



HÉRAÐSDÓMUR
REYKJAVÍKUR

D Ó M U R

26. júní 2024

Mál nr. E-239/2023:

Stefnandi: A

(Fjölner Vilhjálmsson lögmaður)

Stefndi: Sjóvá-Almennar tryggingar hf.

(Marteinn Másson lögmaður)

Dómarar: Ingiríður Lúðvíksdóttir héraðsdómari

Þorsteinn Magnússon héraðsdómari

Jóhann Sigurður Þorsteinsson bifvélavirki

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur, miðvikudaginn 26. júní 2024, í máli nr. E-239/2023:

A

(Fjölnir Vilhjálmsson lögmaður)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(Marteinn Másson lögmaður)

Þetta mál, sem var tekið til dóms 3. maí 2024, höfðar A, kt. [...], Reykjavík, með stefnu birtri 3. janúar 2023, á hendur Sjóvá-Almennum tryggingum hf., kt. 650909-1270, Kringlunni 5, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði skaðabótaskylda stefnda, Sjóvá-Almennra trygginga hf., úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...] hjá stefnda vegna líkamstjóns sem stefnandi hlaut í umferðarslysi 17. september 2021.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda að teknu tilliti til virðisaukaskatts á málflutningsþóknun, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Hann krefst jafnframt málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnanda.

Málsatvik

Stefnandi hlaut líkamstjón þegar bifreið sem hann ók lenti utan vegar við Vatnsendaveg, austan við Vífilsstaðavatn, um hádegisbil, föstudaginn 17. september 2021.

Vinnuveitandi stefnanda, B., átti bifreiðina sem stefnandi ók. Á slysdegi var bifreiðin tryggð ökumannstryggingu hjá stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf. Þetta mál varðar það hvort stefndi, sem váttryggjandi ökumanns, beri bótaábyrgð á líkamstjóni stefnanda.

Bifreiðin, með númerið [...], er sendibifreið, Ford Transit. Hún mun hafa verið framleidd árið 2012 en flutt til landsins í október 2015. Burðargeta hennar er 1.096 kg. og máttu vera tveir í farþegarými. Hún er beinskipt með fimm eða sex gíra til áframaksturs og einn bakkgír. Á milli farþegarýmis og farmrýmis er stálþil. Bök sæta í farþegarými eru um 20 cm framan við þetta þil.

Við aðalskoðun bifreiðarinnar 15. mars 2021 voru gerðar athugasemdir við hemlaljós og öxulhosu. Þær leiddu þó aðeins til viðgerðar en ekki endurskoðunar.

Samkvæmt framlögðum gögnum fór bifreiðin í viðgerð á Bifreiðaverkstæði [...] 24. ágúst 2021. Þá var skipt um tvo bremsudiska og bremsuklossa. Í reikningi vegna þeirrar viðgerðar er ekki tekið fram að neitt annað hafi verið lagað eða að neinu öðru hafi verið ábótavant.

Stefnandi hóf störf hjá félaginu B [...] 2021, skömmu fyrir atvikið sem er tilefni þessa máls. Stefnandi var þá [...] ára og var ráðinn þar til reynslu. Í upphafi vinnudags 17. september fól yfirmaður stefnanda, framkvæmdastjóri B ehf., honum að sækja nokkurt magn álstoða sem voru geymdar á bílastæði við fyrirtækið [...] ehf., að [...], Kópavogi, og flytja þær í hús B ehf., að [...], Hafnarfirði. Stefnandi fór tvær ferðir til þess að ná í allt efnið. Á leið sinni frá [...] í Kópavogi að [...] í Hafnarfirði ók hann eftir Vatnsendavegi að Vífilsstaðavatni og þaðan eftir Elliðavatnsvegi inn í Hafnarfjörð. Beggja vegna vegarins, á þeim vegarkafli sem hér skiptir máli, eru þéttar lúpínubreiður. Vegurinn liggur utan í holti og í akstursstefnu til vesturs hallar landið að veginum hægra megin en frá veginum vinstra megin.

Í síðari ferð stefnanda með efnið varð það atvik sem er tilefni þessa máls. Stefnandi ók þá til suðurs út af Vatnsendavegi þegar hann var kominn fram hjá hesthúsahverfi Spretts, við Hattarvelli, sem var sunnan við veginn og honum á vinstri hönd á leið hans frá Kópavogi til Hafnarfjarðar. Að því frátöldu sem hefur verið rakið er ágreiningur með málsaðilum um atvik málsins. Fyrir dóminn voru hvorki leidd þau vitni sem lögregla tók skýrslu af né lögreglumenn. Dómurinn telur rétt að greina í upphafi frá lýsingu stefnanda á atvikinu fyrir dómi.

Hann bar að fyrri sendiferðin hefði gengið vel en hann hefði þó kvartað eftir hana við verkstjóra hjá B yfir því að dekkinn á sendibifreiðinni væru slitin og vantaði grip. Þá átti stefnandi eftir að sækja um 45 álstoðir sem munu flestar hafa vegið 11,5 kg þótt örfáar stoðir væru eitthvað þyngri.

Stefnandi bar að þegar hann hefði verið að fara seinni ferðina frá [...] með afganginn af álstoðunum og verið kominn á móts við hesthúsahverfið hefði hann fengið eitthvað undir bílinn. Hann vissi ekki hvað það var en hljóðið hefði verið skelfilegt, eins og steinn hefði skotist undir bílinn. Hann hefði af þeim sökum stöðvað bílinn, viljað vita hvað hefði gerst og hefði því stigið út, tekið símann úr brjóstvasa sínum og kveikt á vasaljósi símans. Hann hefði síðan beygt sig niður og lýst undir bílinn með vasaljósinu til þess að athuga hvort hann sæi leka eða einhverjar skemmdir en ekki séð neitt sem gat skýrt hljóðið frá undirvagninum. Hann hefði því sest aftur upp í bílinn og ekið áfram. Þegar hann hefði verið kominn hálf leið niður brekkuna að Vífilsstaðavatni hefði hann áttað sig á því að síminn var ekki í brjóstvasa hans. Hann hefði því snúið við á malarplani rétt hjá Vífilsstaðavatni og ekið aftur upp brekkuna, séð símann liggja á mölinni þar sem hann hafði stöðvað skömmu áður og vasaljósið verið logandi. Hann hefði þá tekið u-beygju á veginum og náð í símann. Að því búnu

hefði hann ekið af stað og ákveðið að rása til hægri og vinstri til þess að athuga hvort eitthvað væri að hjólabúnaðinum. Þegar hann hefði verið kominn að beygjunni og ætlað að draga úr hraða bifreiðarinnar og stigið á bremsuna hefði bremsufetillinn sokkið niður. Honum hefði dauðbrugðið, það hefðu ekki verið nema 5–10 metrar að beygjunni þegar hann hefði áttað sig á því að bremsurnar virkuðu ekki. Stefnandi bar að við frekari upprifjun á atvikum minntist hann þess að sér hefði fundist eins og bremsurnar væru smá-svampkenndar. Hann hefði ekki áttað sig á því þá að það væri ekki venjulegt.

Að sögn stefnanda taldi hann sig, þegar hann fann að fótbremsurnar virkuðu ekki, einungis hafa um tvennt að velja: að aka út af veginum til vinstri og lenda þar úti í lúpínunni eða aka áfram inn í beygjuna og brekkuna og eiga á hættu vegna bremsuleysis að missa stjórn á hraða bílsins og velta honum með þungum farmi.

