

LANDSRÉTTUR

Dómur föstudaginn 8. október 2021.

Mál nr. 349/2020:

Sjóvá-Almennar tryggingar hf.

(Kristín Edwald lögmaður)

gegn

A

(Páll Kristjánsson lögmaður)

Lykilorð

Ölvunarakstur. Stórkostlegt gáleysi. Líkamstjón. Skaðabætur. Eigin sök. Gjafsókn.

Útdráttur

A varð fyrir líkamstjóni er bifreið var ekið aftan á götusóp. A krafðist fullra bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar og byggði á því að hann hefði verið farþegi í henni. Yrði talið sannað að A hefði verið ökumaður bifreiðarinnar byggði hann á því að hann ætti rétt til fullra bóta úr slysatryggingu ökumanns. Héraðsdómur taldi sannað að A hefði verið ökumaður bifreiðarinnar umrætt sinn og að hann ætti rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns en lækkaði bætur til hans um tvo þriðju hluta. A undi við hinn áfrýjaða dóm og því var aðeins til úrlausnar fyrir Landsrétti sú niðurstaða héraðsdóms að viðurkenna bótaábyrgð S hf. á einum þriðja þess líkamstjóns sem A hlaut. Í dómi Landsréttar kom fram að A hefði verið óhæfur til að stjórna ökutæki sökum ölvunar og fíkniefnaneyslu og væri ekkert fram komið um að rekja mætti atvikið til neins annars en ölvunar- og vímuástands hans. Með háttsemi sinni hefði A sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Var talið að skilyrði 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga væri uppfyllt til að fella niður ábyrgð S hf. á líkamstjóni A. Var S hf. sýknað af kröfu A.

Dómur Landsréttar

Mál þetta dæma landsréttardómararnir Jóhannes Sigurðsson, Kristbjörg Stephensen og Símon Sigvaldason.

Málsmeðferð og dómkröfur aðila

- 1 Áfrýjandi skaut málinu til Landsréttar 4. júní 2020. Áfrýjað er dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 19. maí 2020 í málinu nr. E-[...]/2019.
- 2 Áfrýjandi krefst sýknu af öllum kröfum stefnda og málskostnaðar í héraði og fyrir Landsrétti.
- 3 Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Landsrétti eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Niðurstaða

- 4 Stefndi unír niðurstöðu hins áfrýjaða dóms og er því aðeins til úrlausnar sú niðurstaða dómsins að viðurkenna bótaábyrgð áfrýjanda á einum þriðja þess líkamstjóns sem stefndi hlaut 6. apríl 2017.
- 5 Um persónutryggingar, þar með talið slysatryggingu ökumanns, gildir II. hluti laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laganna má lækka eða fella niður ábyrgð váttryggjanda hafi váttryggður, í öðrum váttryggingum en líftryggingum, valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Hið sama eigi við ef váttryggður hefur af stórkostlegu gáleysi valdið því að váttryggingaratburður varð með því að hlíta ekki varúðarreglum. Við úrlausn á þessum atriðum skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburður bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafi sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.
- 6 Svo sem rakið er í héraðsdómi mældist áfengismagn í blóði stefnda 1,46‰ auk 45 ng/ml af kókaíni og 20 ng/ml af amfetamíni. Var áfrýjandi því óhæfur til þess að stjórna ökutæki sökum ölvunar og fíkniefnaneyslu, sbr. 3. mgr. 45. gr. og 2. mgr. 45. gr. a þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Ummerki á slyssað sýndu að bifreið þeirri er stefndi ók hafði verið ekið af allnokkru afli á götusóp sem var málaður í áberandi gulum lit og ók á um 3 km hraða á klukkustund með blikkandi ljósum á þaki og afturhluta tækisins. Er tekið undir með héraðsdómi að ekkert sé fram komið um að rekja megi atvikið til neins annars en ölvunar- og vímuástands stefnda.
- 7 Er jafnframt tekið undir með héraðsdómi að það atferli stefnda að setjast undir stýri á bifreið þegar hann var alls óhæfur til að stjórna henni hafi verið stórhættulegt. Þá hafi hann ekið bifreiðinni óvarlega og ekki í samræmi við aðstæður. Með háttsemi sinni sýndi hann af sér stórkostlegt gáleysi og er mikil mildi að ekki hlaust meira tjón af.
- 8 Samkvæmt því sem að framan er rakið um sakarstig stefnda eru skilyrði 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 uppfyllt til að fella niður ábyrgð áfrýjanda á líkamstjóni stefnda. Þótt stefndi hafi verið ungur að árum, hann tekið sig á í lífinu og félagsleg staða hans breyst eftir atburðinn gefur það ekki tilefni til annarrar niðurstöðu.
- 9 Þrátt fyrir þessi úrslit þykir rétt að málskostnaður falli niður í héraði og fyrir Landsrétti.
- 10 Ákvæði héraðsdóms um gjafsóknarkostnað stefnda verður látið standa óraskað en um þann kostnað hans hér fyrir dómi fer samkvæmt því sem greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Áfrýjandi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., er sýkn af kröfu stefnda, A.

Málskostnaður í héraði og fyrir Landsrétti fellur niður.

