhelming.

Stefndu mótmæli því einnig að stefndi hafi ekið yfir leyfðum ökuhraða eða brotið gróflega gegn 36. og 37. gr. umferðarlaga, sbr. 1. mgr. 100. gr., og framið refsivert brot samkvæmt 219. gr. almennra hegningarlaga. Stefnandi rökstyðji það ekki hvernig stefndi hafi brotið gegn þessum ákvæðum. Ekkert liggi fyrir um að stefndi hafi framið refsivert brot, en samkvæmt framburði vitna hafi hann ekið rólega. Sá hraði sem metinn hafi verið af dómkvöddum matsmanni geti aldrei falið í sér gróft brot gegn áðurnefndum ákvæðum umferðarlaga.

Þá mótmæli stefndu því að brotið hafi verið gegn 1. mgr. 47. gr. umferðarlaga. Það sé algerlega ósannað að stefndi C hafi verið að tala í farsíma í umrætt sinn. Það að farsími hans hafi fundist á gólfi bifreiðarinnar geti varla komið á óvart enda geymi fólk oft farsíma á milli sæta í bifreiðinni eða í farþegasæti. Það sé ekkert skrytið að farsími fari á flug þegar árekstur verði og finnist á gólfi bifreiðar. Þá sé það að stefndi hafi lotið höfði engin sönnun þess, og bendi ekki til þess, að hann hafi verið að tala í farsíma.

Varakrafa stefndu um lækkun byggist á sömu sjónarmiðum og aðalkrafa. Fjárhæð kröfunnar sé ekki í samræmi við fordæmi Hæstaréttar um eðlilega fjárhæð slíkra bóta í tilvikum sem þessum. Við mat á fjárhæð bóta skuli líta til sakar tjónvalds, fjárhagsstöðu hans og atvika að öðru leyti. Þá beri að líta til þeirra bóta sem þegar hafi verið greiddar til stefnanda eða muni verða greiddar vegna atviksins. Þessi sjónarmið leiði til þess að bætur geti ekki verið ákvarðaðar jafn háar og gerð sé krafa um. Við matið beri að hafa hliðsjón af þeirri meginreglu íslensks skaðabótaréttar að einungis séu greiddar bætur vegna raunverulegs sannaðs fjártjóns. Bætur fyrir ófjárhagslegt tjón séu undantekning frá þeirri meginreglu og beri því að túlka hana þröngt og beita henni af hófsemi.

Í stefnu komi fram að fjárhæð bótakröfu byggist á því að um algert skeytingarleysi af hálfu stefnda C hafi verið að ræða. Háttsemi stefnda í umrætt sinn hafi fremur verið óhappatilvik en einfalt gáleysi. Ekkert í málinu styðji það að um algert skeytingarleysi af hálfu stefnda hafi verið að ræða. Ljóst sé að verði fallist á að stefnandi eigi rétt á bótum úr hendi stefnda samkvæmt a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga skuli lækka stefnufjárhæð verulega.

Kröfur um bætur samkvæmt 26. gr. skaðabótalaga beri ekki vexti samkvæmt 16. gr. laganna enda beri að ákveða fjárhæð bóta fyrir slíkt tjón á grundvelli verðlags eins og það sé á hverjum tíma eftir tjónsatvikið. Því séu ekki lagaskilyrði til að dæma stefndu til greiðslu almennra vaxta af skaðabótakröfu frá tjónsdegi líkt og gerð sé krafa um. Dráttarvaxtakröfu sé einnig mótmælt. Stefndu telji að í fyrsta lagi eigi að miða dráttarvexti við þingfestingardag, en með stefnu hafi í fyrsta skipti verið gerð krafa um greiðslu á 4.000.000 króna. Kröfur stefnanda um greiðslu bóta samkvæmt 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga hafi alltaf miðast við lægri fjárhæð fram að þeim tíma.

IV

Í máli þessu er eingöngu deilt um hvort stefnandi eigi rétt á miskabótum úr hendi stefndu á grundvelli a-liðar 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Ekki er ágreiningur um að stefnandi á rétt á bótum að öðru leyti. Samkvæmt framangreindu ákvæði er heimilt að láta þann sem af ásetningi eða stórfelldu gáleysi veldur líkamstjóni greiða miskabætur til þess sem misgert var við.

Stefnandi lenti í slysi [...] 2014 er bifreið sem stefndi C ók var ekið í veg fyrir bifreið sem hún var farþegi í. Samkvæmt lögregluskýrslu voru vitni að því að stefndi, sem ók bifreið sinni vestur [...], ók henni skyndilega yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir aðra bifreið. Slysið varð síðdegis á björtum sumardegi þegar aðstæður allar voru með besta móti.