Stefnandi bar að þegar hann hefði áttað sig á því, eftir að hann var farinn út af veginum, að bifreiðin væri ekki að fara fram af bjargi hefði hann ákveðið að rífa í handbremsuna. Hann hefði vonast til að handbremsan gerði eitthvert gagn úr því að fótbremsurnar gerðu það ekki.

Þegar hann var inntur nánar eftir því í hvorri ferðinni hann hefði rásað kvaðst hann hafa rásað í báðum ferðum í síðari sendiferðinni, bæði eftir að hann leit undir bílinn og eftir að hann hefði náð í síma sinn. Hann hafi viljað kanna ástand hjólabúnaðarins í bæði skiptin.

Sérstaklega að því spurður kvaðst hann hafa notað fótbremsurnar til þess að stöðva bílinn þegar hann varð var við að eitthvað hefði skotist upp undir bílinn og valdið skruðningi. Hann hefði einnig notað fótbremsurnar þegar hann sneri við á mal-arstæðinu fyrir neðan brekkuna. Hann hefði enn fremur notað fótbremsurnar þegar hann tók u-beygjuna á móts við hesthúsahverfið og hann hefði notað fótbremsuna þegar hann stöðvaði bílinn til þess að ná í símann sinn upp af veginum.

Verður nú rakið það sem kemur fram í lögregluskýrslum og öðrum gögnum málsins. Um kl. 12:13, skömmu eftir atvikið, hringdi stefnandi í fyrirsvarsmann B. Um 15 mínútum síðar, kl. 12:28, hringdi stefnandi í neyðarlínu. Lögreglubíll ók á vettvang. Í lögregluskýrslu segir að á leiðinni á vettvang hafi fjarskiptamiðstöð látið vita að vinnuveitandi stefnanda hefði haft samband og sagt að stefnandi hefði hringt í hann og verið í verulegu ójafnvægi.

Vitnið C, starfsmaður [...], sem ók Vatnsendavegin, rak augun í bifreiðina utan vegar. Þegar lögregla kom að hallaði stefnandi sér upp að farþegahurð bifreiðar [...]. Hann vildi lítið ræða við lögreglu en virtist vera með mikla verki. Sjúkrabifreið kom á staðinn og var stefnandi settur á börur og inn í bifreiðina.

Lögregla ræddi við stefnanda þar sem hann lá í sjúkrabifreiðinni. Hann greindi frá því að hann hefði verið að aka Vatnsendaveg til suðvesturs fram hjá hesthúsahverfi

Þegar hann hefði heyrt hljóð frá bifreiðinni. Hann hefði farið út úr henni til þess að athuga hvað væri að en hefði ekki fundið skýringuna. Hann hefði þá ekið áfram og komið að beygju en þegar hann ætlaði að hægja á bifreiðinni hefðu bremsurnar ekki virkað og hann endað utan vegar. Hann hefði „botnað“ bremsurnar. Hann sagði lögreglu að lúpínubreiðan hefði stöðvað bifreiðina en bætti því við síðar að hann hefði tekið í handbremsuna. Hann hefði verið á um 50 km hraða á klst. og verið spenntur í bílbelti. Hann væri með verk í mjóbaki, hægri öxl og höfði. Verk í mjóbaki útskýrði hann með því að farmurinn hefði rekist í bakið á honum við áreksturinn.

Lögregla ræddi einnig við fyrirvarsmann B sem var kominn á staðinn. Hann bar að stefnandi hefði hringt í hann kl. 12:13 og verið brjáláður, kallað hann ýmsum illum nöfnum og spurt hvort fyrirtækið væri að reyna að drepa hann. Vegna æsings hafi stefnandi verið lítt skiljanlegur og hefði fyrirvarsmaðurinn ákveðið að koma á vettvang. Hann hefði komið rétt í þá mund sem lögreglu bar að. Fyrirvarsmaðurinn velti því upp við lögreglu hvort tiltal sem stefnandi hefði fengið daginn áður í vinnunni kynni að hafa verið kveikjan að atvikinu.

Vitnið C, starfsmaður [...], kom að eftir að stefnandi ók út af. Hann bar að fyrstur hefði komið ökumaður Land Cruiser-bifreiðar en hann hefði sagt að hann hefði ekki séð atvikið og fljótlega ekið burt. Að sögn C stóð stefnandi, þegar vitnið bar að, við sendibifreiðina [...] en hann hefði síðan fært sig að bifreið vitnisins og staðið við hana þar til lögregla kom. Að sögn C var stefnandi æstur og sagðist vera að drepast í bakinu.

Lögregla ræddi við annað vitni, D, sem sagðist hafa ekið suðvestur Vatnsenda-veg á eftir bifreiðinni [...] kl. 12:07. Bifreiðinni hefði verið ekið á um 20–30 km/klst. og hefði hún rásað mikið, m.a. farið út í vegkant. Henni hefði verið ekið niður brekkuna og inn á bifreiðastæði við Vífilsstaðavatn. Þar hefði henni verið snúið og ekið aftur upp brekkuna, norðaustur Vatnsendaveg. Vitnið taldi að bifreiðinni hefði verið ekið út af á leiðinni upp brekkuna en kvaðst þó ekki hafa séð það.

Tveir lögreglumenn skoðuðu bifreiðina. Í lögregluskýrslu segir að hjólbarðar hennar hafi verið slitnir. Forðabúr fyrir bremsuvökva hafi verið fullt. Hreyfillinn hafi verið ræstur og ýtt á bremsufetil sem virtist í lagi. Í farangursrými hafi verið álbitar. Skilrúm milli farangursrýmis og farþegarýmis hafi ekki verið aflagað. Öryggisbelti hafi dregist til baka þegar togað var í það. Ekkert sjáanlegt tjón hafi verið á bifreiðinni.

Farið var með stefnanda á bráðamóttöku LSH. Í bráðamóttökuskra segir að stefnandi lýsi verkjum í baki og hægri öxl. Hann hafi þó verið með verki og verið stífur í hægri öxl lengi. Honum var ráðlagt að taka verkjalyf.

Fyrirtækið Krókur dró bifreiðina af vettvangi. Talið var rétt að fara ekki með hana á það verkstæði þar sem hún hafði verið í viðgerð 24. ágúst og var hún því dregin á verkstæðið Topp í Kópavogi.

Lögregla fór aftur á vettvang daginn eftir, 18. september 2021, og tók ljósmyndir. Á vettvangi var ekkert sýnilegt sem hefði getað valdið því að bifreiðin stöðvaðist skyndilega. Ljósmyndir sem lögregla tók sýna akstursleið bifreiðarinnar í gegnum lúpínubreiðuna. Leiðin var mjög skýrt skorin í gegnum gróðurinn. Samkvæmt myndunum var bifreiðinni ekki snöggbeygt til vinstri heldur ekið í mjög víðri beygju út af veginum. Af myndum verður ekki annað séð en að þegar bifreiðinni var ekið út af hafi hún þegar verið komin hálfra leið inn í þá beygju á veginum og niður þann halla sem stefnandi hugðist forðast að aka. Umhverfi vegarins er þakið svo þéttri lúpínu að engin leið er að greina hvort hún vex í grýttum jarðvegi eða mjúkum, þótt draga megi einhverjar ályktanir af jarðvegi á nálægum höltum.

Sama dag, 18. september, leitaði stefnandi á bráðamóttöku Heilbrigðisstofnunar Suðurnesja vegna verkja og var þá með þreifieymsli alls staðar. Talið var að hann hefði tognað á lendhrygg, brjósthrygg og háls hrygg.