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um gjafsóknarkostnað stefnda skal vera óraskað. Allur gjafsóknarkostnaður hans fyrir Landsrétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Páls Kristjánssonar, 500.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur, þriðjudaginn 19. maí 2020

Þetta mál, sem var tekið til dóms 5. maí 2020, höfðar A, kt. [...], [...], Reykjavík, með stefnu birtri 28. ágúst 2019 á hendur Sjóvá-Almennum tryggingum hf., kt. [...], Kringlunni 5, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess aðallega að viðurkennd verði bótaskylda stefnda úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðar með númerið [...] vegna umferðarslyss sem stefnandi lenti í 6. apríl 2017, er hann var farþegi í bifreiðinni, sem er vátryggð hjá stefnda.

Stefnandi krefst þess til vara að viðurkennd verði bótaskylda stefnda úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns bifreiðar með númerið [...] vegna umferðarslyss sem stefnandi lenti í 6. apríl 2017, er hann var ökumaður bifreiðarinnar, sem er vátryggð hjá stefnda.

Stefnandi krefst einnig málskostnaðar úr hendi stefnda eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, auk virðisaukaskatts á málflutningsþóknun.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda svo og að stefnandi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað.

Til vara krefst stefndi þess að krafa stefnanda verði aðeins viðurkennd að hluta og að málskostnaður verði felldur niður.

Málsatvik

Þetta mál varðar það hvort stefnda beri að bæta stefnanda líkamstjón sem hann hlaut þegar jeppabifreið sem hann sat í var ekið á aðra bifreið.

Í málinu er ágreiningur um málsatvik. Hann varðar í raun það eitt hvort stefnandi hafi verið farþegi í jeppabifreiðinni eða ekið henni. Hann var undir áhrifum vímuefna þegar atvikið varð og því skiptir máli hvort hann ók eða ekki.

Alvarlegt umferðarslys varð um kl. 05:00 að morgni 6. apríl 2017 við [...] í Reykjavík, í námunda við [...]. Það var myrkur og rigning en götulýsing góð. [...] bifreið, með skráningarnúmerið [...], var ekið aftan á bifreið frá fyrirtækinu B ehf., með skráningarnúmerið [...], svokallaðan götusóp, á miklum hraða. Stefnandi var í bifreiðinni [...] og fékk þungt höfuðhögg og höfuðáverka. Hann segist ekki muna eftir slysinu eða tildrögum þess og því ekki vera viss um hvort hann hafi verið ökumaður bílsins eða farþegi. Hann telur rannsókn lögreglu á vettvangi hafa verið ófullnægjandi þar eð ekki hafi verið rannsakað til hlítar hvort hann ók bifreiðinni eða var farþegi í henni, en framburður stefnanda á vettvangi hafi gefið tilefni til slíkrar rannsóknar.

Í skýrslu sem ökumaður götusópsins gaf hjá lögreglu kvaðst hann hafa ekið á hraðanum 3 km/klst. með blikkandi ljósum austur eftir [...]. Hann kvaðst hafa séð í baksýnispeglinum þar sem jeppabifreið kom akandi á vinstra afturhornið á götusópnum. Vitnið hafi hringt í Neyðarlínuna og farið út úr bílnum. Hann hafi séð jeppann „alveg í köku“ og mann, sem var allur blóðugur í framan, sitja í bílstjórásætinu. Hann hafi ekki virst með meðvitund í fyrstu en að beiðni Neyðarlínunnar hafi vitnið rætt við manninn í sætinu og þá hafi hann rankað við sér. Maðurinn hafi stigið út úr bílnum, farið úr hettupeysunni og bullað eitthvað. Vitnið hafi heyrt hann segja að einhver hefði hlaupið í burtu en vitnið hafi ekki séð neinn og talið ótrúlegt að einhver í bifreiðinni hefði hlaupið í burtu. Vitnið bar að lögregla hefði verið komin á staðinn tveimur til þremur mínútum eftir atvikið.

Aðstæðum á vettvangi og framburði stefnanda og ökumanns [...] er lýst í lögregluskýrslu sem var rituð að morgni slysdags. Þar segir að þegar lögregla kom á staðinn hafi stefnandi staðið þar ber að ofan

og alblóðugur í framan en í góð standi að öðru leyti. Ökumaður götusópsins [...] virtist hafa sloppið vel. Lögregla ræddi við stefnanda sem sagði að vinur sinn hefði keyrt bílinn, en hlaupið í burtu og að hann myndi ekki nafnið á honum. Lögregla tók framburð stefnanda á vettvangi ekki trúanlegan. Það var álit viðbragðsaðila á vettvangi að hefði einhver setið í farþegasæti bifreiðarinnar [...] hefði sá ekki lifað slysið af, miðað við hversu illa klesst bifreiðin var þeim megin. Ökumaður [...] sagðist ekki hafa séð neinn annan en stefnanda á vettvangi. Stefnandi var fluttur með sjúkrabifreið á slysadeild.

Á slysadeild voru tekin blóðsýni úr stefnanda, en hann var grunaður um að vera undir áhrifum áfengis og lyfja. Samkvæmt niðurstöðu rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði mældist í blóðsýnum stefnanda amfetamín (20 ng/ml), kókaín (45 ng/ml) og vínandi (1,46‰).

