

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 26. maí 2021

Mál nr. E-6925/2020:

X

(Ómar R. Valdimarsson lögmaður)

gegn

Verði tryggingum hf.

(Magnús Hrafn Magnússon lögmaður)

Mál þetta, sem var dómtekið 28. apríl 2021, var höfðað 15. október 2020 af X [...], gegn Verði tryggingum hf[...].

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær að viðurkennd verði með dómi bótaskylda stefnda úr slysatryggingu ökumanns ökutækisins YM-029 vegna umferðarslyss sem stefnandi lenti í 17. júní 2017. Þá er krafist málskostnaðar úr hendi stefnda.

Stefndi krefst aðallega sýknu en til vara að réttur stefnanda til bóta verði felldur niður að hluta. Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda.

I

Helstu málsatvik

Stefnandi keypti bifreið af tegundinni Subaru Impreza, árgerð 1999, með skráningarnúmerið YM-029 hinn 14. júní 2017. Tilkynning um eigendaskipti var móttækin hjá Samgöngustofu tveimur dögum síðar og kom þar fram að bifreiðin hefði verið keypt á 20.000 krónur. Bifreiðin var tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu og slysatryggingu ökumanns hjá stefnda 16. júní 2017. Hinn 19. júní 2017 barst stefnda tjónstilkynning þess efnis að slys hefði orðið þegar stefnandi ók bifreiðinni á Krýsuvíkurvegi 17. júní um kl. 22:00. Því var nánar lýst að ökumaður hefði misst stjórn á ökutækinu og sagði í tilkynningunni: „[...] rann aðeins út af hægra megin, beygði svo aftur inn á og fór út af vinstra megin og valt.“

Stefnandi leitaði til læknis á Læknavaktinni að kvöldi 18. júní 2017. Fram kemur í læknisvottorði sem er meðal gagna málsins að hann hafi lent í umferðarslysi kvöldið áður þegar hann ók á malarvegi og bifreiðin valt. Tekið var fram að bifreiðin hefði oltið yfir á þakið og hefði stefnandi verið í bílbelti, en loftpúðar ekki blásist út. Hann hefði ekki fundið fyrir óþægindum fyrst eftir slysið en hefði síðar fundið fyrir verk milli herðablaða og niður mjóbakið. Því var meðal annars lýst að stefnandi fengi sting í bakið þegar hann lyfti handleggjum, eymsli væru sitt hvorum megin hryggsúlu í

brjósthrygg og lendahrygg, sem og við þreifingu undir herðablöðum. Stefnandi var greindur með tognun í brjósthrygg og lendahrygg, auk þess sem hann var með mar á hendi. Hann fékk ávísað verkjastillandi og bólgueyðandi lyfi. Þá var honum ráðlögð endurkoma eftir þörfum.

Fyrir liggja tölvupóstsamskipti á milli fyrrum lögmanns stefnanda og starfsmanns stefnda þar sem umboð og tilkynning um hagsmunagæslu voru móttækin 21. júlí 2017. Í tölvubréfi stefnda 30. ágúst 2017 kom fram að félagið hefði samþykkt bótaskyldu úr slysatryggingu ökumanns og eiganda með fyrirvara um fyrra heilsufar stefnanda. Unnt væri að skila til félagsins reikningum vegna nauðsynlegs sjúkrakostnaðar og yrðu varanlegar afleiðingar metnar í fyrsta lagi ári eftir slysið. Með tölvubréfi 28. september 2017 krafðist stefnandi greiðslu vegna tímabundins atvinnutjóns sem nam 444.030 krónum. Í kjölfarið óskaði félagið nánari upplýsinga um tjónsatvikið og ástand ökutækisins. Lögmaður stefnanda sendi stefnda ljósmynd af bifreiðinni eftir slysið og tók fram að hún hefði verið ónýtt eftir veltuna og verið fargað. Vísað var til meðfylgjandi staðfestingar frá Furu ehf. í Hafnarfirði. Stefnda var jafnframt send yfirlýsing frá Aski Ara Ásgeirssyni 16. október 2017 þar sem fram kom að stefnandi hefði hringt í hann eftir slysið. Askur hefði farið á vettvang og dregið bílinn aftur á dekkinn. Þá hefði bílinn verið dreginn að starfsstöð Furu ehf. og verið fargað næsta dag.

