

# Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 8. júlí 2022

Mál nr. E-2147/2021:

**A**

(*Jóhannes Albert Sævarsson lögmaður*)

**gegn**

**Vátryggingafélagi Íslands hf.**

(*Ólafur Lúther Einarsson lögmaður*)

## Dómur

- Mál þetta, sem dómtekið var 23. júní 2022, höfðaði A, [...], [...], með stefnu birtri 14. apríl 2021, á hendur Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík, til heimtu skaðabóta vegna slyss.
- Endanlegar dómkröfur stefnanda í málinu eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða honum 141.818.068 krónur, ásamt 4,5% ársvöxtum, þ.m.t. vaxtavöxtum, samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 af 19.513.000 krónum frá [...] til 30.06.2018, en af 138.155.068 krónum frá þeim degi til 08.06.2019, en með dráttarvöxtum, þ.m.t. vaxtavöxtum, samkvæmt III. kafla laga nr. 38/2001 af 141.818.068 krónum frá þeim degi til greiðsludags, allt að frádregnum 35.160.300 krónum sem stefndi greiddi inn á kröfuna þann 10. júlí 2019 og 1.808.936 krónum sem greiddar voru inn á kröfuna þann 22. júní 2022 og 31.692.986 krónum vegna eingreiðsluverðmætis örorkulífeyris stefnanda. Þá gerir stefnandi kröfu um málskostnað samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.
- Stefndi gerir þær dómkröfur að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Þá er gerð krafa um málskostnað úr hendi stefnanda að mati dómsins.

## Málsatvik

- Stefnandi varð fyrir slysi þann [...] 2017, sem farþegi [...], með fastanúmerið X, af undirtegundinni [...], á [...] í [...]. Í lögregluskýrslu dagsettri sama dag segir að ökutækið hafi ekið á gangstéttarkant vinstra megin miðað við akstursstefnu til vesturs eftir [...], farið yfir gangstéttina, lent þar á ljósastaur og síðan kastast utan í klettavegg áður en það valt og staðnæmdist á hægri hlið. Er slysið sagt hafa átt sér stað kl. 04:33 þessa nótt.

- 5 Þegar lögregla kom á slysstað var stefnandi fastur undir hægri hlið ökutækisins með andlitið við jörðu. Fætur hans lágu undir ökutækinu og virtist vera mikið undið upp á líkamann. Ekki var hægt að fá fram nein viðbrögð frá stefnanda, en hægri hönd hans lá út undan ökutækinu að aftanverðu. Athugað var með lífsmörk, en engin fundust. Þegar ökutækinu var velt af stefnanda hékk hann í öryggisbeltinu utan við ökutækið.
- 6 Í læknisvottorði B sérfræðilæknis á slysa- og bráðadeild LSH, dagsettu 20. apríl 2018, segir að við komu sjúkrabíls á slysstað hafi stefnandi verið fastur undir [...] og í hjartastoppi. Talið hafi verið að um 12 mínútur hafi liðið frá slysi og þar til sjúkraflutningamenn komu á staðinn. Stefnandi hafi verið barkapræddur og endurlífgun hafin. Hann hafi stuttu fyrir komu á sjúkrahúsið fengið aftur púls, eða um það bil kl. 05:06, en þá hafði endurlífgun staðið í um 20 mínútur. Stefnandi hafi verið með ágætan blóðþrýsting og þreifanlega púlsa við komu á slysideild. Súrefnismettun hafi verið góð. Stefnandi hafi verið meðvitundarlaus og ljósop auga verið víð og ekki svarað ljósi.
- 7 Í læknaþreffi C á heila- og taugaskurðeild LSH, dagsettu 22. febrúar 2018, sem vísað er til í matsgerð D læknis og E læknis, dagsettri 1. apríl 2019, segir að ljóst hafi verið frá byrjun að um súrefnisþurrð hefði verið að ræða í einhvern tíma. Endurteknar rannsóknir hafi sýnt merki blóðþurrðar og skemmdar í heila, allútbreiddan heilaskaða. Stefnandi hafi sýnt hægán en öruggan bata og komist til meðvitundar. Hann sé hins vegar með verulegar hreyfitruflanir, [...] og eigi erfitt með hreyfistjórnun, fyrst og fremst ganglimi. Stefnandi hafi verið fluttur á Grensásdeild.
- 8 Í læknisvottorði F, endurhæfingarlæknis á Grensásdeild, dagsettu 27. ágúst 2018, sem einnig er vitnað til í framangreindri matsgerð, segir meðal annars að stefnandi hafi verið bundinn hjólastól við komu á Grensásdeild. Hann hafi svarað spurningum þegar á hann var yrt og verið með mikla síspennu í vöðvum. Þá kemur jafnframt fram í vottorðinu að geta stefnanda til að fylgja fyrirmælum hafi verið lítil. Minni hans hafi verið verulega skert, einkum skammtímaminni. Framfarir stefnanda hafi verið litlar og engar líkur séu á því að hann komist til vinnu. Hann þurfi jafnframt mikla hjúkrun.
- 9 Við skoðun matsmanna, D læknis og E læknis, þótti stefnandi auðsýnilega mjög skertur andlega og hafa lítinn skilning. Hann átti erfitt með tal og virtist bæði vera um að ræða skilning á tali og talgetu. Hann sýndi lítil viðbrögð við spurningum og öðru sem fram fór á matsfundi. Þá var hann greinilega mjög [...].

