

# Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 24. febrúar 2025

Mál nr. E-2570/2024:

**A, B og C**

(*Marlena Piekarska lögmaður*)

**gegn**

**VÍS tryggingum hf.**

(*Pórarinn Sigurbergsson lögmaður*)

## Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var 30. janúar 2025, er höfðað 22. apríl 2024. Stefnendur eru A, B og C, [...], en stefndi er VÍS tryggingar hf., Ármúla 3, Reykjavík.

Stefnandi A krefst þess að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda kr. 27.696.244,- með 4,5% ársvöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 frá 3. nóvember 2022 til 21. janúar 2023 en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, sbr. 9. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags. Jafnframt krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til greiðslu útfararkostnaðar að fjárhæð kr. 1.483.788,- ásamt vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af kr. 40.228,- frá 12. nóvember til 13. nóvember 2022, af kr. 64.145,- frá 13. nóvember til 14. nóvember 2022, af kr. 86.144 frá 14. nóvember til 15. nóvember 2022, af kr. 164.778 frá 15. nóvember til 16. nóvember 2022, af kr. 275.626,- frá 16. nóvember til 6. desember 2022, af kr. 1.073.626,- frá 6. desember 2022 til 21. janúar 2023 en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 9. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst stefnandi vaxta samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af kr. 410.162,- frá 16. ágúst 2024 til dómsuppsögu en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 9. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags, samkvæmt 4. mgr. 5. gr., sbr. 9. gr., laganna.

Stefnandi A krefst þess fyrir hönd dóttur sinnar, B, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða B kr. 1.111.488,- með 4,5% ársvöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 frá 3. nóvember 2022 til 21. janúar 2023 en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, sbr. 9. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags.

Stefnandi A krefst þess fyrir hönd sonar síns, C, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða C kr. 2.461.152,- með 4,5% ársvöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 frá 3. nóvember 2022 til 21. janúar 2023 en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, sbr. 9. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags.

Þá er krafist málskostnaðar úr hendi stefnda eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndi krefst þess að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnenda og að stefnendum verði gert að greiða honum málskostnað.

## I

### *Málsatvik*

Samkvæmt frumskýrslu lögreglu barst lögreglu tilkynning 22. október 2022 kl. 4:48 um bílveltu við [...]. Þegar lögreglumenn komu á vettvang sáú þeir að bifreiðin [...] var á hvolfi utan vegar og að sjúkraflutningamenn voru að hefja endurlífgun á ökumanni bifreiðarinnar sem lá á jörðinni við bifreiðina. Ræddu lögreglumenn við sjúkraflutningamenn sem komu fyrstir á vettvang og sögðu þeir að ökumaður hefði enn verið í bifreiðinni þegar þeir hefðu komið á vettvang. Enga öndun eða púls hefði verið að finna og hann verið kaldur viðkomu. Hefðu þeir þegar hafið endurlífgun. Reyndist umræddur ökumaður vera D. Var hann fluttur á slysadeild til frekari aðhlyningar.

Lögreglumenn hringdu í eiginkonu D, stefnandann A, en sökum tungumálaerfiðleika gekk illa að útskýra fyrir henni hvað hefði komið fyrir. Skömmu síðar hringdi bróðir D í farsíma D og kynntu lögreglumenn fyrir honum hvað átt hefði sér stað og aðstoðaði hann við að koma A í skilning um það sem hefði gerst. Í skýrslu lögreglu kemur fram að samkvæmt upplýsingum frá E og A hefði D verið að glíma við hjartavandamál í einhvern tíma og að hann hefði vaknað umrædda nótt við mikla verki í baki og ákveðið að drífa sig á slysadeild til skoðunar.

Yfirlýsing frá umræddum E liggur fyrir í málinu. Kveðst hann þar hafa átt samtal við lögreglumenn í lögreglubifreið í umrætt sinn. Hefði hann sagt þeim að stefnandinn A hefði sagt við hann að ástæða þess að D hefði verið á leið á sjúkrahúsið hefði verið sú að hann hefði fundið fyrir verkjum í baki og vinstri handlegg. Rangt væri haft eftir honum að D hefði verið að glíma við hjartavandamál í einhvern tíma. Enginn í fjölskyldunni kannaðist við það.