Stefndi telur öll gögn benda til þess að það hafi verið stefnandi sem ók [...] -bifreiðinni [...] eftir [...] og aftan á [...] -vörubifreið frá B ehf. Lögregla hafi strax grunað stefnanda um akstur undir áhrifum áfengis og fíkniefna og hafi hann verið fluttur á bráðamóttöku LSH þar sem blóðsýni voru tekin úr honum. Niðurstöður rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði sýni að hann hafi verið óhæfur til þess að stjórna ökutæki þegar blóðsýni var tekið, sbr. 3. mgr. 45. gr. og 2. mgr. 45. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987.

Fram kemur í vottorði læknis á bráðamóttöku LSH í Fossvogi að stefnandi hafi sagt, þegar hann kom á slysadeild um nóttina 6. apríl 2017, að hann hefði ekið aftan á götusóp. Gert hafi verið að sárum hans og sneiðmyndir teknar. Á dagvaktinni hefði stefnandi sagt að hann hefði verið farþegi í bifreiðinni en ekki ökumaður.

Stefnandi slasaðist í árekstrinum. Nef hans brotnaði og hann fékk skurði og áverka á líkama og verki í háls hrygg. Afleiðingar slyssins eru varanlegar og kveðst stefnandi hafa þurft að sækja lækniástoð og sjúkraþjálfun vegna margvíslegra heilsufarsvandamála sem verði rakin til slyssins. Hann þurfti meðal annars að fara í aðgerð á vinstri öxl, þar sem sett var plata og skráfur í öxlina, og hann fékk heilaáverka vegna þungs höfuðhöggs sem hann hlaut í árekstrinum.

Bifreiðin [...] skemmdist töluvert í árekstrinum og kostnaður hlaust af því að hreinsa vettvang. Með vísan til 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sendi stefndi endurkröfunefnd í lok ágúst 2017 erindi um endurkröfu á hendur stefnanda vegna bóta sem stefndi greiddi úr ábyrgðartryggingu bifreiðar með númerið [...].

Stefnandi afhenti endurupptökunefnd greinargerð um málið 24. október 2017. Í henni byggði stefnandi aðallega á því að hann hefði ekki ekið bifreiðinni [...] í umrætt sinn og því ætti að hafna kröfu stefnda. Yrði talið að hann hefði valdið slysinu með stórkostlegu gáleysi taldi stefnandi til vara að lækka ætti endurkröfu stefnda með vísan til lokamálsliðar 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Því til stuðnings byggði stefnandi í fyrsta lagi á því að hann hefði verið búinn að missa tökin á líffi sínu þegar slysið varð. Hann hefði verið í talsverðri neyslu en hefði í október 2017 snúið við blaðinu og tekið sig verulega á. Í öðru lagi hefði stefnandi hafið nám í [...] á [...], en hann hefði áður en hann flosnaði upp úr námi lokið fyrstu tveimur árunum í menntaskóla. Hann hefði fengið skólalag frá félagsþjónustunni [...], sótt allar kennslustundir og honum gengi vel. Hann þyrfti að afhenda félagsráðgjafa mánaðarlega vottorð námsráðgjafa um ástundun til þess að fá skólalag sitt. Í þriðja lagi hefði stefnandi farið í meðferð á [...] 24. júní 2017 og verið þar í 10 daga. Hann hefði síðan farið í fjögurra vikna framhaldsmeðferð á vegum [...] á [...]. Hann sækta fundi hjá [...] tvisvar til þrisvar í viku. Í fjórða lagi hefði krafa stefnda um endurgreiðslu úr hendi stefnanda lagst þungt á stefnanda og valdið bakslagi í endurhæfingu hans. Í fimmta lagi lagði stefnandi fram með greinargerð sinni yfirlit yfir fjárhagsstöðu sína, þ.e. skattframtal og staðgreiðsluyfirlit, sem sýndu að hann hefði ekki fjárhagslega burði til þess að standa undir þeim kostnaði sem kynni að falla á hann.

Ákvörðun endurkröfunefndar lá fyrir 6. nóvember 2017. Nefndin taldi að stefnandi hefði valdið tjóninu með stórkostlegu gáleysi, með vísan til matsgerðar rannsóknarstofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði. Hins vegar féllst nefndin á að beita bæri lækunarheimild 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga. Vegna aldurs stefnanda, félagslegra aðstæðna og efnahags lækkaði nefndin fjárhæð endurkröfu stefnda stórlega, úr 1.801.778 kr. í 450.000 kr.

Með erindi til stefnda 10. janúar 2019 krafðist stefnandi þess að viðurkennd yrði annaðhvort bótaskylda úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar [...] eða slysatryggingu ökumanns hennar. Kröfu sinni til

stuðnings byggði stefnandi á því að ósannað væri að hann hefði ekið bifreiðinni í umrætt sinn. Rannsókn lögreglu hefði verið ófullnægjandi að þessu leyti. Til stuðnings kröfu sinni um viðurkenningu bótaréttar úr slysaftryggingu ökumanns hjá stefnda byggði stefnandi á sambærilegum sjónarmiðum og í greinargerð hans til endurkröfunefndar.

Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu tilkynnti stefnanda með bréfi 26. apríl 2019 að rannsókn máls vegna árekstursins 6. apríl 2017 hefði verið hætt því brotið væri fyrnt.