- 10 Í niðurstöðum matsgerðar matsmanna, dagsettri 1. apríl 2019, er því lýst að rannsóknir hafi sýnt mikinn heilaskaða dreift um heilann. Framfarir hafi verið óverulegar og ljóst sé að stefnandi þurfi mikla umönnun eða allan sólarhringinn alla daga. Mjög augljóst sé að stefnandi muni aldrei snúa aftur til þeirra starfa sem hann gegndi fyrir slysið eða til annarra starfa.
- 11 Niðurstöður matsmanna eru annars þær að heilsufar stefnanda hafi verið orðið stöðugt [...] mánuðum eftir slysið, þ.e. [...] 2018. Tímabundið atvinnutjón (óvinnufærni) hafi verið frá slysdegi til þess dags. Töldu þeir stefnanda hafa verið veikan í skilningi skaðabótalaga frá slysdegi til [...] 2018 og rúmfastan allt tímabilið. Mátu matsmenn miska stefnanda vera 99 stig þegar einvörðungu væri litið til þessa tiltekna slyss, en 77 stig ef tekin væru með í reikninginn slys sem hann hefði áður orðið fyrir. Töldu matsmenn jafnframt að sérstaklega stæði á hvað varðaði mat á afleiðingum slyssins. Varanleg örorka stefnanda samkvæmt 5. gr. skaðabótalaga var metin 100%.
- 12 Lögmaður stefnanda sendi stefnda kröfubréf, dagsett 8. maí 2019, og krafðist bóta úr ábyrgðartryggingu ökutækisins X. Stefndi hafði áður, þ.e. 8. febrúar 2018, upplýst um þá afstöðu félagsins að skerða ætti bætur um 2/3 hluta þar sem stefnandi hefði af stórkostlegu gáleysi orðið meðvaldur að tjóninu, sbr. 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga. Sú afstaða stefnda var staðfest af úrskurðarnefnd í váttryggingamálum þann 7. maí 2019.
- 13 Uppgjör fór fram þann 10. júlí 2019, en bætur voru skertar um 2/3 vegna eigin sakar stefnanda. Þá var sömuleiðis ágreiningur á þeim tíma um ákveðna bóталиði. Lögmaður stefnanda gerði margvíslega og ítarlega fyrirvara við móttöku bótanna, þ.á m. varðandi þá ákvörðun stefnda að skerða bætur um 2/3 hluta.
- 14 Í aðdraganda aðalmeðferðar málsins fyrir dómi náðu málsaðilar saman um það sem út af stóð þeirra á milli, að öðru leyti en því hvort skerða eigi bætur vegna eigin sakar stefnanda og þá hve mikið, þ.m.t. um uppgjör vegna einstakra bóталиða. Voru stefnanda í framhaldi af því greiddar viðbótarbætur og breytt kröfugerð lögð fram við upphaf aðalmeðferðar í málinu, sem var miðuð við samkomulag málsaðila.
- 15 Við aðalmeðferð málsins var samkvæmt þessu upplýst að einungis stæði eftir að leysa úr því hvort skerða skuli bætur til stefnanda vegna eigin sakar hans og þá hve mikið, ef sú yrði raunin. Ekki væri hins vegar lengur ágreiningur um einstaka bóталиði eða uppgjör tjónsins, að öðru leyti en hvað varðaði skerðingu vegna eigin sakar. Stefndi hefði sömuleiðis fallið frá kröfu um bætur vegna sjúkrakostnaðar í

fram tíðinni og annars tjóns. Þá hefði hann jafnframt fallið frá áskilnaði um endurútreikning á eingreiðsluverðmæti lífeyrisréttinda. Því væri óumdeilt að miða ætti við það að 31.692.986 krónur skyldu dragast frá bótum til stefnanda vegna varanlegrar örorku.