Í skýrslu lögreglu kemur fram að 31. október 2022 hefði lögreglukona sem skýrsluna ritar rætt við vakthafandi lækni á gjörgæsludeild sem hefði tjáð henni að D væri með útbreiddan heilaskaða eftir hjartaáfallið og fyrir lægi að meðferð yrði hætt á næstu dögum. Hefði hann sagt að D hefði fengið bráðalokun á kransæð sem leitt hefði til hjartaáfalls, sem síðan hefði leitt til slyssins. D lést síðan 3. nóvember 2022.

Ljósmyndir af vettvangi í umrætt sinn liggja fyrir í málinu, bæði í frumskýrslu lögreglu og í skýrslu tæknideildar lögreglu. Má þar sjá, eins og lýst er í skýrslu tæknideildar, að engin hemla- eða skriðför voru merkjanleg, einungis hjólför á grasbala sem sýndu að bifreiðinni hefði verið ekið út af veginum. Hjólbarðar bifreiðarinnar voru negldir og í góðu ástandi og ekkert benti til að útbúnaði ökutækisins hefði verið áfátt fyrir slysið.

Með bréfum, dags. 21. desember 2022, gerðu stefnendur skaðabótakröfur á hendur stefnda og kröfðust bóta vegna missis framfæranda og útfararkostnaðar. Stefndi hafnaði bótaskyldu með bréfi, dags. 1. júní 2023, á þeim grundvelli að umferðarslys D yrði hvorki rakið til stjórnunar né notkunar bifreiðarinnar í umrætt sinn. Afstöðu stefnda var skotið til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum 14. ágúst 2023. Nefndin skilaði álit þann 3. október 2023 og komst að þeirri niðurstöðu að stefnandi og börn hennar ættu ekki rétt til bóta úr slysatryggingu bifreiðarinnar. Höfðuðu stefnendur þá mál þetta.

Undir rekstri málsins lögðu bæði stefnendur og stefndi fram beiðnir um dómkvaðningu matsmanns til að svara tilteknum spurningum. Kvaddur var til F, sérfræðingur í lyflækningum og hjartalækningum, og er matsgerð hans dagsett 4. október 2024.

Í niðurstöðum hans kemur fram að nánast öruggt væri að D hefði fengið bráða lokun á vinstri slagæð a.m.k. 1–2 klst. fyrir slysið sem hafi valdið súrefnisþurrð og drepi í hjartavöðva sem síðar hafi leitt til hjartastopps. Varðandi tímasetningu hjartastoppsins kom fram að hvorki væri hægt að fullyrða að það hefði orðið áður en hann ók út af veginum né að það hefði verið eftir það. Engin ummerki hafi verið um háorkuáverka á brjóstakassa, háls- og/eða höfuðáverka sem hefðu getað orsakað hjartastopp. Varðandi þá spurningu hvort líkamsstaða eftir bílveltuna, þar sem hann hefði hangið fastur á hvolfi í bílbelti, hefði haft þar áhrif kvað hann fræðilega mögulegt að aukinn blóðþrýstingur og adrenalínáhrif í tengslum við slysið hafi valdið aukinni súrefnisþörf í hjartavöðva, sem verið hafi með bráða kransæðastíflu, og það hafi aukið líkur á alvarlegri taktruflun og leitt til þess að hann hefði farið í hjartastopp sem hann annars hefði ekki farið í. Hann vitnaði í danska rannsókn um að 11,6% líkur væru á hjartastoppi við bráða kransæðastíflu

en kvað þessar líkur geta verið hærri í þessu tilviki þar sem um væri að ræða lokun á vinstri kransæð sem oftar væri orsakavaldur hjartastopps en aðrar kransæðar.

Við aðalmeðferð málsins gaf A aðilaskýrslu. Þá gáfu E og F, dómkvaddur matsmaður, vitnaskýrslu.

## II

### *Málsástæður stefnanda*

Stefnandi A kveðst byggja bótagrundvöll og kröfugerð sína á því að stefnda beri að greiða sér og ólöggráða börnum sínum bætur vegna missis framfæranda og útfararkostnað, sbr. 12.–14. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Sé bótaréttur til staðar úr slysatryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar [...] hjá stefnda, sbr. lög nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, einkum 4. og 9. gr.

Stefnandi vísar til þess að í 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar sé fjallað um að eigandi ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Þá sé fjallað um stjórnun ökutækja í 1. mgr. 9. gr. sömu laga hvar fram kemur að lögboðin ökutækjatrýgging skuli tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækis, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis, sbr. 4. gr. laganna.