Erindi stefnanda dagsett í janúar 2018 virðist ekki hafa borist stefnda. Af gögnum málsins verður ráðið að lögmaður stefnanda hafi ítrekað erindið í símtali við lögmann stefnda í apríl 2019. Stefndi fékk afrit af rannsóknargögnum lögreglu 8. maí 2019. Hann hafnaði kröfu stefnanda alfarið með tölvuskeyti 10. maí 2019. Með vísan til rannsóknargagna lögreglu taldi stefndi sannað að stefnandi hefði verið ökumaður í umrætt sinn. Þá taldi stefndi að stefnandi hefði sýnt af sér stórfellt gáleysi við aksturinn og taldi rétt með hliðsjón af atvikum öllum að fella alfarið niður bótarétt hans úr slysaftryggingu ökumanns á grundvelli 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 og 31. gr. skilmála lögboðinnar ökutækjaftryggingar.

Stefnandi unir ekki afstöðu stefnda og mótmælir röksemdum hans. Stefnandi höfðar því þetta mál til að viðurkenndur verði réttur hans til bóta.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Aðild og kröfugerð

Aðild stefnda grundvallast á því að bifreið með skráningarnúmerið [...] sem hann hafi verið farþegi í þegar atvikið varð hafi verið tryggt lögboðinni ábyrgðartryggingu ökutækis og slysaftryggingu ökumanns hjá stefnda, sbr. 1. mgr. 91. gr., sbr. 1. mgr. 92. gr., umferðarlaga nr. 50/1987. Hann vísar jafnframt til 45. gr., sbr. 1. mgr. 44. gr., laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004.

Heimild stefnanda til að setja fram viðurkenningarkröfu byggist á 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Stefnandi hafi hlotið mikið líkamstjón í slysinu og hafi því lögvarða hagsmuni af því að leita viðurkenningardóms um kröfur sínar. Enn fremur séu afleiðingar slyssins ekki að fullu komnar fram, en stefnandi sé enn í rannsóknum vegna slyssins. Stefnandi hafi þó leitt sterkar líkur að því að hann hafi hlotið varanlegt líkamstjón sem verði rakið til slyssins.

Um aðalkröfu

Aðalkrafa stefnanda byggist á því að hann eigi sem farþegi bótarétt úr ábyrgðartryggingu bifreiðar með númerið [...], sbr. 1. mgr. 88. gr., sbr. 1. mgr. 90. gr., sbr. 1. mgr. 91. gr. laga nr. 50/1987. Stefnandi muni hvorki eftir slysinu né aðdraganda þess. Vegna þess hafi hann ekki viljað viðurkenna að hann hefði sjálfur verið undir stýri í umrætt sinn, en útiloki hins vegar ekki að svo hafi verið. Stefnandi hafi fengið mjög þungt höfuðhögg við áreksturinn, sem valdi því að hann muni lítið eftir atburðinum. Afleiðingar höfuðhöggsins séu ekki að fullu komnar fram en stefnandi glími við töluverð heilsufarsleg vandamál sem megi rekja til höggsins. Við þetta bætist að hann hafi verið í töluverðri neyslu ávana- og fíkniefna á þeim tíma er slysið varð.

Þá byggir stefnandi á því að ekki hafi verið sannað að hann hafi ekið bifreiðinni [...] þegar slysið varð. Rannsókn lögreglu á vettvangi hafi verið ófullnægjandi, en hún hafi ekki leitað að hugsanlegum ökumanni á flóttu. Vitnið Hrafn Pétursson hafi ekki borið um það að hann hefði séð stefnanda aka bifreiðinni. Vitnið hafi hins vegar sagt að hann hefði ekki séð neinn annan á vettvangi. Stefnandi telur framburð vitnisins ekki nægjanlegan einan og sér til þess að slá megi því föstu að stefnandi hafi verið ökumaður í umrætt sinn, en myrkur hafi verið á vettvangi og rigning. Því megi ætla að hinn óþekkti ökumaður hafi átt greiða undankomuleið út í myrkrið óséður. Gögn málsins beri jafnframt með sér að rannsókn á bifreiðinni [...] hafi verið ófullnægjandi. Meðal annars hafi blóð, sem var á stýri og loftþúða ökumannsmegin, ekki verið rannsakað og borið saman við blóðsýni úr stefnanda.

Stefnandi byggir á því að sönnunarbyrði fyrir því að hann hafi verið ökumaður [...] í umrætt sinn hvíli á stefnda í þessu máli.

Um varakröfu

Verði talið sannað að stefnandi hafi verið ökumaður bifreiðarinnar [...] þegar slysið varð grundvallast varakrafa hans á því að hann eigi bótarétt úr slysaftryggingu ökumanns vegna slyssins, sbr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, og að óheimilt sé að fella þann rétt niður.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga sé heimilt að lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingafélags hafi váttryggður í öðrum váttryggingum en líftryggingum valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Hið sama eigi við hafi váttryggður af stórkostlegu gáleysi valdið því að váttryggingaratburður varð með því að hlíta ekki varúðarreglum. Við úrlausn á þessum atriðum skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburður bar að, hvort váttryggður hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Stefnandi byggir á því að heildarmat á málsatvikum og þeim mælikvörðum sem séu tilgreindir í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 eigi með réttu að leiða til þess að stefnda sé óheimilt að fella bótarétt stefnanda niður að öllu leyti.