### **Helstu málsástæður stefnanda**

- 16 Stefnandi byggir mál sitt hvað varðar þann ágreining sem enn er fyrir hendi á því að hann hafi slasast alvarlega í umferðarslysi þann [...] 2017. Hann hafi hlotið bæði líkamlegan og vitsmunalegan skaða vegna þess, sem hafi haft í för með sér tímabundnar og varanlegar afleiðingar. Þetta hafi verið staðfest með örorkumati lækna D og E, dagsettu 1. apríl 2019. Stefnandi hafi því lögvarða hagsmuni af því að fá skorið úr um fulla bótaskyldu stefnda og fullan bótarétt sinn úr ábyrgðartryggingu ökutækisins X hjá stefnda.
- 17 Stefnandi byggir á því að tjónsatvikið hafi verið slys í skilningi skaðabótaréttarins og að orsakasamband sé sannað á milli tjónsatburðarins og þeirra afleiðinga sem stefnandi búi við í dag samkvæmt fyrirbyggjandi læknisfræðilegum gögnum og örorkumati.
- 18 Stefnandi telur afleiðingar slyssins að fullu bótaskyldar úr ökutækjatrýggingu X hjá stefnda. Byggt sé á þeim fyrirvörum sem gerðir voru í bráð og lengd þegar stefnandi veitti viðtöku hlutauppgjöri bóta úr hendi stefnda þann 10. júlí 2019.
- 19 Stefnandi byggir á því að hann hafi ekki verið valdur að eigin skaða þegar ökutækið X valt þann [...] 2017. Hann hafi verið farþegi í ökutækinu og spenntur í öryggisbelti. Hann hafi ekki verið við stjórn ökutækisins og því í engri aðstöðu til að forða slysinu.
- 20 Vegna alvarlegrar vitsmunaskerðingar stefnanda sé hann ekki til frásagnar um það hvað gerðist um kvöldið fyrir slysið, við slysið eða eftir það. Það þyki hins vegar hafa líkindi gegn honum að hann hafi vitað eða mátt vita af því að ökumaður X hefði verið undir áhrifum áfengis og ófær um að stjórna ökutæki þegar stefnandi tók sér far með ökutækinu [...] 2017. Einnig að hann hafi vitandi um ástand ökumannsins ákveðið að setjast upp í ökutækið og með því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og stofnað sjálfum sér þar með í hættu. Sjálfur hafi stefnandi verið drukkinn, en fráleitt sé að ætla að honum hafi verið kunnugt um áfengisástand ökumannsins.
- 21 Þótt stefnandi og ökumaður X hafi nokkru áður setið saman í leigubíl á leið heim til ökumannsins sé það engin staðfesting á því að stefnandi hafi vitað af ölvunarástandi ökumannsins. Af gögnum megi ráða að ökumaðurinn hafi komið síðar í gleðskap