Gert var við bifreiðina á verkstæðinu Toppí 21. september. Þá var skipt um olíupönnu sem hafði skemmst við útafaksturinn við það að bifreiðin ók yfir jarðfast grjót í lúpínubreiðunni. Einnig var skipt um bremsurör frá ABS-heila og niður í framhjól. Bremsur voru lofttæmdar með tölvu.

Forstjóri B hafði samband við lögreglu 22. september og ítrekaði beiðni um að málið yrði rannsakað. Hann hefði fengið þær upplýsingar frá Toppí að einkennilegar skemmdir hefðu verið á bremsuröri, eins og eftir töng. Lögregla fór og ræddi við bifvélavirkja á Toppí. Hann bar að þegar bifreiðin [...] kom á verkstæðið hefði ekki verið neinn þrýstingur á bremsunum og gaumljós í mælaborði logað. Skemmdir hefðu verið á bremsuröri vinstra megin að framan. Rörið lægi frá bremsuslöngu að framan, undir grindarbita og upp í ABS-dælu. Hann hefði ljósmyndað skemmdirnar og síðan klippt rörið af.

Þegar hann hefði verið að tappa lofti af bremsunum hefði hann rekið augun í töng í glashaldara vinstra megin við stýri bifreiðarinnar. Hann hefði veitt tönginni athygli vegna laufblaðs í henni. Bifvélavirkinn bar að starfsmaður Króks hefði sagt bremsufetil bifreiðarinnar hafa farið niður á meðan bifreiðin var dregin upp á veg. Lögreglunni voru afhent bremsurörið og töngin og haldlagði hún hvort tveggja. Í lögregluskýrslu segir að á tönginni séu klippur sem virðist bitlitlar og á rörinu séu för sem virðist eftir klippur.

Forstjóri B gerði laun upp við stefnanda með bréfi 30. september og tilkynnti honum að ráðningarsamningur til reynslu yrði ekki framlengdur.

Með bréfi, dags. 5. október 2021, tilkynnti lögregla að rannsókn málsins hefði verið hætt. Stefnandi veitti lögmanni umboð 12. október 2021 og 13. október tilkynnti lögmaðurinn atvikið til stefnda Sjóvár.

Stefndi óskaði eftir því að skýrsla um atvikið yrði unnin með PC Crash-forriti.

Við vinnslu hennar voru notaðar upplýsingar úr ökutækjaskrá, lögregluskýrslur sem þá voru til, myndir af skemmdum á bílnum, mælingar á akvegi og vettvangi utan vegar, svo og götukort af vettvangi fengið hjá borgarvefsja.is. Skýrslan var afhent stefnda 19. október 2021. Í henni segir að á akvegi sem bifreiðinni var ekið eftir hafi verið malbik, nokkuð slétt. Bjart hafi verið og þurr og viðnám götu 0,8µ. Akstursleið bílsins utan vegar hafi verið 33 metrar. Hann hafi fyrst farið fram af vegkanti þar sem sé um 20 cm hæðarmunur og við það hafi komið högg á bílinn. Um 12 metrum neðar hafi undirvagn bílsins lent á jarðföstu grjóti og hafi bíllinn kastast upp við það og hægt örlítið á sér. Hann hafi síðan haldið áfram 21 metra áður en hann stöðvaðist.

Í skýrslunni segir einnig að á fyrsta hluta ökuleiðarinnar hafi halli verið um 11%, þá hafi tekið við 9% halli en síðustu 10 metrarnir hafi verið nokkru brattari, með 15% halla. Því hafi þurft að nota hemla til þess að stöðva bílinn.

Enn fremur segir að til þess að bíllinn næði að stöðva á þessum 33 metrum hefði þurft að hægja á honum sem næmi 4,86 m/sek². Gera megi ráð fyrir að ¼ til ½ þess krafts hafi komið frá mjúkum jarðvegi og gróðri en það sem eftir stóð hafi þurft að koma frá hemlum bílsins. Brattinn í lok akstursleiðarinnar hafi verið það mikill að bíllinn hefði haldið áfram hefði hann ekki hemlað. Þegar bíllinn hafi ekið út af á 50 km/klst. hafi dekkinn lyfst frá jörðu.

Um hröðun bílsins við útafaksturinn segir að þegar ekið hafi verið fram af veginum hafi komið högg og farmurinn gengið lítilliga fram og lent á gaflinum (þilinu milli farmrýmis og farþegarýmis). Jarðvegur hafi verið mjúkur svo bíllinn hafi lent mjúklega. Skömmu síðar hafi bíllinn lent á steini og kastast upp. Eftir það hafi hægst á honum rólega þar til hann stöðvaðist. Vegna hörku sinnar hafi steinninn veitt meira högg en útafaksturinn sjálfur.

Eftir að þessi skýrsla var afhent mun tryggingafélagið hafa hafnað því að greiða stefnanda bætur. Þess í stað mun það hafa kært stefnanda til lögreglu fyrir tilraun til fjársvika, sbr. 248. gr., sbr. 18. gr., almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og hafi lögregla þá tekið málið aftur til rannsóknar.

Stefnandi gaf aftur skýrslu hjá lögreglu 1. febrúar 2022 og óskaði þá eftir að sér yrði tilnefndur verjandi, sbr. 1. málslíð 2. mgr. 30. gr. laga nr. 88/2008. Stefnandi bar hjá lögreglunni þennan dag að þegar hann hefði fermt bílinn í síðara sinnið hefði hann ekið eftir Vatnsendavegi og verið kominn að hesthúsahverfinu þegar hann heyrði skruðning eins og hann hefði ekið á stein. Óhljóðin hefðu komið frá framenda bifreiðarinnar og farið afturfyrir. Hann hefði stöðvað hana og kannað hvað hefði gerst. Hann hefði kveikt á vasaljósinu í símanum og litið skamma stund undir bílinn en ekki séð neitt og hefði svo ekið áfram. Þegar hann hefði verið kominn niður beygjuna á veginum hefði hann áttað sig á því að hann hefði gleymt símanum sínum á malarpartsvegnum og hefði snúið við. Hann hefði rásað á milli eða farið fram og til baka með stýrið

til þess að athuga hvort ekki væri allt í lagi með hjólabúnaðinn. Ekkert hefði bent til þess að hann væri í ólagi. Hann hefði verið á 50 km hraða á klst. Þegar hann hefði verið að koma að beygjunni hefði hann stigið á kúplinguna og bremsuna en ekkert hefði gerst. Hann hefði þá verið kominn svo nálægt brekkunni að hann hefði þurft að ákveða hvað hann ætti að gera. Hann hefði haft val um það að fara út af til vinstri og vona það besta eða aka áfram veginn í hægribeygju og hugsanlega velta með farminn.

Í þessari skýrslu bar stefnandi að hann hefði tekið í handbremsuna eftir að bifreiðin hafði stöðvast. Hann hefði vonað að hún myndi gera gagn. Hann bar einnig að það hefði verið ljós í mælaborðinu en mundi ekki hvort það hefði verið bremsuljós. Hann vildi ekki tjá sig um skemmdir á bremsuröri en vildi þó vita úr hvers konar efni rörið hefði verið. Um tóngina og skemmdirnar á bremsurörinu vildi hann ekkert segja.

Lögregla felldi málið aftur niður 16. febrúar 2022 en tryggingafélagið hafnaði því sem fyrr að greiða stefnanda bætur. Stefnandi skaut málinu til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum 1. mars 2022. Í úrskurði sínum 10. maí 2022 í máli nr. 67/2022 taldi nefndin ekki ljóst hvers vegna bifreiðin hafnaði utan vegar. Auk þess væru þau gögn sem hefðu verið lögð fyrir hana ekki nægjanleg til þess að sýnt væri fram á að stefnandi hefði valdið skemmdum á bremsubúnaði bifreiðarinnar. Nefndin viðurkenndi bótarétt stefnanda úr slysatryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar [...] hjá stefnda.