Við mat á því hvort stefnda sé heimilt að skerða eða fella niður bætur skv. 1. mgr. 90. gr. byggir stefnandi á eftirfarandi málsástæðum. Í fyrsta lagi sé dómaframkvæmd Hæstaréttar á þá leið að við skýringu á 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 beri ekki að líta svo á að áfengisneysla á slysstundu valdi því ein og sér að háttsemi tjónþola teljist stórkostlegt gáleysi. Þá byggir stefnandi jafnframt á því að mat á stórkostlegu gáleysi sé ekki eins strangt í persónutryggingum og í tilviki skaðatrygginga.

Í öðru lagi hafi stefnandi verið ungur þegar slysið varð, rúmlega tvítugur. Hann hafi hlotið líkamstjón í slysinu og ljóst sé að varanlegar afleiðingar slyssins geti haft veruleg áhrif til frambúðar, skert lífsgæði og takmarkað möguleika hans á vinnumarkaði. Í þriðja lagi hafi stefnandi tekið sig mikið á. Hann hafi verið í meðferð á [...] 24. júní 2017 til 4. júlí 2017 og framhaldsmeðferð á [...] frá 7. júlí 2017 til 4. ágúst 2017. Hann sækir enn fundi hjá [...] tvisvar til þrisvar í viku. Hann hafi jafnframt stundað nám við [...] og notið námsstyrks frá [...]. Hann sé enn fremur í vinnu hjá C ehf. og hafi staðið sig mjög vel, eins og meðmælalibréf, dags. 21. ágúst 2019, sýni.

Í fjórða lagi telur stefnandi að byggja megi á niðurstöðu endurkröfunefndar í máli hans. Þar hafi verið talið rétt, með vísan til aldurs og félagslegrar stöðu stefnanda auk efnahags, að beita lækunarheimild í 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Endurkrafa stefnda hafi verið lækkuð úr 1.801.778 kr. í 450.000 kr. Stefnandi tekur undir þessar forsendur og gerir að sínum.

Með hliðjón af öllu framangreindu og heildarmati á öllum málsatvikum telur stefnandi að stefnda sé óheimilt að fella niður bætur úr slysaftryggingu ökumanns að öllu leyti, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga.

Til stuðnings kröfu sinni vísar stefnandi til 88., 90., 91. og 92. gr., umferðarlaga nr. 50/1987. Hann vísar til 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Heimild til höfðunar viðurkenningarmáls byggist á 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Krafa stefnanda um málskostnað er reist á 129. og 130. gr. laganna og lögum um virðisaukaskatt nr. 50/1988. Um gjafsóknarheimild vísast til XX. kafla laga um meðferð einkamála og um varnarþing vísar stefnandi til 33. gr. laganna.

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi mótmælir öllum málsástæðum stefnanda. Með vísan til lögregluskýrslu, svo og framburðar vitnisins Hrafns Péturssonar telur stefndi hafið yfir allan vafa að stefnandi hafi ekið bifreiðinni [...] í umrætt sinn en hafi ekki verið farþegi eins og hann reyni að halda fram. Stefnandi eigi því ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar [...].

Eins og áður greini hafi stefndi hafnað kröfu stefnanda um bætur úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðar með númerið [...] svo og úr lögboðinni slysaftryggingu ökumanns sömu bifreiðar. Samkvæmt 31. gr. skilmála lögboðinnar ökutækjaftryggingar og 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 sé stefnda heimilt að lækka eða fella niður ábyrgð sína hafi váttryggður af stórkostlegu gáleysi valdið því að váttryggingaratburðurinn varð eða að afleiðingar hans urðu meiri en ella. Við mat á því hvort lækka beri eða fella niður ábyrgð skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburður bar að, hvort váttryggður

hafi verið undir áhrifum áfengis og fíkniefna sem hann hafði neytt sjálfviljugur og atvika að öðru leyti.

Stefndi mótmælir þeirri fullyrðingu stefnanda að sönnunarbyrðin fyrir því að stefnandi hafi ekið bifreið með númerið [...] umræddan morgun hvíli á stefnda. Þvert á móti hvíli á herðum stefnanda sönnunarbyrðin fyrir því að einhver annar en hann hafi ekið bifreiðinni, sérstaklega þegar allt bendi til þess að hann hafi ekið henni. Við komu á bráðamóttöku hafi hann sjálfur sagst hafa ekið bifreiðinni en hafi daginn eftir breytt þeim framburði og þá haldið því fram að einhver annar hefði ekið henni. Stefnandi hafi ekki getað nefnt þann sem eigi að hafa ekið bifreiðinni [...] í umrætt sinn. Hann hafi sagt fyrrverandi kærustu sína hafa ekið bifreiðinni en hafi síðar dregið þann framburð til baka.