- kvöldið fyrir slysið, þar sem stefnandi hafi verið fyrir. Sú staðreynd ein og sér að þeir skuli hafa verið samferða í leigubíl umrædda nótt feli ekki í sér fullvissu fyrir því að stefnandi hafi vitað, mátt eða átt að vita að ökumaðurinn hefði drukkið áfengi fyrir um kvöldið.
- 22 Þá þyki sú staðreynd að báðir hafi þeir verið [...] gefa þeirri fullyrðingu aukið vægi að stefnandi hafi hvorki vitað, né mátt ætla, að ökumaðurinn hefði sest upp í ökutækið X undir áhrifum áfengis. Háttsemi ökumannsins, [...], hafi verið slíkt glapræði að stefnandi hafi ekki getað gert sér það í hugarlund að ökumaðurinn væri ófær um að aka í umrætt sinn sökum áfengisneyslu. Því verði bótaréttur stefnanda ekki skertur, þar sem skilyrði fyrir takmörkun bótaskyldu og missi bótaréttar að 2/3 hlutum séu ekki uppfyllt.
- 23 Stefnandi byggir á því að sönnunarbyrði um það að skilyrði skerðingar bóta séu uppfyllt hvíli á stefnda. Beri honum meðal annars að sanna að stefnandi hafi sest upp í ökutækið X vitandi um ölvunarástand ökumannsins og með því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Fullyrðing um slíkt sé hrein ágiskun. Ekki liggi fyrir ótvíræð sönnun þess að stefnandi hafi vitað um ölvunarástand ökumannsins. Á meðan svo sé teljist stefndi ekki hafa mætt þeim sönnunarkröfum sem gerðar séu til þess að félagið geti takmarkað ábyrgðina. Því teljist afleiðingar slyssins vera bótaskyldar að fullu úr ökutækjategyggingu X hjá stefnda. Niðurstaða úrskurðarnefndar í váttryggingamálum breyti engu hér um, enda byggist hún á ályktunum og gefnum forsendum um að stefnanda hafi mátt vera fullljóst að ökumaður X hafi verið undir áhrifum þegar ökuferð þeirra hófst.
- 24 Verði meðábyrgð stefnanda talin sönnuð þá byggir stefnandi á því að hún leiði ekki fortakslaust til þess að bætur skerðist eða falli niður að öllu leyti, enda sé fyrir hendi heimild til að láta tjónþola sjálfan bera tjónið að hluta til eða skipta ábyrgðinni. Verði heimildinni beitt með hliðsjón af því hvort eðlilegt geti talist í ljósi allra atvika að tjónþoli fái tjónið að fullu bætt, þrátt fyrir meðábyrgð. Í þessum efnum verði ekki aðeins litið til sakar tjónþola heldur einnig þáttar annarra sem beri ábyrgð á tjóninu og aðstæðna fyrir slysið, sbr. Hæstaréttardóm í máli nr. 55/2017.
- 25 Stefnandi byggir á því að skerðing eða niðurfelling á bótarétti yrði honum svo þungbær að slíkt yrði mjög ósanngjörn niðurstaða vegna mjög óvenjulegra aðstæðna. Hér verði að líta til þess hversu alvarlegt tjón stefnanda sé og aðstæðna hans að öðru leyti. Hann sé ósjálfbjarga um brýnustu þarfir og athafnir og muni verða háður heilbrigðisþjónustu og umönnun það sem eftir er ævinnar.

### **Helstu málsástæður stefnda**

- 26 Stefndi byggir mál sitt á því að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þegar hann hafi tekið sér far með ölvuðum ökumanni aðfaranótt [...] 2017, með þeim afleiðingum að hann slasaðist alvarlega. Hafi hann þannig verið meðvaldur að líkamstjóni sínu í skilningi 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga og því eigi að skerða bætur hans um 2/3 hluta. Það skerðingarhlutfall sé í samræmi við dómaframkvæmd Hæstaréttar.
- 27 Byggir stefndi á því að sannað sé með óyggjandi hætti að ökumaðurinn hafi verið ölvaður í umrætt sinn. Það sýni niðurstöður sýnatöku Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði. Stefnanda hafi ekki getað dulist að ökumaðurinn væri ölvaður þegar hann fór upp í ökutækið með honum þessa nótt. Hafi hann vitað eða mátt vita að ökumaðurinn hefði drukkið áfengi um kvöldið, en tekið sér far með honum engu að síður.
- 28 Vísar stefndi til þess, í fyrsta lagi, að styrkur etanóls í blóði ökumannsins hafi verið um 1,3‰ um kl. 03:00 og um 1,15‰ um kl. 04:30 um nóttina. Það hafi því verið ljóst að ökumaðurinn væri óhæfur til að aka ökutæki eða gæti ekki stjórnað ökutækinu örugglega, sbr. 45. gr. þágildandi umferðarlaga. Þegar styrkur etanóls í blóði sé þetta mikill sé ljóst að það sjáist vel á fólki að það sé ölvað, en það sé eina viðmiðið sem hægt sé að hafa til hliðsjónar varðandi áhrif áfengis á einstaklinga.
- 29 Í öðru lagi bendir stefndi á að stefnandi hafi verið með ökumanninum allt kvöldið, frá því að hann hafi komið og hitt „*strákana*“, en þá hafi stefnandi þegar verið mættur. Hafi þeir setið saman að sumbli á fyrsta staðnum, svo farið saman á veitingastaðinn [...], þaðan saman í tiltekið hús í [...] og loks saman í leigubíl að heimili ökumannsins. Fram komi í lögregluskýrslu að ökumaðurinn hafi byrjað að drekka bjór á fyrsta staðnum, þar sem stefnandi hafi einnig verið. Stefnanda hafi því mátt vera það ljóst frá upphafi að ökumaðurinn væri farinn að drekka áfengi. Það styðji það einnig að hann hafi skilið bifreið sína eftir þegar farið var á [...] og ekki verið á bíl eftir það.
- 30 Í þriðja lagi bendir stefndi á framburð vitnisins I hjá lögreglu um að honum hafi sýnst að ökumaðurinn hefði verið „*pínu drukkin*“ þegar hann kom að slysinu.
- 31 Í fjórða lagi bendir stefndi á að lögregla hafi strax tekið eftir því við komu á vettvang slyssins að áfengisþefur væri af ökumanninum, svo og við ökutækið sjálft. Hafi sá áfengisþefur ekki heldur átt að fara fram hjá stefnanda þegar hann hafi farið upp í ökutækið með ökumanninum.