Stefnandi leitaði til ýmissa lækna og heilbrigðisstarfsfólks vegna verkja. Með beiðni, dags. 23. maí 2022, fór hann þess einhliða á leit við bæklunarlækni og lögmann að þau legðu mat á læknisfræðilega áverka hans eftir atvikið 17. september 2021. Í matsgerð, dags. 4. október 2022, rökta þau áverka sem stefnandi hefði hlotið næstliðin ár og verki sem þeir yllu stefnanda. Þau töldu lítils háttar versnun á einkennum frá hálsi, brjóstbaki og mjólbaki verða rakta til atviksins 17. september. Sú versnun hefði valdið honum varanlegum miska sem næmi 5 stigum og 5% varanlegri örorku.

Með tölvuskeyti 3. nóvember 2022 hafnaði stefndi því að greiða stefnanda bætur á grundvelli örorkumats sem hann hefði aflað einhliða, jafnvel þótt lögregla hefði hætt rannsókn málsins. Stefndi hafnaði einnig niðurstöðu úrskurðarnefndar í váttryggingamálum.

Stefnandi höfðaði málið með stefnu birtri 3. janúar 2023 til þess að fá viðurkenndan rétt sinn til bóta úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar.

Á dómþingi 26. apríl 2023 lagði stefndi fram matsbeiðni þar sem óskað var mats á því, út frá málsatvikalýsingu og gögnum um viðhald og ástand bifreiðarinnar [...], hvort hemlakerfi hennar hefði verið í lagi 17. september 2021 þegar henni var ekið út af vegi. Einnig var óskað mats á því hvort unnt hefði verið að stíga hemlana í botn þegar forðabúr hemlakerfis var fullt, svo og hvort tjón kynni að hafa orðið á

hemlakerfinu þegar bifreiðin var dregin upp á veg og færð upp á kerru til flutnings. Einnig skyldi meta hvort ummerki á hemlaröri sem var í vörslu lögreglu bæru með sér að reynt hefði verið að klippa rörið með töng.

Á dómþingi 14. júlí var matsmaður dómkvaddur. Í matsgerð hans, dags. 12. nóvember 2023, kom fram að miðað við fyrirliggjandi gögn benti allt til þess að hemlakerfið hefði verið í góðu lagi. Samkvæmt reikningi frá bifreiðaverkstæði, dags. 24. ágúst 2021, hefði verið skipt um bremsuklossa og bremsudiska að aftan og engar athugasemdir settar á reikninginn um ástand hemlakerfisins.

Matsmaður taldi miðað við framlögð gögn að ekki hefði verið hægt að stíga hemlafetil í botn (niður í gólf) þegar forðabúr bremsuvökva væri nánast fullt, eins og það var á slysstað. Til þess að unnt væri að stíga hemlafetil í botn þyrfti að vera leki á báðum hemlakerfum bifreiðarinnar. Bifreiðin [...] hefði tvöfalt hemlakerfi. Það þýddi að stigi ökumaður á hemlafetilinn og leki væri á kerfinu, t.d. við vinstra framhjól, færi fetillinn hálf leið niður að gólfi og bifreiðin hemlaði á hægri framhjól og vinstra afturhjól. Væri lekinn mjög lítill færi fetillinn rólega niður til hálf. Væri leki við bæði framhjólin væri hægt að stíga fetilinn í botn. Þýðingu hefði hversu mikill lekinn væri því hann réði því hversu hratt fetilinn gæfi eftir.

Matsmaður taldi, miðað við myndir af slysstað og vettvangsskoðun, útilokað að hemlakerfið hefði orðið fyrir skemmdum þegar bíllinn var dreginn upp. Skemmdir á bremsurörinu hefðu verið við innri brún burðarbita undir bifreiðinni vinstra megin að framan og ekkert á slysstað eða í undirvagni bifreiðarinnar hefði getað valdið skemmdum á þeim stað.

Vegna síðustu matsspurningar benti matsmaður á að tvær skemmdir væru á hemlarörinu og hefði önnur gert gat á rörið. Þær væru báðar eftir einhvers konar verkfæri eða bittöng, eins og til dæmis þá sem væri í vörslu lögreglu.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi reisir kröfu sína á því að hann hafi hlotið varanlegt líkamstjón í umferðarslysi, sem stefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., beri að bæta úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...]. Óumdeilt sé að bifreiðin [...] hafi verið tryggð með lögboðinni slysatryggingu ökumanns hjá tryggingafélaginu þegar slys stefnanda varð. Hann eigi því rétt til bóta úr þeirri tryggingu í samræmi við 9. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar. Samkvæmt ákvæðinu skuli vátrygging bæta líkamstjón ökumanns af völdum slyss, sem verði við stjórnun ökutækis, enda megi rekja slysið til „notkunar“ ökutækis í merkingu 4. gr. sömu laga.

Stefnandi byggir á því að hann hafi sannanlega hlotið tímabundið og varanlegt líkamstjón í slysinu, sem stefnda beri að bæta úr tryggingunni. Þessu til stuðnings vísi

stefnandi til sérfræðimats bæklunarlæknis og lögmanns sem hann hafi aflað á grundvelli 10. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. 9. gr. laga nr. 37/1999. Slíkar matsgerðir hafi afar ríkt sönnunargildi hafi þeim ekki verið hnekktt með öðru mati, og það hafi stefndi ekki gert.

Matsgerðin, heilsufarsgögn og úrskurður úrskurðarnefndar í váttryggingamálum staðfesti að stefnandi hafi hlotið varanlegt líkamstjón í umferðarslysi 17. september 2021. Því liggi fyrir að hann hafi lögvarða hagsmuni af því að fá skorið úr um tilvist bótaskyldu stefnda úr lögboðinni slysáttryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar [...] hjá stefnda, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefnandi mótmæli alfarið þeim aðdróttunum og ásökunum tryggingafélagsins að hann hafi vísvitandi valdið slysi sínu, með það í huga að hafa fé af félaginu á ólög-mætan og refsiverðan hátt. Rannsókn lögreglu hafi leitt í ljós að ekkert bendi til þess að slys stefnanda hafi borið að á saknæman eða ólög-mætan hátt. Rannsókn málsins hafi verið tekin upp og felld niður 16. febrúar 2022 án þess að nokkuð hafi komið fram sem bendi til sektar stefnanda. Ásakanir félagsins eigi sér enga stoð í raunveruleikanum, heldur séu eingöngu hugarburður starfsmanna þess.

Stefnandi árétti að á félaginu hvíli sönnunarbyrði fyrir fullyrðingum þess um refsiverða háttsemi eða eigin sök hans með því að hafa vísvitandi valdið slysi sínu. Ekkert í gögnum málsins renni stoðum undir þær fullyrðingar félagsins. Það sé ekki stefnanda að afsanna hugarburð starfsmanna félagsins. Á hinn bóginn hafi frásögn hans af slysinu frá upphafi verið staðföst og samræmst að öllu leyti gögnum málsins.

Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum hafi fallist á bótaskyldu félagsins. Af úrskurði hennar megi ráða að nefndarmenn gefi lítið fyrir ásakanir félagsins á hendur stefnanda og fallist á það með honum að gögnin sanni ekki að hann hafi vísvitandi valdið slysinu. Samkvæmt forsendum nefndarinnar hvíli það á stefnda að sanna með gögnum, að stefnandi hafi vísvitandi valdið slysinu og ljóst sé að félagið hafi ekki risið undir þeirri sönnunarbyrði.