Stefndi tilkynnti stefnanda 10. nóvember 2017 að ákveðið hefði verið að kæra hann til lögreglu vegna gruns um tilraun til vátryggingasvika og að bótageiðslur myndu bíða á meðan rannsókn lögreglu stæði yfir. Kæru var beint til lögreglu samdægurs. Stefnandi og Askur gáfu skýrslur hjá lögreglu og eru þær meðal gagna málsins. Með bréfi 2. október 2019 var stefnanda kynnt að umrætt mál, sem varðaði rannsókn á meintum fjársvikum hans gegn stefnda, hefði verið fellt niður. Ástæðan væri sú að það sem fram hefði komið við rannsókn málsins þætti ekki nægjanlegt eða líklegt til sakfellis, sbr. 145. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála.

Stefndi sendi stefnanda bréf 1. nóvember 2019 þar sem atvik voru rakin eins og þau horfðu við félaginu. Vísað var til þess að stefndi teldi stefnanda ekki hafa sýnt fram á að hann hefði orðið fyrir tjóni sem mætti rekja til bótaskylds atburðar og var bótaskyldu vegna meints slyss hafnað.

Meðal gagna málsins er læknisvottorð frá Stefáni Dalberg bæklunarlækni frá 12. maí 2020 þar sem vísað er til þess að stefnandi hafi lent í bílslysi 17. júní 2017. Hann hafi einnig lent í bílslysi árið 2013 þar sem hann hafi fengið hnykk á hálsinn. Við skoðun 30. apríl 2020 sé hann með verki í baki með leiðni niður í hægri ganglim. Hann hafi ekki jafnað sig að fullu í hálsi eftir bílslysið 2013 en verkir í hálsi hafi versnað og hafi hann fengið meiri höfuðverki eftir bílslysið 2017. Gerð er grein fyrir því áliti læknisins að stefnandi hafi orðið fyrir meiðslum í bílslysi 17. júní 2017 og

hlotið nokkuð slæma tognun á mjóbaki, sem og vægari tognun á hálsi og brjóstbaki. Hálstognunin sé „meiðsli ofan í fyrri meiðsli sem hann hlaut í bílslysinu árið 2013“. Tekið er fram að langt sé liðið frá slysinu og tímabært að meta stefnanda.

II

Helstu málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir á því að hann eigi rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns og eiganda ökutækisins YM-029 samkvæmt hlutlægri bótareglu 92. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Krafist er viðurkenningar á bótaskyldu stefnda sem váttryggjanda ökutækisins, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, enda hafi afleiðingar slyssins ekki verið metnar. Stefnandi hafi verið ökumaður bifreiðarinnar þegar slysið varð og sýni gögn málsins orsakatengsl á milli líkamstjóns hans og slyssins.

Tekið er fram að reglur 2. mgr. 88. gr. og 45. gr. a í þágildandi umferðarlögum, sbr. 90. gr. laga nr. 30/2004, eigi ekki við. Þá sé því ekki haldið fram að stefnandi hafi verið undir áhrifum ávana- og fíkniefna við stjórn ökutækisins. Að sama skapi sé ósannað að stefnandi hafi verið meðvaldur að slysinu með óvarlegum akstri, en ekkert í rannsókn lögreglu eða stefnda bendi til þess. Sé því óheimilt að skerða eða fella niður ábyrgð stefnda, sbr. 2. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004.

Vísað er til þess að stefndi hafi viðurkennt bótaskyldu sína með afdráttarlausri yfirlýsingu 30. ágúst 2017 og án fyrirvara um annað en fyrra heilsufar stefnanda. Við mat á lögmæti breyttrar afstöðu verði að horfa til þess að aðilar áttu í samskiptum í langan tíma án athugasemda stefnda. Þá hafi stefndi frá upphafi haft undir höndum öll gögn málsins og upplýsingar sem voru félaginu nauðsynlegar til að leggja mat á bótaskyldu. Stefndi hafi hvorki komið á framfæri athugasemdum né leitast við að upplýsa málið frekar. Afstaða stefnda hafi gefið stefnanda tilefni til að álykta að ekki væri þörf á frekari gögnum til að færa sönnur á málsatvik og hafi hann haft réttmætar væntingar til þess að hann fengi greiddar fullar bætur. Afturköllun á viðurkenningu á bótaskyldu geti ekki komið til greina nema fyrir liggi að upplýsingum hafi verið leynt eða nýjar upplýsingar komi fram. Svo hátti ekki til og verði stefndi að bera hallann af því hafi starfsmenn félagsins vanrækt að upplýsa málsatvik áður en bótaskylda var viðurkennd. Þá verði að horfa til stöðu og sérþekkingar stefnda, sem og aðstöðumunar aðila.