Stefnandi kveðst byggja í fyrsta lagi á því að D hafi farið í hjartastopp eftir að hafa lent í umferðarslysinu. Fyrir liggir að hann hafi verið fluttur á slysa- og bráðadeild LSH í kjölfar slyss og hjartastopps þar sem hann hafi látist örfáum dögum síðar. Orsök slyssins séu vissulega um margt óljós og margt sé á reiki varðandi atburðarásina er hafi leitt til þess. Þannig sé óljóst hvort skyndileg veikindi hafi gert vart við sig áður en slysið varð og þannig valdið slysinu, hvort veikindi hafi komið upp í aðdraganda slyssins eða hvort veikindi hafi komið upp eftir slysið. Þá sé óljóst hvaða veikindi hafi herjað á D í bifreiðinni, þ.e. hver upphafsveikindi hans hafi verið, en fyrir liggir að komið hafi verið að honum í hjartastoppi.

Stefnandi telur, með vísan til atvika máls, sér í lagi þegar litið sé til sjúkrasögu D og staðsetningar bifreiðarinnar í kjölfar slyssins, að allar líkur standi til þess að hann hafi rásað af veginum, velt bifreiðinni og fengið hjartaáfall á meðan eða skömmu eftir að hafa velt henni.

Stefnandi bendir á að samkvæmt sjúkraskrá D, [...], hafi hann enga sögu haft um hjartavandamál eða brjóstverki fyrir slysið, að undanskilinni einni komu á slysideild

LSH 28. janúar 2020, tæplega þremur árum fyrir umferðarslysið. Ekkert í sjúkraskrá D bendi til þess að hann hefði farið í hjartastopp fyrir umferðarslysið. Af sjúkraskrá D verði hins vegar greinilega ráðið að hann hafi glímt við slæma bakverki sem hafi hrjáð hann um langt skeið. Það hafi verið ástæða þess að hann ætlaði að fara á LSH til skoðunar 22. október 2022. Í öðru lagi verði ekki annað ráðið af lögregluskýrslu en að bifreiðin hafi staðnæmst eftir nokkrar veltur og endað á hvolfi, nokkuð frá akvegi [...]. Þá hafi hjólför verið á grasbala á vettvangi. Þótt ekki sé hægt að fullyrða um orsök hjartaáfallsins og andláts D bendi stefnandi á að áverkar á líkama hans hafi verið tiltölulega litlir sé litið til alvarleika umferðarslyssins og þess hve tjónuð bifreiðin hafi verið. Því sé hægt að álykta að D hafi orðið fyrir svo miklu áfalli við slysið að hann hafi farið í hjartastopp í kjölfarið með fyrrgreindum afleiðingum, en ekki sé óþekkt að þeir sem lenda í umferðarslysum fái áfall sem geti eitt og sér komið hjartaáfalli af stað. Þá sé þekkt að þeir sem lendi í umferðarslysum hljóti við það háls- eða höfuðmeiðsl, sem leitt geti til hjartaáfalls. Með vísan til framangreinds og fyrirliggjandi gagna telji stefnandi sig hafa fært fram haldbær rök fyrir því að D hafi lent í umferðarslysinu áður en hann hafi farið í hjartastopp.

Verði ekki talið að D hafi lent í umferðarslysinu áður en hann hafi farið í hjartastopp byggji stefnandi á því að í öllu falli sé ósannað að hjartaáfallið hafi orðið á undan umferðarslysinu. Samkvæmt meginreglu íslensks réttarfars hvíli sönnunarbyrði á þeim sem haldi staðhæfingu fram. Sem fyrr segi hafi stefndi VÍS hafnað bótaskyldu úr slysatryggingu ökumanns og eiganda á þeim grundvelli að andlát D væri ekki að rekja til umferðarslyssins 22. október 2022. Afstaða þessi virðist grundvölluð á röngum upplýsingum í skýrslu lögreglu frá 1. nóvember 2022 sem og sjúkraskrá D frá LSH. Í lögregluskýrslu, dags. 1. nóvember 2022, komi fram að samkvæmt upplýsingum frá stefnanda og E, bróður D, hafi D verið að glíma við hjartavandamál í einhvern tíma. Fullyrti stefnandi að hvorki hún né E hafi veitt lögreglu slíkar upplýsingar. Fyrir liggi yfirlýsing E, dags. 19. mars 2024, þar sem gerð sé grein fyrir því hvað hafi farið fram á milli hans og lögreglunnar. Sökum tungumálaörðugleika hefði E komið fram sem málsvari stefnanda í samskiptum við lögreglu og lækna. Samkvæmt umræddri yfirlýsingu hafi málsatvik verið þau að þann 22. október 2022 hefði E hringt í farsíma D til þess að fá upplýsingar um líðan hans, en lögregla hefði þá verið með síma D í fórum sínum. E hafi verið upplýstur um ástandið á D og honum boðið að fá far með lögreglunni upp á bráðamóttöku LSH í Fossvogi og síðar á LSH við Hringbraut. E hefði þegið það og fengið far með tveimur lögregluþjónum. Í lögreglubifreiðinni hefði hann átt samtal