Ökumaður [...] -vörubifreiðarinnar sem stefnandi ók aftan á hafi sagt lögreglu að hann hefði séð stefnanda sitja meðvitundarlausan undir stýri bifreiðarinnar [...] þegar vitnið sté út úr vörubifreiðinni. Vitnið hafi ekki séð neinn koma út úr bifreiðinni [...] og þegar hann athugaði með ástand stefnanda rankaði stefnandi við sér og fór út úr bifreiðinni. Í kjölfarið hafi stefnandi rifið sig úr hettupeysu og sagt að einhver hefði hlaupið í burtu en vitnið hefði ekki séð neinn annan en stefnanda. Þegar vitnið var spurt hvort sá sem var fluttur burt í sjúkrabifreið væri sá sami og hann sá undir stýri hafi vitnið játað því. Þá hafi stefnandi verið alblóðugur og mikið blóð hafi verið á útsprungnum loftpúða bílstjórægin í bifreiðinni. Þar fyrir utan hafi bifreiðin [...] verið svo illa farin hægra megin að framan og farþegarými að stefnandi hefði að öllum líkindum slasast miklu meira ef hann hefði setið þeim megin í bifreiðinni og alls ekki komist út úr henni hjálparlaust.

Stefnandi hafi verið undir verulegum áhrifum áfengis og fíkniefna við akstur bifreiðarinnar. Hann sé að auki grunaður um að hafa ekið henni of hratt miðað við aðstæður, en úti hafi verið myrkur og bleyta. Stefnandi hafi valdið slysinu af svo stórkostlegu gáleysi að hann hafi að mati stefnda fyrirgert öllum bótarétti sínum úr slysatryggingu ökumanns. Stefnandi hafi verið algjörlega óhæfur til að aka bifreið og ekkert annað en gríðarlegt ölvunar- og vímuástand hans geti skýrt það að hann ók á miklum hraða aftan á stóra skærilitaða vörubifreið með blikkandi vinnuljósum sem var ekið eftir [...] í Reykjavík á um það bil þriggja kílómetra hraða á klukkustund.

Stefnandi hafi með hegðun sinni brotið gegn hlutlægum reglum 45. gr. og 45. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987 sem banni akstur undir áhrifum áfengis og fíkniefna. Hegðun hans hafi einnig vikið verulega frá huglægum viðmiðum um það hvernig ábyrgur og grandvar ökumaður hagi sér. Stefnandi hafi lagt sjálfan sig og alla aðra í kringum sig í stórhættu. Það megi telja lán í óláni að ferðalag hans endaði á stórrí sterkbbyggðri vörubifreið en ekki t.d. á smábíl eða jafnvel hjólandi eða gangandi vegfaranda. Viðurkenning á bótaskyldu úr slysatryggingu ökumanns, jafnvel að hluta, myndi senda þau hættulegu skilaboð út í samfélagið að framangreind hegðun sé að einhverju leyti viðurkennd og í lagi. Stefnandi ítrekar því kröfu sína um sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Um lagarök vísar stefndi einkum til 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, 45. og 45. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987 og skilmála lögboðinnar ökutækjetryggingar. Um málskostnað er vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Stefnandi slasaðist í umferðarslysi snemma morguns 6. apríl 2017. Eins og fram er komið er það umdeilt hvort hann sat sem farþegi í jeppabifreið sem var ekið aftan á aðra þunga bifreið, vélknúinn götusóp, eða ók jeppabifreiðinni.

Aðalkrafa um bætur úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðar með númerið [...]

Til sönnunar því að stefnandi hafi verið farþegi í bifreiðinni vísar hann fyrst til þess að hann muni ekkert eftir atburðinum. Hann vísar jafnframt til þess sem haft er eftir honum í lögregluskýrslu, að vinur hans hafi ekið bílnum og sá hefði hlaupið í burtu. Stefnandi byggir enn fremur á því að lögregla hafi vanrækt að rannsaka atvik málsins nægilega vel. Því liggi til dæmis ekki fyrir hvort það blóð sem hafi verið á stýri bifreiðarinnar og á loftpúða fyrir ökumann hafi verið úr honum eða einhverjum öðrum. Hann vísar að auki til þess að framburður eins vitnis, ökumanns götusópsins, nægi ekki því til sönnunar að stefnandi hafi ekið bílnum. Framburður vitnisins geti ekki útilokað að stefnandi hafi kastast til og yfir í

sæti ökumanns við áreksturinn. Í öllu falli hvíli sönnunarbyrðin af því hvort stefnandi hafi ekið [...] bifreiðinni á stefnda.

Í þessu máli, eins og öllum sambærilegum bótamálum, hvílir á herðum þess sem sækir bæturnar byrðin af því að sanna að atvik hafi verið þannig að þau veiti tiltekinn bótarétt. Sá sem krefst bóta sem farþegi verður því að sýna fram á að hann hafi verið farþegi. Sú sönnunarbyrði hvílir enn þyngra á herðum hans þegar flest bendir til þess að hann hafi verið ökumaður.

Þótt stefnandi telji frásögn vitnisins Hrafns Péturssonar, ökumanns götusópsins, ekki nægja eina og sér vefengir stefnandi ekki að hann hafi setið í ökumannssætinu þegar Hrafn steig út úr götusópnum. Stefnandi hefur ekki útskýrt hvernig hann gat kastast yfir í ökumannssætið við áreksturinn ef þar sat þá þegar einhver annar. Faðir stefnanda er skráður eigandi bifreiðarinnar og stefnandi hefur ekki byggt á því að einhver honum alls ókunnur hafi ekið bifreiðinni í umrætt sinn heldur einhver félagi hans eða vinur. Hann minnst þess þó ekki að neinn þeirra hafi slasast þennan dag. Hann gaf skýrslu hjá lögreglu í lok ágúst 2017 og kvaðst þá ekki hafa rætt áreksturinn við neinn vana sinna. Hann hefur jafnframt dregið til baka þann framburð að fyrrverandi kærasta hans hafi ekið bifreiðinni.