Því er mótmælt að stefnandi hafi ekki sýnt fram á að hann hafi orðið fyrir tjóni sem rekja megi til bótaskylds atburðar. Það sé allur gangur á því hvort einstaklingar sem lenda í slysi hringi í lögreglu eða á sjúkrahól. Standist ekki að bera brigður á viðbrögð stefnanda með þeim hætti sem stefndi geri. Þá er röksemdum stefnda fyrir því að slysið geti ekki hafa atvikast með þeim hætti sem stefnandi heldur fram mótmælt. Stefnandi hafi lýst atvikum þegar slysið varð og fái lýsing á atvikum í

kjölfarið stoð í framburði vitnisins Asks Ara Ásgeirssonar. Það sé ekkert grunsamlegt við þá ákvörðun stefnanda að farga bifeiðinni. Þá skipti ekki máli hvort athugasemdir hafi verið gerðar við ástand ökutækisins við skoðun 13. september 2016, enda bendi ekkert til þess að ætlað ástand ökutækisins hafi valdið slysinu.

Stefnandi gerir athugasemd við kæru stefnda til lögreglu þar sem hann sé sakaður um refsivert brot. Kæran hafi verið með öllu tilhæfulaus og hafi málið verið fellt niður hjá lögreglu. Vegna þessa hafi stefnandi þurft að bera tjón sitt bóatalaust í lengri tíma og verði stefndi að bera hallann af því að nú sé langt um liðið frá slysdegi.

Til stuðnings kröfum sínum vísar stefnandi einkum til 90. gr., sbr. 88. gr., 89. gr., og 92. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. núgildandi lög um ökutækjatryggingar nr. 30/2019. Þá er vísað til laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, einkum 51. gr., 90. gr. og 92. gr.

III

Helstu málsástæður og lagarök stefnda

Í greinargerð stefnda er tekið fram að ráðið verði af gögnum málsins að stefnandi hafi áður verið metinn til örorku vegna fyrra slyss, en upplýsingar um þá áverka liggi ekki fyrir. Það sé því ekki einsýnt að orsakatengsl séu á milli áverka stefnanda og hins meinta umferðarslyss. Þetta kunni að leiða til frávísunar málsins án kröfu, sbr. meðal annars 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991.

Byggt er á því að ekki hafi verið sýnt fram á að stefnandi eigi rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns, sbr. 92. gr. þágildandi umferðarlaga. Stefnandi beri sönnunarbyrðina fyrir því að atvikið hafi átt sér stað og sé það forsenda þess að ábyrgð stefnda komi til álita. Upplýsingar um atvik málsins séu af afar skornum skammti og bendi frekar til þess að lýsingar stefnanda séu tilbúningur. Í þeim efnum er meðal annars vísað til þess að stefnandi hafi keypt bifreiðina daginn fyrir slysið á 20.000 krónur, en það sé sama fjárhæð og sé greidd fyrir skil á bifreið í brotajárn. Gangverð bifreiðar af þessari tegund sé þó að minnsta kosti 12 sinnum hærra. Þá hafi trygging stefnanda hjá stefnda tekið gildi daginn fyrir slysið. Fram komi í tjónstilkynningu að blautt hafi verið og rigning þegar slysið varð, en gögn frá Veðurstofu Íslands sýni að úrkoma hafi ekki verið nægileg til að skapa slíkar aðstæður á malarvegi. Þá sé lýsing stefnanda á meintum slyssaðóljó. Í stefnu og tilkynningu til stefnda sé slysið sagt hafa átt sér stað á Krýsuvíkurvegi. Aftur á móti verði helst ráðið af lýsingum í lögregluskýrslum að hið meinta atvik hafi átt sér stað á svokölluðum Vigdísarvallarvegi. Stefnandi hafi ekki útskýrt hvaða erindi hann átti á slyssaðól og í hvaða tilgangi ekið var um veginn, sem sé ekki í alfaraleið. Þá sé lýsing stefnanda á viðbrögðum sínum í kjölfar slyssins ótrúverðug og ekki í samræmi við það sem almennt megi ætlast til af ökumanni. Stefnandi og vinur hans sem kom á vettvang hafi ekki tekið skýrar myndir sem hafi sýnt legu bifreiðarinnar eða slyssaðól. Þá hafi