- 32 Í fimmta lagi vísar stefndi til þess að áfengi hafi fundist við slysvettvang, þ.e. óopnuð kampavínsflaska. Óupplýst sé hvort áfengi hafi verið drukkið á meðan á ökuferðinni stóð en þetta bendi til þess að þegar ökuferðin hafi hafist þá hafi ætlunin ekki verið sú að áfengisdrykkju væri lokið þessa nótt.
- 33 Í sjötta lagi telur stefndi að ekki skipti máli þótt ökumaðurinn hefði ekki drukkið í einhvern tíma, því stefnandi hafi séð fyrir um kvöldið að hann hefði verið að drekka bjór og skilið bifreið sína eftir er þeir yfirgáfu fyrsta staðinn. Ekki megi álykta sem svo að hann hafi ekki fengið sér meira að drekka. Meiri líkur séu á því að haldið sé áfram drykkju en að henni sé snarlega hætt. Því hafi ávallt verið meiri líkur en minni á því að ökumaðurinn væri enn ölvaður.
- 34 Miðað við allt framangreint telur stefndi ljóst að stefnandi hafi vitað eða mátti vita að ökumaður ökutækisins væri ölvaður þegar hann hafi sjálfur ákveðið að stíga upp í ökutækið og setjast í farþegasætið. Virðist heimsóknin á heimili ökumannsins hafa verið að frumkvæði stefnanda, sem hafi viljað kíkja á [...] (ökutækið). Stefndi byggir á því að ölvun stefnanda, sem hafi verið talsverð, sé ekki og geti aldrei verið afsökunarástæða fyrir því að hann hafi ekki vitað eða mátt vita um ölvunarástand ökumannsins.
- 35 Stefndi byggir á því að menntun stefnanda geri gáleysið enn meira, enda hafi hann verið starfandi sem [...] frá árinu 2005 og því haft þekkingu á því hver áhrif áfengisdrykkju séu á hæfni einstaklinga til að stjórna samgöngutæki, [...]. Þá auki það enn á stórkostlegt gáleysi stefnanda að um hafi verið að ræða [...], sem sé alls ekki eins öruggt og önnur ökutæki, t.d. bifreiðir, og ekki búið sama öryggisbúnaði.
- 36 Með vísan til dómaframkvæmdar Hæstaréttar telur stefndi rétt að skerða bætur til stefnanda um 2/3 hluta. Bendir hann meðal annars á eftirfarandi atriði því til stuðnings. Í fyrsta lagi hafi stefnandi verið nýorðinn [...] þegar slysið varð. Hann hafi því átt að hafa nægan þroska og lífeyrni til þess að átta sig á því að með því að fara upp í ökutæki með ölvuðum ökumanni væri hann að stofna sjálfum sér í mikla hættu, sjálfviljugur. Í öðru lagi sé stefnandi menntaður [...] og hafði starfað sem slíkur í um [...] ár þegar hann lenti í slysinu. Verði að gera ráð fyrir því að [...] hafi þekkingu og reynslu varðandi afleiðingar áfengisdrykkju og auki það enn á sök stefnanda. Í þriðja lagi er á það bent af hálfu stefnda að stefnandi hafi frá upphafi vitað að ökumaðurinn væri að drekka þetta kvöld. Í fjórða lagi hafi heimsókn stefnanda að heimili ökumannsins verið að frumkvæði hans og meðal annars í þeim tilgangi að „kíkja á