Lögregla, sem kom á staðinn örfáum mínútum eftir atvikið, tók allnokkrar myndir af [...] bifreiðinni. Þær sýna skýrt að bifreiðin var mjög samankramin hægra megin að framan. Farþegahurðin lá á jörðinni og mjög skýr ummerki eru í þaki bifreiðarinnar farþegamegin um það hvernig bifreiðin hefur kramist undan lóðréttum afturhluta götusópsins og þak jeppans lagst niður og inn framan við farþegasætið. Í lögregluskýrslu kemur einungis fram að mikið blóð hafi verið á loftpúða fyrir ökumann en þess er ekki getið að blóð hafi verið í farþegarými.

Læknir sem tók á móti stefnanda á bráðamóttökunni hefur eftir stefnanda í vottorði að hann hefði ekið bifreiðinni. Þessu til viðbótar féllst stefnandi á að greiða stefnda endurkröfu vegna bóta á þeim grundvelli að hann hefði ekið bifreiðinni af stórkostlegu gáleysi.

Allt þetta bendir til þess að stefnandi hafi ekið bílnum í umrætt sinn. Þegar þetta liggur fyrir getur stefnandi ekki, með því að vísa til minnisleysis, vanrækslu lögreglu og þess að einungis eitt vitni sé til frásagnar, varpað sönnunarbyrðinni yfir á stefnda. Stefnandi hefur ekki getað hnekkst því sem álykta má af fram lögðum gögnum, framburði hans og gerðum eftir atvikið, að hann hafi ekið [...] bifreið eftir [...] að morgni 6. apríl 2017 aftan á vinstra horn götusóps af gerðinni [...] sem ekið var úti í vegarkanti á hraðanum 3 km/klst.

Af þessum sökum er hafnað þeirri kröfu stefnanda að hann eigi rétt til bóta úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðar með skráningarnúmerið [...].

Varakrafa um bætur úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns bíls með númerið [...]

Þá kemur til skoðunar hvort stefnandi eigi sem ökumaður bifreiðar með númerið [...] rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns hennar.

Gegn kröfu stefnanda vísar stefndi til 31. gr. skilmála lögboðinnar ökutækjatryggingar og 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Samkvæmt þessum ákvæðum sé honum heimilt að lækka eða fella niður ábyrgð sína hafi váttryggður af stórkostlegu gáleysi valdið því að váttryggingaratburðurinn varð eða að afleiðingar hans urðu meiri en ella. Við mat á því hvort lækka beri eða fella niður ábyrgð skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort váttryggður hafi verið undir áhrifum áfengis og fíkniefna sem hann hafði neytt sjálfviljugur og atvika að öðru leyti.

Í blóðsýni úr stefnanda, sem var tekið skömmu eftir atvikið, mældi rannsóknarstofa í lyfja- og eiturefnafræði áfengismagn sem var 1,46%. Hann var því samkvæmt 3. mgr. 45. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 óhæfur til þess að stjórna ökutæki. Rannsóknarstofan mældi auk þess 45 ng/ml af kókaíni í blóði stefnanda og 20 ng/ml af amfetamíni. Þegar sýnið var tekið var hann því jafnframt óhæfur til þess að stjórna ökutæki samkvæmt 2. mgr. 45. gr. a í sömu lögum vegna fíkniefnaneyslu. Samkvæmt frásögn stefnanda neytti hann þessara efna sjálfviljugur. Hann kom sér því af stórkostlegu gáleysi í ástand sem gerði hann óhæfan til þess að stjórna bifreið. Engu að síður ákvað hann að aka bifreið.

Ummerki á [...] bifreiðinni sýna að henni var ekið af allnokkru afli á götusópinn enda er skýrt lóðrétt far eftir afturhluta hans farþegamegin á [...] bílnum. Af götusópnum kastaðist jeppabifreiðin

Þversum á veginn. Þetta var árla morguns og lítið farið að birta af degi. Götusópurinn var hins vegar gulmálaður og ók löturhægt með blikkandi ljósum, meðal annars tveimur á þaki og tveimur á afturhlutanum. Maður með lágmarksathygli hefði því átt að veita sópnunum athygli í tæka tíð. Jeppabifreiðinni var því, hvað sem öðru líður, ekið óvarlega og ekki í samræmi við aðstæður. Þar fyrir utan var stefnandi ekki í bílbelti við aksturinn. Þótt það atriði eitt og sér teljist ekki stórfellt gáleysi verður ekki fram hjá því litið að hefði stefnandi spennt beltið yfir sig hefði það getað dregið verulega úr því höggi sem hann fékk þegar hann kastaðist fram við áreksturinn og hann rekur tjón sitt til. Auk þess er ekkert komið fram um það að rekja megi atvikið til neins annars en ástands ökumannsins.