ekki verið haft samráð við stefnda sem váttryggjanda eða lögreglu áður en bifreiðin var færð í eyðingu. Lögð er áhersla á að þar sem stefnandi byggir á því að hann hafi slasast í atvikinu hafi honum verið skylt að kalla til viðbragðsaðila, sbr. 2. mgr. 10. gr. þágildandi umferðarlaga. Hann hafi ekki gert það heldur tafarlaust látið draga bifreiðina í eyðingu og þannig eytt sönnunargögnum áður en hann leitaði til læknis. Að virtum atvikum og aðstæðum verði stefnandi að bera hallann af óvissu um málsatvik.

Verði talið að stefnandi hafi velt bifreiðinni er byggt á því að atvikið sé ekki bótaskyldt úr slysatryggingu ökumanns hjá stefnda þar sem stefnandi hafi valdið því af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi í skilningi 89. og 90. gr. laga nr. 30/2004. Af þeim sökum beri að fella niður ábyrgð stefnda, sbr. einnig 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga. Byggt er á því að stefnandi hafi undirbúið og skipulagt atvikið í þeim tilgangi að fá bætur frá stefnda. Að virtum atvikum beri stefnandi sönnunarbyrði um annað. Um sé að ræða tilraun til tryggingasvika í andstöðu við 248. gr. 155. gr., sbr. 20. gr., almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Stefndi hafi kært stefnanda til lögreglu og málið að lokum verið felld niður. Það hafi ekki afgerandi þýðingu þar sem kröfur til sönnunar séu vægari í einkamáli en sakamáli. Beri því að sýkna stefnda á grundvelli 89. og 90. gr. laga nr. 30/2004, sbr. 2. mgr. 27. gr. sömu laga sem og 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga, auk þess sem vísað er til skilmála stefnda.

Verði talið sannað að slysið hafi orðið með þeim hætti sem stefnandi lýsir beri að fella niður bótarétt stefnanda eða lækka með tilliti til eigin sakar hans og brots á varúðarreglum í tryggingarskilmálum stefnda. Sú lága fjárhæð sem hafi verið greidd fyrir bifreiðina gefi til kynna að ástand hennar hafi verið afar bágborið. Þá komi fram í opinberum gögnum frá ökutækjaskrá að við skoðun ökutækisins 13. september 2016 hafi verið gerðar alvarlegar athugasemdir við ástand þess, þar með talið við stöðuljós, hemlaljós, númersljós, lekamengun, styrkleikamissi og jafnvægisstöng. Ekkert bendi til þess að brugðist hafi verið við þessum athugasemdum. Af lýsingum stefnanda og vitnisins Asks í lögregluskýrslum virðist mega ráða að hið meinta atvik hafa átt sér stað á malarvegi sem sé að mestu beinn og án hindrana. Ganga verði út frá því að hraði bifreiðarinnar hafi verið úr hófi þegar slysið varð og að ástand hennar hafi verið ósamræmi við fyrirmæli laga, sbr. 1. mgr. 36. gr. og 59. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Stefndi hafi ekki getað kannað nánar hraða bifreiðarinnar eða ástand þar sem henni hafi verið fargað og viðbragðsaðilar ekki verið kallaðir til. Jafnframt verði að ganga út frá því að aksturslag stefnanda hafi ekki hæft aðstæðum þar sem bifreið í slæmu ástandi hafi verið ekið á malarvegi. Allan vafa um hraða bifreiðarinnar og ástand hennar beri að túlka stefnda í hag. Fella skuli ábyrgð stefnda niður á grundvelli 90. gr. laga nr. 30/2004, sbr. einnig 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga. Hið sama gildi verði talið að stefnandi hafi valdið atvikinu með því að hlíta ekki varúðarreglum

skilmála stefnda, sbr. grein 7.4, sbr. 90., 26., og 27. gr. laga nr. 30/2004. Þá hafi stefnandi hindrað möguleika stefnda til að rannsaka atvikið í skilningi 92. gr. sömu laga og beri að sýkna stefnda eða lækka greiðsluskyldu með vísan til 2. mgr. ákvæðisins.