Stefnandi lýsti því fyrir dómnum að hún hefði ekið með vini sínum eftir [...] þegar hann hefði skyndilega kallað upp fyrir sig. Hún hefði líklega dottið út og ekki séð hvað hefði gerst. Þá lýsti hún afleiðingum slyssins fyrir sig, andlega og líkamlega. Stefndi C greindi frá því að hann hefði verið á leið heim úr vinnu. Hann vissi ekki hvað hefði gerst en hann hefði allt í einu rankað við sér með loftpúða í andlitinu. Hann kvaðst helst telja að liðið hefði yfir hann. Hann væri ekki yfirliðsgjarn, en á þessum tíma hefði hann átt erfitt, hann hefði m.a. átt í erfiðleikum með að borða og sofa og hefði lést mikið. Hann neitaði því að hann hefði verið að tala í farsíma og kvaðst telja að hann hefði ekið á umferðarhraða. Þá mundi hann ekki til þess að hafa beygt sig eftir neinu.

Vitnið F, ökumaður bifreiðarinnar N sem stefnandi var farþegi í, lýsti því að hann hefði nýlega tekið af stað á ljósum þegar bifreiðarnar hefðu skolið saman. Hann taldi að hann hefði ekki verið á miklum hraða en hann hefði þó líklega verið kominn á örlítið meiri hraða en matsgerð dómkvadds matsmanns segði til um. Hann kvaðst hafa séð að hann væri að mæta bifreið, en ekki séð framan í hinn ökumanninn, heldur séð ofan á hvirfil hans. Honum hefði helst dottið í hug að ökumaðurinn hefði verið að beygja sig í gólfíð eftir einhverju sem hefði dottið og

þá sveigt í hina áttina.

Vitnið E greindi frá því að hafa ekið næst á eftir bifreiðinni M. Það hefði verið talsverð umferð og aksturinn hefði verið fremur rólegur. Hann hefði ekið á eftir bifreiðinni nokkra stund og verið sjálfur á svipuðum hraða. Skyndilega hefði bifreiðinni M verið ekið snögg til vinstri inn í næstu bifreið. Hann hefði stöðvað bifreið sína til að huga að öikumönnum og farþegum og hefði komið að bifreiðinni M um það leyti sem stefndi C hefði komið út úr henni. Honum hefði virst sem eitthvað væri að hjá honum og hefði helst dottið í hug að hann hefði fengið einhvers konar áfall.

Í matsgerð Magnúsar Þórs Jónssonar, prófessors í vélaverkfræði, er komist að þeirri niðurstöðu að bifreiðin M hafi mjög líklega verið á hraðanum 67 km/klst við áreksturinn miðað við að bifreiðin N hafi verið á 35 km/klst. Hraði M hafi verið að lágmarki 64 km/klst en að hámarki 72 km/klst.

Til þess að gáleysi teljist stórfellt þarf það að vera á mjög háu stigi. Óumdeilt er að eina orsök árekstursins var að bifreiðin M sveigði yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir bifreiðina N. Hámarkshraði þar sem áreksturinn varð var 50 km/klst. Leggja verður til grundvallar, í ljósi framangreindrar matsgerðar sem ekki hefur verið hnekkt, að stefndi C hafi umrætt sinn ekið of hratt. Vitni á vettvangi lýstu því þó að hann hefði ekki ekið hratt og hefði verið á umferðarhraða. Þetta var staðfest af vitni fyrir dóminum sem kvaðst hafa ekið nokkra stund á eftir stefnda en taldi hraðann geta hafa verið 50–60 km/klst. Verður ekki talið að ökuhraði stefnda hafi verið slíkt frávik frá því sem tíðkast að hann verði talinn hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi.

Ástæða þess að stefndi ók bifreið sinni yfir á rangan vegarhelming er óljós en þó er ljóst að ekki var um meðvitaða ákvörðun að ræða. Samkvæmt framburði vitna var akstur hans eðlilegur þar til hann sveigði bifreiðinni skyndilega í veg fyrir aðra bifreið. Stefndi telur sjálfur hugsanlegt að hann hafi fengið aðsvif. Framburður vitna styður að svo geti verið, en ökumaður bifreiðarinnar N kvaðst hafa séð hvirfil hans, eins og hann hefði lotið höfði, og vitni sem sá stefnda eftir atvikið lýsti því að hafa fundist eins og hann hefði orðið fyrir einhvers konar áfalli. Ósannað er að stefndi hafi verið að nota síma þótt hann hafi legið á gólfí við bifreiðastjórasætið eftir slysið. Ekkert annað hefur komið fram sem varpað getur ljósi á atvikið.

Samkvæmt öllu framangreindu verður ekki talið að sýnt hafi verið fram á að stefndi C hafi umrætt sinn sýnt af sér stórfellt gáleysi í skilningi 26. gr. skaðabótalaga. Verða stefndu því sýknaðir af kröfu stefnanda.

Rétt þykir að málskostnaður milli aðila falli niður. Stefndandi hefur gjafsókn í máli þessu samkvæmt bréfi innanríkisráðuneytisins 27. desember 2016. Allur gjafsóknarkostnaður hennar, þar með talin málflytningsspóknun lögmanns hennar,

1.500.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Barbara Björnsdóttir héraðsdómari kveður upp þennan dóm.

D Ó M S O R Ð:

Stefndu, Vátryggingafélag Íslands hf., B og C, eru sýknir af kröfum stefnanda, A.

Málskostnaður fellur niður.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin þóknun lögmanns hennar, 1.500.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Barbara Björnsdóttir