Það atferli stefnanda að setjast undir stýri á bifreið þegar hann var alls óhæfur til þess að stjórna henni var stórhættulegt. Það var því mikil mildi að ekki var neinn farþegi í bifreiðinni með honum, svo og að fyrir honum varð sterkbyggð bifreið sem gat varið þann sem í henni var fyrir tjóni af völdum stefnanda en ekki smábíll sem hefði getað kramist undan þunga jeppans, hvað þá algerlega óvarinn vegfarandi. Það er því forsýninni einni fyrir að þakka að stefnandi skaðaði ekki neinn nema sjálfan sig með athöfnum sínum.

Stefnandi telur sig engu að síður eiga rétt á fullum bóttum úr slysaftryggingu ökumanns. Til stuðnings því að stefndi megi ekki lækka bæturnar vísar stefnandi til þeirra sjónarmiða sem hann færði fram gegn endurkröfu stefnda fyrir kostnaði vegna skemmda á götusópnum og vegna þrifa á vettvangi eftir atvikið.

Dómurinn telur að aldur stefnanda á slysdegi geti ekki haft þýðingu. Menn á tuttugasta og fyrsta ári eru fullorðnir. Fyrir dómi kvaðst stefnandi hafa „maxað“ öll smálán og verið kominn með einnar milljónar króna yfirdrátt þegar hann hafi í byrjun árs 2019 ákveðið að nú væri nóg komið og hann yrði að taka sig á fyrir alvöru. Fjárhagsstaða stefnanda gat haft þýðingu fyrir mat á því hvort honum bæri að endurgreiða stefnda alla þá fjárhæð sem stefndi varð að leggja út vegna árekstursins en að mati dómsins geta skuldir stefnanda ekki haft þýðingu fyrir mat á því hvort lækka megi bætur til hans vegna stórkostlegs gáleysis.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 er heimilt að líta til atvika að öðru leyti. Dómurinn telur mjög óljóst af framlögðum gögnum hversu mikið líkamstjón stefnanda verður, að hvaða marki það skerðir lífsgæði hans og jafnframt hvort það takmarkar möguleika hans á vinnumarkaði.

Lagaákvæðið tilgreinir ekki hvort þau atvik sem líta mál til séu alfarið bundin við slysstundu eða hvort líta megi til þess sem síðar kann að gerast svo sem þess að tjónvaldur hafi látið afleiðingar gerða sinna sér að kenningu verða. Dómurinn telur að líta megi til þess að stefnandi tók sig að lokum á og breytti lífferni sínu. Áreksturinn varð 6. apríl 2017 og mun stefnandi hafa farið í meðferð á [...] í júní það ár og framhaldsmeðferð á [...]. Samkvæmt framburði hans fyrir dómi náði hann þó ekki fullum tókum á neyslu sinni fyrr en í byrjun árs 2019 en hann sagðist hafa haldið bindindi frá 6. janúar 2019. Hann kvaðst einnig hafa farið þá í nám og lokið einni önn en hafa síðastliðið ár starfað í [...]. Honum væri nú treyst til þess að gegna þar starfi [...] og lýsti hann þeirri ábyrgð sem því starfi fylgir. Hann bar að það traust sem honum væri sýnt hjálpaði honum við að ná bata. Hann kvaðst hafa náð sér upp úr þunglyndi og slóðaskap og sagt skilið við neysluginina. Þess í stað lifði hann nú heilbrigðu lífi og reyndi að rækta líkama og sál. Honum fyndist hann hafa tilgang í lífinu.

Dómurinn dregur ekki úr því að háttsemi stefnanda var stórhættuleg og ljóst að mun verra líkamstjón og jafnvel mannslát hefði getað hlotist af henni. Engu að síður telur dómurinn að líta verði svo á að atvikið hafi orðið á skammvinnu tímabili þegar stefnandi hafði algerlega misst tókin á lífi sínu, en nú hafi hann tekið sig verulega á og sýnt að hann hafi sagt skilið við fyrra lífferni.

Dómurinn telur því að lækka beri bætur til stefnanda um tvo þriðju hluta en hann eigi rétt á bóttum að einum þriðja hluta úr lögboðinni slysaftryggingu ökumanns bifreiðar með númerið [...] vegna umferðarslyss sem hann lenti í 6. apríl 2017.

Dómurinn hefur einungis fallist á kröfu stefnanda að hluta til. Af þeim sökum og með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 þykir rétt að hvor aðili um sig beri sinn kostnað af málinu.

Með bréfi dómsmálaráðuneytisins, 25. júní 2019, var stefnanda veitt gjafsókn til að reka þetta mál fyrir héraðsdómi. Gjafsóknarkostnaður hans greiðist því úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Ólafs Vals Guðjónssonar, sem þykir hæfilega ákveðin 750.000 krónur. Við ákvörðun fjárhæðarinnar var tekið tillit til skyldu stefnanda til þess að greiða virðisaukaskatt af málflutningsþóknun.

Ingiríður Lúðvíksdóttir héraðsdómari kveður upp þennan dóm.

D Ó M S O R Ð

Viðurkennd er bótaábyrgð stefnda, Sjóváar-Almennra trygginga hf., á einum þriðja þess líkamstjóns sem stefnandi, A, hlaut 6. apríl 2017.

Málskostnaður milli aðila fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Ólafs Vals Guðjónssonar, 750.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.