[...]“. Í fimmta lagi hafi ekki verið um að ræða nauðsynlegt ferðalag frá einum stað til annars, heldur skemmtiferð á [...] í hverfinu. Þetta hafi því ekki verið nauðsynleg ferð til að komast heim til sín heldur skemmtun beggja. Þá sé um að ræða ökutæki sem veiti ekki sama öryggi og hefðbundin ökutæki, svo sem með loftpúða eða styrktu þaki og hurðum. Í sjötta lagi bendir stefndi á þau varnaðaráhrif sem felist í skerðingu bóta, en slík varnaðaráhrif verði að engu gagnvart þeim sem íhuga að taka sér far með ölvuðum ökumanni ef skerðingarhlutfall er ekki talsvert. Í sjöunda lagi vísar stefndi til málavaxta málsins í heild sinni.

- 37 Stefndi byggir á því að sýkna beri hann af öllum kröfum stefnanda, þar sem fullnaðaruppgjör bóta hafi þegar átt sér stað og bætur greiddar á grundvelli framangreinds, þ.m.t. samkvæmt fyrirbyggjandi matsgerð. Eigi því stefnandi engar frekari kröfur á hendur stefnda.
- 38 Þar sem samkomulag hefur náðst á milli aðila um einstaka bótaliði, frádráttarliði og fjárhæðir í málinu, að undanskilinni skerðingu bóta vegna meintrar eigin sakar stefnanda, þykir óþarft að rekja sérstaklega málsástæður aðila hvað það varðar.

### **Niðurstaða**

- 39 Stefnandi lenti sem fyrr segir í alvarlegu umferðarslysi aðfaranótt [...] 2017 og gerir kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu ökutækisins X, sem vátryggt var hjá stefnda á slysdegi. Um vátrygginguna giltu þágildandi umferðarlög nr. 50/1987 og lög um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Samkvæmt 17. gr. vátryggingarskilmála stefnda greiðir vátryggingin bætur fyrir líkamstjón á grundvelli skaðabótalaga nr. 50/1993, en bótasviðið ákvarðast samkvæmt þágildandi umferðarlögum, sbr. 15. gr. skilmálanna.
- 40 Samkvæmt 1. málslíð 1. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga skal bæta tjón vegna notkunar ökutækis á grundvelli hlutlægrar ábyrgðar þess sem ábyrgð ber á ökutækinu. Í 2. mgr. 88. gr. laganna kemur fram að bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést hefur verið meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.
- 41 Ágreiningur er um það í málinu hvort stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi eða ekki þegar hann tók sér far með ölvuðum ökumanni í aðdraganda slyssins þann [...] 2017. Upplýst er í því samhengi hver hafi verið ökumaður X umrædda nótt, svo og að hann hafi verið undir áhrifum áfengis, en deilt er um það hvort stefnandi hafi



við upphaf ökuferðarinnar vitað eða mátt vita að ökumaðurinn væri undir áhrifum áfengis og af þeim sökum ekki hæfur til að stjórna ökutækinu.

- 42 Komist dómurinn að þeirri niðurstöðu að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða af hálfu stefnanda, þá er ágreiningur um það hvort skerða skuli bætur til hans af þeim sökum og þá einnig hvert skerðingarhlutfallið skuli vera. Stefnandi telur að bætur til hans eigi þrátt fyrir það ekki að skerðast vegna eigin sakar, en stefndi telur að bætur til stefnanda eigi að skerðast um 2/3 hluta af tjóni hans. Ekki er hins vegar ágreiningur um bótaskyldu í málinu og hefur stefndi þegar greitt stefnanda þann hluta bóttanna sem ekki er ágreiningur um, eða sem nemur 1/3 hluta tjónsins.
- 43 Við upphaf málsins var sem fyrr segir ágreiningur um einstaka liði í bótauppgjöri stefnda til stefnanda, þ.m.t. varðandi sjúkrakostnað í framtíðinni og annað fjártjón, tímabundið tekjutjón, skerðingu á metnum miskabótum vegna fyrri áverka, útreikning á eingreiðsluverðmæti örorkulífeyris frá lífeyrissjóðum vegna frádráttar frá bótum fyrir varanlega örorku og hvort stefnandi ætti rétt á frekari miskabótum samkvæmt 26. gr. skaðabótalaga. Þar sem úr þessum ágreiningi hefur verið leyst undir rekstri málsins verður ekki frekar fjallað um hann hér.