Þá mótmæli stefnandi sem röngum og ósönnuðum þeim aðdróttunum félagsins að hann hafi skemmt bremsukerfi bifreiðarinnar. Félagið vitni til upplýsinga sem hafi legið fyrir í bæði skiptin sem lögregla felldi rannsókn málsins niður. Engin sönnun sé fyrir því að stefnandi hafi unnið skemmdir á bremsubúnaði bifreiðarinnar. Ekki sé hægt að leysa úr bótaskyldu félagsins á grundvelli óstaðfestra getgátna.

Lögregla hafi ekki aflað álits óháðs sérfræðings um orsakir slyssins og ástand bremsubúnaðar bifreiðarinnar við rannsókn málsins. Telja verði þau vinnubrögð lögreglu ámælisverð. Við skoðun á bifreiðinni á slysstað hafi lögregla strax kannað forðabúr bremsuvökva bifreiðarinnar [...], og það þá reynst fullt. Stefndi vilji hins vegar meina að stefnandi hafi klippt á bremsurör, sem hafi valdið því að bremsur bifreiðar-

innar virkuðu ekki sem skyldi, þ.e. að bremsuvökvi hafi lekið. Svo virðist sem skemmdir hafi verið unnar á bifreiðinni eftir að slys stefnanda varð.

Stefnandi ítreki að hann hafni öllum ásökunum um skemmdarverk á búnaði bifreiðarinnar. Þar fyrir utan telji hann að það hefði verið honum ógerlegt að vinna skemmdir á bremsuröri bifreiðarinnar með þeim klippum sem fundust í bifreiðinni eftir slysið. Með hliðsjón af þeim skamma tíma sem leið frá því að hann ók út af og þar til vitni var mætt á staðinn hefði verið ógerningur fyrir hann að valda skemmdum á bifreiðinni án þess að einhver hefði orðið vitni að því. Hefði hann valdið meintum eignaspjöllum, skömmu fyrir eða eftir slysið, hefði án efa mátt sjá þess merki á honum, s.s. bremsuvökva á höndum og/eða fötum stefnanda.

Stefnandi fái ekki annað séð en að lögregla hafi tekið skýringar hans trúverðugar og því lokið rannsókn málsins. Hjá lögreglu hafi ásakanir félagsins verið teknar til rækilegrar skoðunar, enda rannsókn málsins tekin aftur upp eftir að henni hafði verið hætt. Rannsókn lögreglu hafi hins vegar leitt í ljós að ekki væri fótur fyrir ásökunum stefnda um meinta refsiverða háttsemi stefnanda og rannsókn málsins lokið.

Í ljósi þess að félagið hafi engar haldbærar sannanir lagt fram sem renni stoðum undir ásakanir þess á hendur stefnanda standi skaðabótaskylda félagsins óhöggðu, enda hafi stefnandi sannanlega hlotið varanlegt líkamstjón sem ökumaður bifreiðarinnar [...], sem rekja megi til notkunar hennar í skilningi laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, og hinu stefndu félagi beri að bæta úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar. Því beri að viðurkenna bótaskyldu stefnda.

Stefnandi vísi til laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, einkum 9. og 4. gr. Varðandi málskostnað vísar stefnandi til 129., 130. og 131. gr. laga nr. 91/1991 og um virðisaukaskatt til laga nr. 50/1988. Aðild stefnda styðjist einkum við 44. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Um meinta eigin sök stefnanda er vísað til 89. og 90. gr. sömu laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Hvað varðar orsakatengsl milli slyssins og líkamstjóns stefnanda er vísað til skilyrðiskenningarinnar. Um viðurkenningarkröfu stefnanda er vísað til 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991.

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi hafnar málatilbúnaði stefnanda og kröfum hans og krefst sýknu af þeim. Krafa stefnanda byggist á hans eigin frásögn af atvikum málsins. Stefndi telji atvikalýsingu stefnanda hvorki standast nánari skoðun né samrýmast gögnum málsins.

Í fyrstu skýrslu stefnanda hjá lögreglu 17. september 2021 hafi hann haldið því fram að hann hefði stöðvað bifreiðina skammt frá hesthúshverfinu á Kjóavöllum, farið út til þess að kíkja undir bílinn og ekið síðan aftur af stað á um 50 km hraða. Skömmu síðar hafi hann ætlað að hægja á bifreiðinni en bremsurnar hafi ekki virkað

og hann endað utan vegar. Hann hafi botnað bremsurnar í þessu atviki. Lúpínubreiða hafi stöðvað bifreiðina og hann síðan tekið í handbremsu hennar. Stefnandi segist hafa fengið álbitana (prófilana) í bakið á sér við óhappið.

Stefndi bendi á að við sama tækifæri og þessi skýrsla var tekin af stefnanda hafi á vettvangi verið tekin skýrsla af vitninu D. Framburður þess vitnis hafi verið mjög á annan veg en framburður stefnanda. Vitnið hafi sagst hafa ekið á eftir bifreiðinni [...] á um 20–30 km hraða, bifreiðin hefði rásað mikið og meðal annars farið út í vegkant. Bifreiðinni hafi verið ekið niður brekkuna, fram hjá slyssað. Á bílastæði við Vífilsstaðavatn hafi bifreiðinni verið snúið við og henni ekið aftur upp brekkuna.

Stefndi telji mikið ósamræmi vera í framburði stefnanda í þessari fyrstu skýrslu annars vegar og vitnisins hins vegar að því er varðar aksturinn, svo sem um hraða og aksturslag.

Í síðari skýrslu stefnanda hjá lögreglu 1. febrúar 2022 hafi kveðið við annan tón hjá honum um veigamikil atriði. Þá hafi hann sagst hafa ekið niður brekkuna, en uppgötvað að hann hefði gleymt síma sínum þar sem hann hafði stöðvað bifreiðina á móts við hesthúsahverfið. Hann hefði því snúið við og sótt símann. Hann hafi sagst hafa, þegar hann lagði aftur af stað, rásað á milli eða farið fram og til baka með stýrið. Ekkert hafi virst vera að hjólabúnaði. Er hann hafi komið að beygju hafi hann kúplað og reynt að bremsa, en ekkert hafi gerst. Hann hafi sagst hafa ekið á 50 km hraða á klst. og hafa þurft að ákveða hvort hann æki út af eða færi til hægri og velti hugsanlega bifreiðinni með þungum farmi. Stefnandi hafi sagt högg hafa komið frá álbitum á þilið og höggið hafa farið í bakið á honum. Samkvæmt skýrslu stefnanda hafi hann ýmist tekið í handbremsu bifreiðarinnar eftir að hún stöðvaðist eða að hann hafi notað handbremsuna til þess að stöðva bifreiðina.