við lögregluþjónana þar sem hann hefði greint frá því sem stefnandi hefði sagt honum um ástæðu þess að D hefði farið á sjúkrahúsið aðfaranótt 22. október 2022. D hefði ætlað að leita upp á LSH vegna verkja í baki og vinstri handlegg. Í lögregluskýrslunni, dags. 1. nóvember 2022, sé ranglega haft eftir E að D hefði verið að glíma við hjartavandamál í einhvern tíma. E hafi aldrei veitt slíkar upplýsingar og enginn í fjölskyldunni kannist við að D hefði verið að glíma við hjartavandamál, enda engar líkur á að hann hefði fengið að aka sjálfur upp á spítala ef slík vandamál hefðu verið til staðar. Upplýsingar í lögregluskýrslunni frá 1. nóvember 2022 séu því rangar. Rétt sé að benda á í því samhengi að efni lögregluskýrslunnar, þar sem fram komi að ákveðnar upplýsingar hafi verið fengnar hjá E, hafi ekki verið borið undir hann. Hvað varði upplýsingar í sjúkraskrá D frá LSH sé þar aðeins að finna getgátur um að líkleg orsök umferðarslyssins hafi verið hjartastopp. Þannig sé til dæmis skráð í fyrstu innlagnarnótu á gjörgæslu að D hafi verið á leið á bráðamóttökuna vegna brjóstverkja, sem sé alfarið rangt og virðist byggja á fyrirfram gefnum forsendum þar sem hann hafi verið í hjartastoppi þegar komið hafi verið að honum á vettvangi. Eftir það sé svo reglulega slegið föstu að D hafi farið í hjartastopp áður en bílveltan hafi orðið en engin gögn séu því til staðfestingar.

Stefnandi byggir á því að gögnin sem liggja til grundvallar ákvörðun stefnda VÍS um að hafna bótaskyldu uppfylli með engu móti þá sönnunarbyrði sem gera verði kröfu um svo þau geti talist haldbær og marktæk. Annars vegar sé um að ræða rangar upplýsingar í lögregluskýrslu og hins vegar getgátur sem séu með öllu ósannaðar.

Með vísan til framangreinds kveðst stefnandi telja að það sé alfarið ósannað að D hafi farið í hjartastopp áður en hann lenti í umferðarslysinu.

Verði ekki fallist á D hafi farið í hjartastopp eftir að umferðarslysið átti sér stað og jafnframt að vafi sé uppi í málinu hvort kom á undan, sem verði skýrður stefnanda í óhag, kveðst stefnandi byggja á því að samt sem áður hafi skaðabótaskylda stofnast úr slysatryggingu ökutækis [...] vegna slyssins, þar sem andlát ökumanns sé að rekja til notkunar bifreiðarinnar í skilningi laga nr. 30/2019. Fyrir liggja að D hafi lagt af stað frá heimili sínu, [...], og hafi leið hans legið á slysideild LSH í Fossvogi hvar hann hafi ætlað að fá lækni skoðun vegna verkja í baki og vinstri handlegg. Óumdeilt sé að D hafi verið ökumaður bifreiðarinnar þegar slysið varð og að hann hafi þá verið einn í bílnum. Verði talið að D hafi fengið hjartaáfall fyrir slysið, og það talið hafa valdið umferðarslysinu, verði að líta til þess að hinn látni hafi verið fastur í bifreiðinni utan vegar á [...], hjálparvana um miðja nótt. D hafi ekki átt annarra kosta vól í kjölfar slyssins

en að hiraast í bílnum þangað til hjálp bærast. Stefnandi byggir því á að umferðarslys og andlát D sé að rekja til hættueiginleika bifreiðarinnar sem ökutækis, enda megi gera ráð fyrir því að hefði hinn látni verið í öðrum aðstæðum hefði að öllum líkindum verið hægt að koma honum undir læknishendur fyrr en raun varð. Þannig hefði verið hægt að bjarga lífi D hefði hann ekki verið fastur hjálparlaus í bifreiðinni eftir að hún hefði farið nokkrar veltur og endað á hvolfi. Það verði enda tæplega fullyrt að hann hefði látist í kjölfar hjartaáfallsins, sé tekið mið af sjúkrasögu hans og gögnum málsins. Notkun bifreiðarinnar hafi leitt til tjónsins sem hér um ræðir.