Tekið er fram að stefndi hafi ekki fyrirgert rétti sínum til niðurfellingar bótaréttar. Krafa stefnanda um bætur vegna tekjutaps hafi borist 28. september 2017 og stefndi þá haft ástæðu til að afla frekari upplýsinga um atvik málsins. Gögn hafi borist á tímabilinu 4. október til 3. nóvember sama ár. Í kjölfarið hafi stefndi ákveðið að kæra stefnanda til lögreglu og hafi það verið gert 10. nóvember 2017. Stefndi hafi tilkynnt um synjun sína á bótaskyldu án ástæðulauss dráttar frá því að hann fékk nauðsynlegar upplýsingar.

Til stuðnings varakröfu stefnda um að bótaskylda verði takmörkuð verulega er vísað til sömu málsástæðna.

IV

Niðurstaða

Aðila greinir á um hvort stefnandi hafi í reynd lent í umferðarslysi laugardagskvöldið 17. júní 2017 þannig að bótaskylda hafi stofnast úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar hjá stefnda. Tilkynning um slysið barst stefnda mánudaginn 19. júní eða innan tveggja sólarhringa frá hinu meinta atviki. Í tilkynningunni var atvikum lýst með þeim hætti að stefnandi hefði misst stjórn á bifreiðinni á Krýsuvíkurvegi með þeim afleiðingum að hún hefði farið út af veginum og oltið. Það liggur fyrir að daginn eftir atvikið eða 18. júní 2017 leitaði stefnandi til læknis vegna verkja og lýsti slysinu. Eins og rakið hefur verið var stefnandi greindur með tognun í brjósthrygg og lendahrygg, auk þess sem hann var með mar á hendi. Að virtum framlögðum gögnum, þar með talið læknisvottorði Stefáns Dalberg frá 12. maí 2020, þykir stefnandi hafi leitt nægum líkum að líkamstjóni vegna hins meinta umferðarslyss. Viðurkenningarkröfu hans verður því ekki vísað frá dómi án kröfu, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991.

Fyrir dómi lýsti stefnandi atvikum með sams konar hætti og í tilkynningu til stefnda. Hann útskýrði þó að hann hefði líklega ekið á svokölluðum Vigdísarvallavegi, sem liggja út frá Krýsuvíkurvegi, þegar slysið varð. Hann hefði verið nýbúinn að kaupa bifreiðina sem þarfnaðist lagfæringa og verið í bíltúr sér til skemmtunar þegar slysið varð. Bifreiðin hefði fyrst lent út af hægra megin á malarveginum, komist aftur inn á veginn en svo farið út af vinstra megin og lent á hvolfi. Hann hefði komist út úr bifreiðinni að aftan og hringt í Ask Ara Ásgeirsson, vin sinn, sem hefði verið með honum þegar bifreiðin var keypt. Stefndi útskýrði nánar að hann hefði talið óþarft að kalla á dráttarbíl, enda væri það dýrt, og hefði Askur getað komið á slysstað á bifreið með dráttarkrök. Þeim hefði tekist að draga

bifreiðina upp á veginn og talið ljóst að hún væri ónýtt. Vegna þessa hefðu þeir ákveðið að draga bifreiðina að starfsstöð Furu ehf. í Hafnarfirði til eyðingar og skilið hana eftir þar fyrir utan þar sem það hefði verið lokað. Stefnandi tók jafnframt fram að hann hefði ekki fundið fyrir verkjum fyrst eftir slysið. Daginn eftir hefði hann fundið fyrir óþægindum í baki og hendi og því farið á Læknavaktina.