Stefndi geri eftirfarandi athugasemdir við málatilbúnað stefnanda, sem styðjist við þennan framburð hans.

a) Stefnandi segi ekki rétt frá í fyrstu skýrslu hjá lögreglu. Hann hafi ekki farið út af veginum í fyrstu ferð niður brekkuna, heldur í þeirri síðari.

b) Hann hafi ekki ekið á 50 km hraða niður brekkuna í fyrri ferðinni, heldur á 20–30 km hraða, samkvæmt framburði vitnisins D. Stefnandi telji engu líkara en að stefnandi hafi verið í einhvers konar skoðunarferð í það skiptið.

c) Vitnið D hafi sagt bifreið stefnanda hafa rásað mikið á veginum í fyrri ferðinni og meðal annars farið út í vegkant. Samkvæmt framburði stefnanda í síðari lögregluskýrslunni, 1. febrúar 2022, hafi hann rásað bifreiðinni, sbr. „fer fram og til baka með stýrið“, í seinni ferðinni. Í stefnu sé því hins vegar haldið fram að stefnandi hafi brugðið á það ráð í fyrri ferðinni að sveigja bifreiðina til og frá (rása) til að ganga úr skugga um að allt væri með felldu. Stefnandi telur þetta misræmi í frásögn stefnanda og tilraun til þess að leiðrétta það auka enn á ótrúverðugleika framburðar hans um máls-

atvikin.

d) Stefndi telji það ótrúverðugt að stefnandi hafi þurft að nota vasaljós á síma sínum hafi hann kíkt undir bifreiðina á bjartasta tíma dagsins. Stefndi telji þennan þátt í frásögn stefnanda ekki vera réttan og að annað hafi vakað fyrir honum er hann sneri bifreiðinni við og ók aftur upp brekkuna.

e) Stefndi telji það ekki standast á nokkurn hátt að bremsubúnaður bifreiðarinnar hafi skyndilega bilað, til dæmis á þann hátt sem stefnandi lýsi, en stefnandi segist hafa botnað bremsurnar áður en bifreiðin fór út af veginum. Stefndi telur að bremsurnar verði ekki undir neinum kringumstæðum „botnaðar“, eins og stefnandi lýsi, nema bremsuvökvi sé allur farinn, eða við það að fara, af bremsukerfinu. Staðreynt hafi verið í lögregluskýrslu að svo hafi ekki verið. Fordabúr bremsukerfisins hafi verið fullt þegar að var gáð. Stefndi bendi á að bremsukerfi bifreiðarinnar hafi verið nýyfirfarið á verkstæði. Bifreiðin hafi verið í hefðbundinni notkun á þessum tíma og aldrei hafi neitt komið fram um að bremsubúnaðurinn væri bilaður, ekki heldur 17. september 2021, þegar stefnandi ók bifreiðinni tvær ferðir og bremsurnar voru í lagi allan tímann.

f) Stefndi telji þá lýsingu stefnanda vera ótrúverðuga að hann hafi ekið bifreiðinni út af veginum og ekki átt annan kost. Bifreiðin sé beinskipt og auðvelt sé að gíra hana niður og hægja verulega á hraða hennar. Stefnandi hafi ekki haldið því fram að einhver hætta hafi verið fram undan á veginum, svo sem önnur bifreið, gangandi eða hjólandi vegfarendur eða hestamenn. Meginmáli skipti þó að ekkert hafi verið að bremsukerfi bifreiðarinnar og því engin þörf á örþrifaráðum. Stefndi bendi hér m.a. á að sú beygja sem stefnandi geri að umtalsefni í málatilbúnaði sínum sé um 135° beygja sem mjög auðvelt sé að aka á 50 km hraða. Þá bendi stefndi á að stefnandi hafi rétt áður farið þessa sömu leið með fyrri farminn og þekkt beygjuna og hallann á veginum. Útilokað sé að aðstæður á veginum hafi komið stefnanda á óvart eða að hann hefði ekki getað tímanlega hægt á ferð bifreiðarinnar með því að gíra hana niður eða með bremsum.

g) Stefndi hafnar því að stefnandi hafi fengið högg á bakið við það að álprófílar í vörurými aftan til hafi farið inn í bakið á honum eða hafi rekist á stálþil milli vörurýmis og ökumannsrýmis. Stefndi fullyrði að stálþilið hefði tekið höggið, ef eitt-hvert var, en bílstjórinn hefði ekki fundið fyrir því. Engin snerting sé milli ökumannsætis og stálþilsins. Stefndi bendi í þessu sambandi einnig á PC Crash-skýrslu, en í henni sé talið að álprófíllarnir hafi mestmegnis fylgt hreyfingu bifreiðarinnar, sem hafi að mestu leyti verið lóðrétt við að fara fram af veginum. Litlar ákomur hafi verið á gafli (þili) bifreiðarinnar. Þetta sjónarmið fái stoð í fyrstu skýrslu lögreglu, en þar segi að engin aflögun hafi verið á skilrúmi milli farþegarýmis og farangursrýmis. Stefndi hafni því þeirri lýsingu stefnanda að skýrsla lögreglunnar styðji frásögn hans. Svo sé

alls ekki.

h) Stefndi telji framburð stefnanda um notkun handbremsu vera mjög á reiki. Ýmist hafi hann tekið í handbremsuna eftir að bifreiðin stöðvaðist eða þá hugsanlega hafi hann notað handbremsuna til að stöðva bifreiðina, en framburðurinn sé mjög óljós um þetta atriði. Í þessu sambandi bendi stefndi á að hefði stefnandi notað handbremsuna til þess að stöðva bifreiðina hefði hann einnig getað notað þessa bremsu til að hægja á bifreiðinni á meðan hann var uppi á veginum og stöðva hana.

i) Stefndi telji ummerki á bremsuröri bifreiðarinnar eindregið bera með sér að reynt hafi verið að gera gat á rörið með töng sem var í bifreiðinni. Hvort sem sú tilraun hafi heppnast eða ekki megi af þessu ráða hvað til hafi staðið af hálfu stefnanda.

Stefndi telji ekkert í gögnum málsins styðja málatilbúnað stefnanda að því er varðar ástand öryggisbúnaðar bifreiðarinnar og aðstæður á vettvangi. Stefndi telji að rekja megi atvikið til ásetnings stefnanda til útafaksturs, sem firri hann öllum rétti til bóta úr öikumannstryggingu bifreiðarinnar samkvæmt lögum nr. 30/2019. Þá hafnar stefndi því að afleiðingar útafakstursins hafi orðið þær sem stefnandi haldi fram, máli sínu til stuðnings. Stefndi bendi meðal annars á sjúkraskrá stefnanda, en ljóst sé að hann hafi glímt við afleiðingar óhapps eða óhappa sem hann virðist hafa lent í nokkru fyrir 17. september 2021, svo sem meiðsla á öxl eftir atvik á trampólíni. Stefndi telji að orsök slíkra meiðsla verði ekki rakin til útafaksturs stefnanda. Stefndi krefst því sýknu af viðurkenningar- og málskostnaðarkröfu stefnanda.

Stefndi haldi því fram að sönnunarbyrðin um að bilun í bremsubúnaði bifreiðarinnar hafi verið orsök útafakstursins hvíli á stefnanda, enda standist engan veginn sú frásögn hans að hann hafi „botnað“ bremsurnar á leið niður brekkuna. Skoðun lögreglu á til dæmis forðabúri og virkni bremsubúnaðar skömmu eftir atvikið sýni ótvírátt fram á að frásögnin standist ekki hlutlæga skoðun.

Stefndi bendi á að mismunandi reglur gildi um sönnunarfærslu og sönnunarmat í sakamálum og einkamálum og að niðurfelling lögreglu á rannsókn máls hafi ekki áhrif á sönnunarfærsluna í einkamáli.

Stefndi styður kröfur sínar meðal annars við lög nr. 30/2019 um ökutækjetryggingar, einkum 4. mgr. 4. gr. laganna. Hann styðjist einnig við ákvæði laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga, þar á meðal 1. mgr. 89. gr. laganna, sbr. einnig til hliðsjónar reglu í 2. mgr. 120. gr. laganna um upplýsingaskyldu gagnvart tryggingafélagi. Hann vísi til almennra reglna skaðabótaréttar, svo sem um sönnunarbyrði fyrir orsökum og afleiðingum atvika, og afleiðingar eigin sakar og ábyrgðar meints tjónþola fyrir rétt til bóta. Loks byggi hann á skilmálum lögboðinnar ökutækjetryggingar. Kröfu um málskostnað styður stefndi einkum við 129.–130. gr. laga nr. 91/1991.