Stefnandi kveðst loks telja að hættueiginleikar bifreiðarinnar séu svo miklir sem slíkir, eins og atvikum hátti í máli þessu, að í öllu falli sé hægt að leggja þá að jöfnu við notkun bifreiðarinnar.

Stefnandi bendir á að samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar þurfi orsök ekki að vera meginorsök tjóns. Af því leiði að notkun og stjórnun bifreiðarinnar [...] þurfi ekki að hafa verið meginorsök andláts D. Það sé nóg að hún hafi verið meðverkandi þáttur og þannig meðorsök andlátsins, en hefði D ekki verið í bifreiðinni þegar hann fékk hjartaáfall standi allar líkur til þess að hann hefði fyrr komist undir læknishendur og þannig verið hægt að bjarga lífi hans. Þá telji stefnandi að hægt sé að leiða líkur að því að tjónið, þ.e. andlát D, hefði ekki átt sér stað, a.m.k. ekki í þeirri mynd sem raun varð, ef aðstæður hefðu ekki verið þannig að D hefði þurft að hanga fastur í bílbelti á hvolfi eftir veltur.

Stefnandi A kveður upphæð krafna sinna byggja á skaðabótalögum nr. 50/1993 eins og þau hafi verið á slysdegi. Ekki er uppi ágreiningur í málinu um fjárhæð þeirra eða forsendur að baki þeim.

#### *Málsástæður stefnda*

Stefndi kveðst byggja sýknukröfu sína á því að tjón vegna andláts D, ökumanns bifreiðarinnar [...], falli utan gildissviðs 9. gr. laga um ökutækjategyggingar nr. 30/2019 og þar af leiðandi bótasviðs slysatryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 24. gr. vátryggingarskilmála Vátryggingafélags Íslands hf. nr. BA10. Til þess að tjón vegna andláts ökumanns bifreiðarinnar [...] verði fellt undir gildissvið 9. gr. laga um ökutækjategyggingar þurfi slysið annars vegar að hafa orðið við stjórnun ökumanns á ökutækinu og hins vegar að verða rakið til notkunar ökutækisins í merkingu 4. gr. laga um ökutækjategyggingar. Að mati stefnda verði andlát ökumannsins eins og atvikum

málsins sé háttað hvorki rakið til stjórnunar hans á ökutækinu né heldur til notkunar þess og séu því ekki til staðar orsakatengsl milli tjóns stefnanda og notkunar eða stjórnunar hins látna á ökutækinu.

Stefndi bendir á að samkvæmt 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatryggingar skuli sá sem ábyrgð beri á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki bæta það tjón sem hljótist af notkun þess, enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Um sé að ræða svokallaða hlutlæga bótaábyrgð ábyrgðarmanns ökutækis. Skilyrði fyrir því að hin hlutlæga bótaregla laga um ökutækjatryggingar gildi sé að tjón hafi hlotist við notkun ökutækisins. Þegar metið sé hvort um notkun sé að ræða verði að horfa til þess að lagaleg skilgreining á hugtakinu notkun ökutækis sé þrengri en almenn orðskýring gefi til kynna. Hæstiréttur Íslands hafi þannig í fjölda dóma skýrt hugtakið með þröngum hætti, þannig að hin hlutlæga bótaábyrgð nái aðeins til tjóns sem leiði af þeirri notkun ökutækisins sem hafi í för með sér að sérstakir hættueiginleikar þess verði virkir, þ.e. til hraða, vélarafls eða þyngdar ökutækisins. Jafnframt sé skilyrði að það tjón sem um ræði sé í nánu og fyrirsjáanlegu orsakasambandi við hættueiginleika bifreiðarinnar. Það sé afstaða stefnda að gögn málsins sýni að hjartastopp ökumanns hafi ekki verið í neinum tengslum við hættueiginleika ökutækisins. Stefndi telji því ósannað að ofangreindum skilyrðum sé fullnægt og því verði orsök tjónsins ekki rakin til notkunar ökutækisins heldur eingöngu til innri veiklunar ökumanns sem hafi fengið hjartaáfall sem leitt hafi til andláts hans.