Askur Ari Ásgeirsson gaf vitnaskýrslu fyrir dómi. Hann lýsti því að stefnandi hefði hringt í hann eftir slysið og óskað eftir aðstoð vegna bílveltunnar. Vitnið hefði fengið upphækkaðan jeppa föður síns af gerðinni Toyota Land Cruiser lánaðan og í jeppanum hefði verið spotti sem unnt var að nota til að draga bifreið stefnanda upp á veginn. Vitnið lýsti aðkomunni á slysstað þar sem stefnandi hefði gengið á móti honum. Þá lýsti hann því með nákvæmum hætti hvernig þeir hefðu bundið spottann við dráttarkrók jeppans og á milli bílrúða bifreiðarinnar, sem og hvernig þeir hefðu komið henni á réttan kjöl. Vitnið tók fram að hann hefði átt hugmyndina um að fara með bifreiðina að starfsstöð Furu ehf. þar sem hann hefði átt viðskipti áður. Hann hefði ekki séð ástæðu til að kalla til viðbragðsaðila þar sem þeir gátu sjálfir dregið bifreiðina af vettvangi, en hann hefði þó spurt stefnanda hvort hann vildi fara á slysadeild.

Til þess er að líta að stefnandi hefur frá upphafi lýst slysinu með sams konar hætti. Þá tilkynnti hann stefnda sem váttryggjanda um atvikið, sem hann kveður hafa átt sér stað á laugardagskvöldi, strax á mánudegi. Eins og rakið hefur verið leitaði stefnandi til læknis daginn eftir slysið vegna eymsla og lýsti bílveltunni fyrir lækni sem greindi hann með tognun í brjóst- og lendahrygg. Þá var lýsing vitnisins Asks á atvikum fyrir dómi í öllum meginatriðum í samræmi við lýsingu stefnanda. Vitnið skýrði með nákvæmum hætti frá aðkomu á slysstað, ástandi bifreiðarinnar, hvernig bifreiðinni var komið upp á veginn og hvernig hún var dregin að starfsstöð Furu ehf. Að mati dómsins var framburður vitnisins trúverðugur og er ekkert fram komið sem dregur úr sönnunargildi hans. Þá telur dómurinn það hvorki hafa þýðingu að viðbragðsaðilar voru ekki kallaðir til né að ekki liggi fyrir skýrari ljósmyndir af vettvangi. Stefnandi og Askur útskýrðu báðir með trúverðugum hætti að þeir hefðu talið óþarft að leita til viðbragðsaðila og ekki talið nauðsynlegt að tryggja sér frekari sönnun á atvikum eða aðstæðum með myndatöku en gert var. Þá verður ekki séð að stefnanda hafi verið skylt að kalla til lögreglu samkvæmt 2. mgr. 10. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 sem stefndi hefur vísað til. Fram kemur í fyrsta málslið ákvæðisins að hafi maður látist eða slasast í umferðarslysi skuli sá sem átti hlut að því tilkynna lögreglu um slysið svo fljótt sem auðið er. Þá segir í öðrum málslið að hafi tjón orðið á eignum og enginn verið viðstaddur til að taka við upplýsingum sem um ræði í 1. mgr. skuli tjónvaldur tilkynna það tjónþola eða lögreglunni svo fljótt sem auðið er. Eins og rakið hefur verið kveðst stefnandi ekki hafa fundið fyrir eymslum

fyrir en daginn eftir slysið. Þá varð eingöngu tjón á bifreið í eigu stefnanda sem var tjónþoli í framangreindum skilningi. Að sama skapi telur dómurinn ekki unnt að líta svo á að stefnandi hafi brotið gegn skyldum sínum með því að farga bifreiðinni eða að hann hafi ætlað sér að eyða sönnunargögnum eins og stefndi heldur fram. Í þeim efnum er litið til þess að bifreiðin sem var um 18 ára gömul var keypt á 20.000 krónur tveimur dögum fyrir slysið og var mikið skemmd sé litið til þeirra ljósmynda sem liggja fyrir. Að öllu framangreindu virtu verður lagt til grundvallar að stefnandi hafi lent í umferðarslysi sem ökumaður umræddrar bifreiðar að kvöldi 17. júní 2017 og að hann eigi rétt til bóta úr lögboðinni slysatryggingu hjá stefnda, sbr. 1. og 2. mgr. 92. gr. þágildandi umferðarlaga.