Niðurstaða

Stefnandi telur sig hafa hlotið varanlegt líkamstjón þegar hann ók sendibifreiðinni [...] út af Vatnsendavegi 17. september 2021. Hún var þá hlaðin álstoðum sem vógu samanlagt ríflega 500 kg. Hann höfðar þetta mál til þess að sækja bætur úr lögboðinni slysaftryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...] sem eigandi bifreiðarinnar hafði keypt hjá stefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

Til sönnunar á líkamstjóni sínu aflaði stefnandi einhliða álits bæklunarlæknis og lögmans. Það var niðurstaða þeirra að við slysið hefðu einkenni stefnanda frá hálsi, brjóstbaki og mjóbbaki versnað lítillega. Varanlegur miski hans af slysinu væri hæfilega metinn 5 stig og varanleg örorka 5%. Stefndi mótmælti því ekki að bæklunarlæknir sem gaf þetta álit kæmi fyrir dóm og staðfesti það.

Þótt þeir sem unnu álitid hafi ekki verið dómkvaddir og stefndi hafi ekki komið sjónarmiðum sínum að við vinnslu þess telur dómurinn, með vísan til dóms Hæstaréttar í máli nr. 107/2009, að með þessu álitid hafi stefnandi nægjanlega leitt í ljós að atvikið hafi valdið honum varanlegu tjóni, þótt smávægilegt kunni að vera.

Ekki leikur vafi á því að bifreiðin var í notkun í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjaftryggingar þegar hún fór út af veginum og því á stefnandi rétt til bóta fyrir tjón sitt úr slysaftryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...] sem stefndi Sjóvá hafði selt eiganda bifreiðarinnar og gildi á slysdegi, sbr. 9. gr. sömu laga, nema fyrir hendi séu atvik sem sérstaklega girði fyrir þann rétt.

Til stuðnings kröfu sinni um sýknu vísar stefndi til þess að stefnandi hafi valdið tjóni sínu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 og 1. mgr. 89. gr. laga nr. 30/2004 um vaftryggingarsamninga.

Stefnandi byggir rétt sinn til bóta úr hendi stefnda á 9. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjaftryggingar sem fjallar um lögboðna slysaftryggingu ökumanns. Dómurinn telur að frádráttarregla 4. mgr. 4. gr. laganna geti ekki tekið til lögboðinnar slysaftryggingar ökumanns. Hún eigi einungis við um ábyrgðartryggingar bifreiða. Hins vegar geti frádráttarregla 1. mgr. 89. gr. laga nr. 30/2004 um vaftryggingarsamninga gilt um lögboðna slysaftryggingu ökumanns. Samkvæmt því ákvæði ber tryggingafélag ekki ábyrgð hafi vaftryggður valdið vaftryggingaratburði af ásetningi.

Til stuðnings því að ákvæðið eigi við bendir stefndi meðal annars á að framburður stefnanda samrýmist ekki framburði vitna. Framburður hans breytist við hverja frásögn hans af atvikum. Ekkert bendi til þess að neitt hafi verið að aksturshæfni bifreiðarinnar fyrir atvikið. Þvert á móti bendi allt til þess að reynt hafi verið að skemma bremsurör með klippum eftir að bifreiðinni var ekið út af. Allt þetta leiði líkur að ásetningi stefnanda til útafaksturs.

Stefnandi kvaðst hafa verið á 50 km hraða á klst. Hann bar að þegar hann hefði

nálgast beygju á veginum, að hans sögn blindbeygju, þar sem jafnframt er halli, hefði hann reynt að bremsa með fótbremsunum en þær hefðu þá ekki virkað. Hann hefði því talið sig eiga tveggja kosta vöð, þ.e. að aka út af veginum vinstra megin og þar út í lúp-ínubreiðu eða aka áfram veginn og eiga þá á hættu að velta bílnum með farminum. Af þessum tveimur kostum hefði hann valið að aka yfir vinstri vegarhelming og þar út af veginum.

Samkvæmt skoðun lögreglu á vettvangi var forðabúr bifreiðarinnar fyrir bremsuvökva fullt. Lögreglumaður ræsti bílinn og þrýsti á bremsufetilinn og fann ekki annað en að hann væri í lagi.

Stefnandi hefur frá upphafi haldið því fram og byggt á því sem einu orsök atviksins að eitthvað hafi verið að hemlabúnaði bifreiðarinnar. Það var því eðlilegt að stefndi óskaði mats dómkvadds matsmanns á ástandi hemlakerfis bifreiðarinnar og varðaði matsgerð hans því einungis þann þátt í búnaði hennar.

Matsgerðin er byggð á samtímagögnum, svo sem frumskýrslu lögreglu þar sem meðal annars er lýst rannsókn lögreglu á vettvangi. Af því sem segir í frumskýrslu hefur stefnandi einungis gagnrýnt að bókað sé eftir honum að álstoðirnar hafi stungist inn í bakið á honum. Hann hafi greint svo frá því hann hafi, þegar skýrslan var tekin, legið sárkvalinn á börum í sjúkrabíl. Hann vefengir ekki lýsingu á því sem lögregla varð áskynja við skoðun á bifreiðinni. Hann vefengir ekki heldur það sem kemur fram í reikningum tveggja verkstæða sem gerðu við bifreiðina, annað 24. ágúst og hitt 22. september 2021, en af þeim dró matsmaður einnig ályktanir.

Það er rétt að frá því að skipt var um bremsuklossa og bremsudiska á bifreiðinni 24. ágúst 2021 og þar til stefnandi ók bifreiðinni út af liðu rúmar þrjár vikur. Samkvæmt reikningi frá bifreiðaverkstæðinu Toppi, sem gerði við bifreiðina eftir atvikið 17. september, var þá ekki annað að henni en skemmd olíupanna og gat á bremsuröri. Engar líkur hafa verið leiddar að því að það verkstæði hefði látið hjá líða að gera við eitthvað annað sem kynni að hafa verið að bifreiðinni.

Það dregur því ekki úr sönnunargildi matsgerðarinnar þótt ekki liggi fyrir nákvæmar upplýsingar um notkun bifreiðarinnar frá því að hún kom úr viðgerðinni 24. ágúst og þar til atvikið varð 17. september.

Samkvæmt mati dómkvadds matsmanns benda samtímagögn málsins til þess að hemlakerfi bifreiðarinnar hafi verið í góðu lagi þegar atvikið varð. Í matsgerð hans segir einnig að þessi bifreið sé með tvöfalt hemlakerfi og til þess að unnt sé að stíga hemlafetil alveg í botn þurfi að vera leki á báðum hemlakerfum. Svo var ekki. Forðabúr fullt af bremsuvökva sýnir að hvorugur helmingur hemlakerfisins var farinn að leka þegar lögregla rannsakaði bifreiðina á vettvangi.

Dómurinn telur því að leggja megi til grundvallar niðurstöðu þessa máls að þegar stefnandi ákvað að aka út af veginum hafi ekkert verið að bifreiðinni sem hefði

getað gert stefnanda örðugt að hemla.

Því hefur ekki verið haldið fram að gírar bílsins hafi ekki virkað og það komið í veg fyrir að stefnandi gæti dregið úr hraða bílsins með því að gíra hann niður. Stefnandi bar fyrir dómi að handbremsan hefði virkað þegar hann var kominn út í gróðurinn og því hefði honum einnig verið kleift að nýta hana til að hægja á bifreiðinni á meðan hún var enn uppi á veginum. Stefnandi hefur ekki haldið því fram að einhver fyrirstaða hafi verið á veginum. Tilgangur útafakstursins var því hvorki að forða mönnum né munum frá tjóni.