Í þessu samhengi bendi stefndi á að öll gögn málsins bendi til þess að ökumaðurinn hafi farið í hjartastopp sem leitt hafi til þess að bifreiðin hafi farið út af veginum á tröppur þar sem hún hafi oltið. Þannig liggi í fyrsta lagi fyrir framburður stefnanda og bróður ökumanns þess efnis að ökumaðurinn hafi glímt við hjartavandamál í einhvern tíma og hafi um nóttina vaknað við mikla bakverki og ákveðið að fara á slysadeild. Það sama komi fram í læknisfræðilegum gögnum málsins. Í stefnu sé því svo haldið fram að hann hafi verið með verk í baki og handlegg sem alkunna er að séu meðal einkenna kransæðastíflu og hjartaáfalls. Hjartaáfall hafi síðan raungerst á leið hans á spítalann. Í öðru lagi liggi fyrir fjöldi læknisfræðilegra gagna þar sem fullyrt sé að hjartastopp ökumanns hafi verið orsök útafakstursins. Í þriðja lagi hafi ökumaðurinn leitað til læknis vegna hjartavandamáls áður. Í fjórða lagi komi fram í læknisfræðilegum gögnum málsins að engir sjáanlegir áverkar hafi verið á ökumanni aðrir en mar eftir bílbelti. Í fimmta lagi liggi fyrir að viðbragðsaðilar hafi komið að ökumanninum í bílbelti bifreiðarinnar á

hvolfi, sem bendi til þess að ökumaðurinn hafi verið kominn í hjartastopp er bifreiðin staðnæmdist enda hafi ekkert hindrað för hans út úr bifreiðinni annað en líkamlegt ástand hans. Í sjötta lagi bendi öll verksummerki á vettvangi til þess að ökumaðurinn hafi farið í hjartastopp sem leitt hafi til útafakstursins. Þannig hafi engin ummerki verið um að ökumaður hefði misst stjórn á bifreiðinni, s.s. hemlaför eða skriðför. Öll verksummerki bendi því til þess að ökumaðurinn hafi ekki verið með meðvitund þegar bifreiðin hafi farið út af veginum. Bendi stefndi í því samhengi á að för eftir bifreiðina á grasfleti hafi verið þráðbein.

Stefndi kveður mikilvægast að óumdeilt sé að ökumaður hafi farið í hjartastopp sem rakið verði til bráðalokunar á kransæð. Öll gögn málsins beri með sér að hann hafi verið á leið á bráðamóttöku vegna verkja sem hafi gefið til kynna kransæðastíflu. Engir áverkar hafi verið á honum og öll verksummerki bendi til þess að bifreiðin hafi verið stjórnlaus þegar henni hafi verið ekið út af. Það styðji að ökumaðurinn hafi verið kominn í hjartastopp áður en umferðaróhappið átti sér stað.

Stefndi telur ljóst að andlát ökumanns verður heldur ekki rakið til stjórnunar hans á ökutækinu. Sönnunarbyrðin um að tjón stefnanda verði rakið til stjórnunar ökumanns á ökutækinu eða til notkunar þess og að orsakatengsl séu milli notkunar eða stjórnunar ökumanns á því og tjóns stefnanda hvíli á stefnanda. Styðjist það við þá meginreglu íslensks réttarfars að sönnunarbyrðin hvíli á stefnanda um þau atriði sem hann beri fyrir sig sér til hagsbóta. Í því felist að það hvíli á stefnanda að sýna fram á að skilyrði bótaréttar séu fyrir hendi. Sú sönnun hafi ekki tekist, hvorki að umferðaróhappið hafi verið meginorsök né meðorsök andláts ökumannsins. Stefndi A hafi ekki lagt fram nein gögn sem styðji þá fullyrðingu hennar að andlát ökumanns verði rakið til áverka eða áfalls sem rekja megi til útafakstursins eða bílveltunnar. Þvert á móti bendi öll gögn málsins til hins gagnstæða.

Stefndi kveðst mótmæla þeirri málsástæðu stefnanda að sönnunarbyrðin um að andlát ökumanns [...] verði ekki rakið til umferðaróhappsins hvíli á stefnda. Málsástæðan sé í andstöðu við fordæmi íslenskra dómstóla, skoðanir fræðimanna og ofangreinda meginreglu. Fallist dómurinn af einhverri ástæðu á þessa málsástæðu stefnanda byggi stefndi á því að fram sé komin fullnægjandi sönnun þess að ökumaður [...] hafi fengið hjartaáfall áður en umferðaróhappið átti sér stað og að hjartaáfallið sé orsök umferðaróhappsins en ekki öfugt.