Stefndi byggir kröfur sínar um sýknu og lækkun á ábyrgð félagsins jafnframt á því að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og ekki farið eftir varúðarreglum þegar slysið varð, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Þessu til stuðnings hefur stefndi vísað til þess að bifreiðin hafi ekki verið í lögmæltu ástandi, sbr. 2. mgr. 59. gr. þágildandi umferðarlaga, og er lögð áhersla að við síðustu skoðun hafi verið gerð athugasemd við jafnvægisstöng bifreiðarinnar. Þá byggir stefnandi á því að bifreiðinni hafi verið ekið of hratt og ekki í samræmi við aðstæður, en allan vafa í þeim efnum verði að skýra stefnda í hag í ljósi atvika, sbr. meðal annars 92. gr. laga nr. 30/2004. Áður hefur verið komist að þeirri niðurstöðu að stefnanda hafi ekki verið skylt að kalla til viðbragðsaðila, sbr. 2. mgr. 10. gr. þágildandi umferðarlaga. Þá tilkynnti stefnandi váttryggingafélaginu um slysið innan tveggja sólarhringa og því án ástæðulauss dráttar í skilningi 1. mgr. 92. gr. laga nr. 30/2004. Heimild 2. mgr. 92. gr. til að lækka eða fella niður ábyrgð er bundin við það að félagið geti ekki rannsakað tildrög váttryggingaratburðar eða gert ráðstafanir sem myndu hafa takmarkað umfang tjónsins vegna þess að kröfuhafi hefur af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi vanrækt tilkynningarskyldu sína. Þegar af þeirri ástæðu að stefnandi vanrækti ekki tilkynningarskyldu sína getur ákvæðið ekki haft þýðingu við úrlausn málsins. Þá telur dómurinn háttsemi stefnanda að öðru leyti, þar með talda ákvörðun hans um að farga bifreiðinni sem áður hefur verið fjallað um, ekki geta leitt til þess að horfið verði frá þeirri almennu reglu að stefndi beri sönnunarbyrðina fyrir því að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi sem hafi valdið váttryggingaratburðinum, sbr. 1. mgr. 92. gr. laga nr. 30/2004. Að mati dómsins hefur ekki verið sýnt fram á að stefndi hafi ekið bifreiðinni umfram löglegan hámarkshraða eða hagað akstri í ósamræmi við aðstæður. Það er aftur á móti ágreiningslaust að við skoðun 13. september 2016 voru gerðar ýmsar athugasemdir við bifreiðina, þar með talið við jafnvægisstöng, og var veittur frestur til lagfæringa til 30. nóvember sama ár. Leggja verður til grundvallar að úrbætur hafi ekki verið gerðar á bifreiðinni áður en stefnandi keypti hana og að hann hafi vitað af þeim athugasemdum sem höfðu verið gerðar. Stefnandi bar sem eigandi

bifreiðarinnar ábyrgð á því að hún væri í lögmæltu ástandi, sbr. 2. mgr. 59. gr. þágildandi umferðarlaga og grein 7.4 í skilmálum stefnda. Jafnvel þó að lagt sé til grundvallar að þeir annmarkar hafi verið á bifreiðinni sem vísað er til í úttekt vegna skoðunar þá liggur ekkert fyrir um að ástand bifreiðarinnar hafi verið slíkt að jafna megi akstri hennar til stórkostlegs gáleysis. Að virtum framlögðum gögnum verður heldur engu slegið föstu um að þeir annmarkar sem um ræðir, þar með talið athugasemd vegna jafnvægisstangar, hafi verið til þess fallnir að valda slysinu. Að öllu virtu telur dómurinn ekki uppfyllt skilyrði til að fella niður eða lækka ábyrgð stefnda með vísan til 2. mgr. 92. gr. laga nr. 30/2004 þar sem áskilið er að váttryggður hafi af stórkostlegu gáleysi valdið váttryggingaratburði eða að afleiðingar hans urðu meiri en ella.

Samkvæmt framangreindu verður fallist á kröfu stefnanda eins og hún er fram sett. Að virtum úrslitum málsins og 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað sem telst hæfilega ákveðinn 1.000.000 króna.

Ásgerður Ragnarsdóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

D Ó M S O R Ð :

Viðurkenndur er réttur stefnanda, X, til greiðslu bóta úr slysatryggingu ökumanns hjá stefnda, Verði tryggingum hf., vegna umferðarslyss sem stefnandi lenti í 17. júní 2017 sem ökumaður bifreiðarinnar YM-029.

Stefndi greiði stefnanda 1.000.000 króna í málskostnað.

Ásgerður Ragnarsdóttir