Stefnandi ók fyrr um morguninn niður sömu brekku, með sömu hægri beygju, á sömu dekkjum, líklegast á sambærilegum hraða, og með álíka þungann farm, sem nam einungis hálfri burðargetu bifreiðarinnar. Hann hafði einnig ekið sama veg í gagnstæða átt sama dag, við sömu veðurskilyrði. Hann þekkti því aðstæður á veginum, svo sem hvernig beygjan var og hversu mikið hún hallaði, og vissi hvernig bifreiðin lét að stjórn með farm sem þennan.

Ekkert í samtímagögnum bendir til þess að neitt hafi verið að aksturshæfni bifreiðarinnar þegar stefnandi tók þá ákvörðun að aka henni út af, né nokkuð annað hafi verið að eða komið upp á sem hafi valdið því að hann hafi ekki getað haft stjórn á bifreiðinni eða hafi þurft að grípa til örþrifaráða.

Eins og áður greinir byggir stefndi sýknukröfu sína á 1. mgr. 89. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Þar segir að valdi váttryggður því af ásetningi að váttryggingaratburður verði beri tryggingafélagið ekki ábyrgð.

Í 1. mgr. 27. gr. laganna er ákvæði sama efnis. Í greinargerð með frumvarpi til þess ákvæðis er varpað skýrara ljósi á alvarleikastig þess ásetnings sem vísað er til í ákvæðunum. Þar segir að með hugtakinu ásetningi í 1. mgr. 27. gr. sé átt við það þegar váttryggður viðhefur háttsemi sem hann veit eða má með vissu vita að ylli váttryggingaratburði. Fræðimenn orða þetta skilyrði nánar þannig að ásetningurinn sé huglæg afstaða, þar sem saman fari háttsemi og vilji til að viðhafa hana í þeim tilgangi að valda váttryggingaratburði eða vitneskja um að háttsemin muni hafa þær afleiðingar.

Váttryggingaratburður er, samkvæmt skilgreiningu í 15. tölulið 1. mgr. 2. gr. laga nr. 30/2004, atvik sem samkvæmt váttryggingarsamningi veldur því að til greiðslu bóta getur komið. Í fræðum hefur hugtakið váttryggingaratburður verið skýrt sem það atvik sem leiðir til tjóns sem fellur undir þá váttryggingu sem um ræðir. Í þessu tilviki er váttryggingaratburðurinn því það atvik þegar bifreiðinni er ekið út af veginum enda er það sá atburður sem veldur líkamstjóni stefnanda. Þar eð hann ók bifreiðinni fellur tjón hans undir lögboðna slysatryggingu ökumanns skv. 9. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar.

Stefnandi hefur ætíð sagt að hann hafi ákveðið að aka út af því hann hafi talið það öruggara en að aka áfram veginn eftir að bremsurnar biluðu. Hann ók því út af veginum af fullum ásetningi. Leitt hefur verið í ljós að hann neyddist ekki til þess, hvorki vegna ástands bifreiðarinnar né aðstæðna á vettvangi. Eins og áður segir hefur ekki komið fram nein skýring á hegðun hans önnur en sú sem stefndi hefur afsannað að geti verið raunveruleg ástæða útafakstursins.

Telja verður að það eitt og sér að aka út af malbikuðum vegi verði ekki óhjákvæmilega skilgreint sem váttryggingaratburður, t.d. ekki sé ekið yfir á svæði þar sem undirlagið er sjáanlega öruggt og tryggt að bíllinn lætur að stjórn.

Þegar stefnandi ákvað að aka út af veginum ók hann ekki til hægri inn í lúpínubreiðu, á landi sem hallaði að veginum þar sem vænta má að sá halli hefði þegar stöðvað bifreiðina, í það minnsta væri ekki stigið á bensínjölfina. Þess í stað ók hann yfir akrein fyrir umferð úr gagnstæðri átt, við aðstæður sem hann kallaði sjálfur blindbeygju, og þá inn í lúpínubreiðu á landi sem hallaði frá veginum þar sem mun líklegra var að nota þyrfti bremsur til þess að stöðva bifreiðina. Með þessu vali á stað til útafaksturs jók stefnandi líklega stöðvunarvegalegd bifreiðarinnar.

Eins og áður segir varð ekki séð hvað lúpínubreiðan huldi þótt hugsanlega hafi mátt álykta eitthvað af nærliggjandi landslagi, sem var ekki hulið lúpínu. Ekki var ólíklegt að utan vegarins leyndist jarðfast grjót, eins og reyndist raunin, eða önnur verri fyrirstaða eða hreinlega gjóta. Með því að ákveða að aka út af veginum og út í þessar óvissu aðstæður lítur dómurinn svo á að stefnandi hafi valdið váttryggingaratburði og hann hafi mátt gera ráð fyrir tjóni sem óhjákvæmilegri afleiðingu ákvörðunar sinnar.

Að mati dómsins hefur stefndi því sýnt fram á að uppfyllt sé það skilyrði 1. mgr. 89. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga að váttryggður hafi valdið váttryggingaratburði af ásetningi. Hann verður því leystur undan skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda.

Það er því samandregin niðurstaða dómsins að stefnandi hafi sýnt fram á að hann hafi hlotið varanlegt líkamstjón þegar hann ók bifreið út af Vatnsendavegi 17. september 2021. Þetta tjón eigi hann rétt á að fá bætt úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns sem eigandi bifreiðarinnar hafði keypt hjá stefnda og var í gildi þegar atvikið varð, girði ekki neitt fyrir þann rétt.

Það er jafnframt niðurstaða dómsins að stefnandi hafi fyrirgert rétti sínum til bóta með því að hafa ekið út af veginum af ásetningi sem ekki verður réttlættur með þeirri skýringu sem hann hefur gefið, heldur hafi hann mátt telja óhjákvæmilegt að eitthvert tjón hlytist af ákvörðun hans.

Með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður.

Með bréfi dómismálaráðuneytisins, dags. 25. nóvember 2022, var stefnanda veitt gjafsókn vegna meðferðar málsins fyrir héraðsdómi. Gjafsóknarkostnaður hans greiðist því úr ríkissjóði, þar með talin þóknun lögmanns hans, Fjöltnis Vilhjálmssonar. Með vísan til umfangs málsins þykir þóknun lögmannsins hæfilega ákveðin 1.400.000 kr. Samkvæmt dómvenju er virðisaukaskattur ekki meðtalinn í fjárhæð þóknunar.

Samkvæmt 2. mgr. 127. gr. laga nr. 91/1991 kemur aðeins í hlut dómstóla að ákveða þóknun lögmanns gjafsóknarhafa. Ekki skal taka afstöðu til útlagðs kostnaðar hans í dómi eða úrskurði, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 426/2006, en sá kostnaður greiðist engu að síður úr ríkissjóði.

Ingiríður Lúðvíksdóttir og Þorsteinn Magnússon héraðsdómarar svo og Jóhann Sigurður Þorsteinsson bifvélavirki kveða upp þennan dóm.

D Ó M S O R Ð

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., er sýkn af kröfu stefnanda, A.

Málskostnaður milli aðila fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þar með talinn er útlagður kostnaður svo og þóknun lögmanns hans, Fjöltnis Vilhjálmssonar, 1.400.000 krónur.

Ingiríður Lúðvíksdóttir

Þorsteinn Magnússon

Jóhann S. Þorsteinsson