Stefndi kveðst jafnframt byggja á því að jafnvel þótt sýnt yrði fram á að hjartaáfallið hefði átt sér stað eftir umferðaróhappið skorti eftir sem áður á það að sýnt hafi verið fram á orsakatengsl milli hjartaáfallsins og notkunar og stjórnunar ökutækisins. Stefndi mótmæli þeirri málsástæðu stefnanda að andlát ökumanns [...] sé að rekja til hættueiginleika bifreiðarinnar sem ökutækis á þeim grundvelli að gera megi ráð fyrir því að ef hinn látni hefði verið í öðrum aðstæðum hefði hann að öllum líkindum komist fyrir undir læknishendur en raun varð, eins og segi í stefnu. Þannig sé því haldið fram að ef hann hefði ekki verið fastur í bifreiðinni hefði verið hægt að bjarga lífi hans. Það að ökumaðurinn hafi ekki fengið aðstoð strax verði ekki rakið til hættueiginleika ökutækis sem ökutækis í skilningi laga um ökutækjatryggingar, þ.e. til hraða, vélarafls eða þyngdar ökutækisins. Ökutækið hafi þannig ekki verið hættulegri staður en hver annar staður til að vera í eftir hjartastopp. Þannig séu engin orsakatengsl milli þess hversu langan tíma það hafi tekið fyrir ökumann að fá hjálp og þess að hann hafi verið staðsettur í ökutæki. Þvert á móti megi ætla að ökutækið hafi dregið athygli að ökumanninum og þannig orðið til þess að hann hafi fengið hjálp fyrr en ella. Þannig hafi ökutækið ekki verið hættulegri staður til að fara í hjartastopp í en hver annar staður. Í þessu samhengi bendi stefndi á að ökumaðurinn hafi ekki verið fastur í ökutækinu af neinni annarri ástæðu en þeirri að hann hafi verið í hjartastoppi. Stefndi telji því að andlát ökumanns bifreiðarinnar [...] verði ekki rakið til útafakstursins eða bílveltunnar og þannig ekki til notkunar eða stjórnunar hans á ökutækinu. Gagnvart stjórnun og notkun ökumanns [...] á bifreiðinni sé kransæðastíflan og hjartaáfallið sjálfstæður, tilviljunarkenndur og utanaðkomandi atburður, sem tengist ekki notkun bifreiðarinnar eða stjórnun hennar eða nokkrum öðrum áhættuatriðum sem dæmigerð séu fyrir ökutæki. Andlát ökumanns verði þannig ekki rakið til notkunar eða stjórnunar ökumanns á ökutækinu og falli þar af leiðandi ekki undir gildisvið 9. gr. laga um ökutækjatryggingar nr. 30/2019. Stefnandi þessa máls eigi því ekki rétt á bótum úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar [...].

### III

#### *Niðurstaða*

Í máli þessu er deilt um hvort greiða skuli stefnendum bætur vegna missis framfæranda og útfararkostnað á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda bifreiðarinnar [...] hjá stefnda. Vísar stefnandi í því sambandi til 1. mgr. 4. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 30/2019, um ökutækjatryggingar.

Í 1. mgr. 4. gr. umræddra laga kemur fram að eigandi ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Þá er fjallað um stjórnun ökutækja í 1. mgr. 9. gr. laganna og kemur þar fram að lögboðin ökutækjatrygging skuli tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækis, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis, sbr. 4. gr. laganna.

Fyrir liggur í málinu að D, eiginmaður stefnandans A, og faðir meðstefnenda hennar í málinu, ók bifreiðinni [...], aðfaranótt 22. október 2022, þegar hún fór út af veginum og valt. Þá liggur fyrir að þegar að var komið var hann í hjartastoppi. Byggir stefnandi á því að hjartastoppið hafi orðið í kjölfar umferðarslyssins, en ekki fyrir það, en því mótmælir stefndi.

Eins og lýst var hér að framan kemur fram í matsgerð dómkvadds matsmanns að nánast öruggt væri að D hefði fengið bráða lokun á vinstri slagæð fyrir slysið sem valdið hefði súrefnisþurrð og drepi í hjartavöðva. Þá kemur þar fram að ekki sé hægt, út frá læknisfræðilegum gögnum, að segja nákvæmlega til um hvenær hjartastoppið, sem varð í kjölfarið, hefði orðið. Hvorki væri hægt að fullyrða að það hefði orðið áður en bifreiðin fór út af veginum né að það hefði verið eftir það.

Áður voru rakin hver verksummerki voru á vettvangi þegar að var komið og sjá má af ljósmyndum sem fyrir liggja í málinu. Voru ekki merkjanleg nein hemla- eða skriðför heldur sýndu hjölför, sem voru á grasfleti, að bifreiðinni hafði verið ekið rakleitt út af veginum. Virðist af þeim að dæma sem ökumaður hafi ekki brugðist á neinn hátt við því að bifreiðin var á leið út af veginum.

Það er mat dómsins, þegar litið er til gagna málsins um ástand D umrædda nótt og gagna um fyrrgreind verksummerki á vettvangi, að allar líkur séu til þess að hann hafi misst meðvitund vegna hjartastopps áður en bifreiðin fór út af veginum og að hjartastoppið hafi þannig valdið umferðarslysinu. Þá eru sömuleiðis allar líkur á að þau óþægindi sem leiddu til þess að D var á leið á bráðamóttöku hafi stafað af hinni bráðu kransæðastíflu sem lýst er í skýrslu dómkvadds matsmanns, þótt óvíst sé að hann hafi sjálfur gert sér grein fyrir því.

Stefnandi A byggir á því, ef sannað þyki að hjartastoppið hafi orðið fyrir umferðarslysið, að samt sem áður hafi skaðabótaskylda stofnast úr slysatryggingu ökutækis [...] vegna slyssins, þar sem andlát D hafi þrátt fyrir það verið að rekja til notkunar bifreiðarinnar í skilningi laga nr. 30/2019 og hættueiginleika hennar. Á þetta fellst

dómurinn ekki. Áður hefur verið lýst þeirri niðurstöðu dómsins að allar líkur séu til þess að D hafi farið í hjartastopp áður en bifreiðin hafnaði utan vegar. Hefur stefnandi ekki sýnt fram á að sú staðreynd að hann var í bifreið hafi valdið því að lengri tími en ella hafi liðið frá því að hann fór í hjartastopp og þar til hjálp barst. Þvert á móti er líklegt að D hafi fengið hjálp fyrr en ella enda var bifreiðin áberandi þar sem hún var á hvolfi utan vegar og viðbragðsaðilar skammt frá slyssað og því fljótir á vettvang. Þá telur dómurinn ósannað að hjartastoppið, og andlát D í kjölfar þess, verði á nokkurn hátt rakið til hættueiginleika bifreiðarinnar, notkunar hennar eða stjórnunar D á henni, en á stefnanda hvílir sönnunarbyrði þar að lútandi.

Með vísan til framangreinds er það niðurstaða dómsins, sem skipaður er sérfróðum meðdómsmanni, að ósannað sé að andlát D verði rakið til hættueiginleika bifreiðarinnar, notkunar hennar eða stjórnunar D á henni í umrætt sinn. Telur dómurinn að andlát D hafi að öllum líkindum verið að rekja til hjartastopps í kjölfar bráðrar kransæðastíflu og falli það því ekki undir gildissvið 9. gr. laga um ökutækjatryggingar, nr. 30/2019. Er stefndi því sýknaður af öllum kröfum stefnenda í málinu.

Í ljósi þessarar niðurstöðu verður ekki séð að aðrar málsástæður sem aðilar hafa haft uppi í máli þessu geti haft þýðingu í því eða þarfnist frekari úrlausnar.

Rétt þykir að málskostnaður falli niður. Stefnendur njóta gjafsóknar í málinu samkvæmt gjafsóknarleyfi, dags. 24. janúar 2024. Greiðist allur gjafsóknarkostnaður þeirra úr ríkissjóði, þar með talin þóknun lögmanns þeirra, Marlenu Piekarska, sem þykir hæfilega ákveðin 2.200.000 krónur.

Björn Þorvaldsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan sem dómsformaður ásamt meðdómsmönnum Guðrúnu Sesselju Arnardóttur héraðsdómara og Daníel Karli Ásgeirssyni nýrna- og hjartalækni.

### **Dómsorð:**

Stefndi, VÍS tryggingar hf., er sýkn af kröfum stefnenda, A, B og C.

Málskostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnenda, þar með talin þóknun lögmanns þeirra, Marlenu Piekarska, 2.200.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Björn Þorvaldsson

Guðrún Sesselja Arnardóttir  
Daníel Karl Ásgeirsson