*Um það hvort stefnandi hafi vitað eða mátt vita að ökumaður X væri undir áhrifum áfengis*

- 44 Stefnandi er ekki til frásagnar um aðdraganda slyssins vegna þeirra afleiðinga sem slysið hafði fyrir hann. Var hann af þeirra völdum ófær um að gefa skýrslu við aðalmeðferð málsins. Ökumaður ökutækisins X gaf þann 21. mars 2022 skýrslu fyrir dóminum um það hverjir hefðu verið með honum og stefnanda kvöldið fyrir slysið, en mætti ekki til skýrslugjafar við aðalmeðferð málsins, þrátt fyrir að hafa verið boðaður til hennar með góðum fyrirvara. Hann gaf hins vegar skýrslu hjá lögreglu þann 19. febrúar 2018, að viðstöddum tilnefndum verjanda sínum, þar sem hann var meðal annars spurður út í aðdraganda slyssins. Samantekt þeirrar skýrslu liggur frammi í því máli sem hér er til meðferðar. Verður vikið nánar að henni hér á eftir.
- 45 Við aðalmeðferð málsins gáfu skýrslur sem vitni F, bróðir ökumannsins, G og H, en öll voru vitnin saman í samkvæmi á heimili vitnisins G að [...] kvöldið fyrir umrætt slys. Bar þeim saman um að í samkvæminu hefðu verið 7–10 manns, þ.á m. stefnandi og ökumaður ökutækisins X. Sögðu vitnin yfirbragð samkvæmisins hafa verið frekar rólegt, menn hefðu setið saman eða staðið og spjallað. Þá bar vitnunum saman um að

- áfengi hefði verið haft um hönd í samkvæminu, en gátu ekkert sagt til um áfengisneyslu einstakra gesta, þ.á m. stefnanda og ökumanns ökutækisins.
- 46 Af framburði ökumannsins hjá lögreglu má ráða að hann mætti seinna í samkvæmið en sumir aðrir, þar sem hann hefði verið kominn upp í rúm þegar bróðir hans hringdi. Hann hafi í framhaldi af því ákveðið að fara og hitta „strákana“, sem þegar voru mættir í samkvæmið. Hafi hann farið á eigin bíl, en síðar ákveðið að skilja hann eftir fyrir utan heimili vitnisins G. Greindi ökumaðurinn jafnframt frá því hjá lögreglu að hann hefði drukkið „eitthvað af bjór en ekki mikið“. Kvaðst hann ekki vita hversu mikið nákvæmlega hann hefði drukkið.
- 47 Af framburði vitnisins H fyrir dóminum, sem fær stoð í framburði ökumannsins hjá lögreglu, má ráða að stefnandi, ökumaðurinn og vitnið hafi farið saman í leigubíl síðar um kvöldið að veitingastaðnum [...], þar sem þeir hafi staldrað stutt við. Þeir hafi fljótlega haldið aftur í leigubíl og þá að heimili vitnisins, þar sem það hafi farið úr bílnum, en stefnandi og ökumaðurinn hafi haldið áfram.
- 48 Af gögnum lögreglu, sem frammi liggja í málinu, má ráða að síðar um nóttina hafi verið hringt úr síma stefnanda og óskað eftir því að leigubifreið yrði send að heimili vitnisins G að [...] í [...]. Hafi stefnandi og ökumaður X farið saman með leigubifreið að heimili ökumannsins í [...], en hann og stefnandi voru nágrennar. Ökuferðin hófst samkvæmt sömu heimild kl. 02:43 aðfaranótt [...] 2017 en lauk nálægt heimili ökumannsins kl. 02:57.
- 49 Þá liggur fyrir, samkvæmt gögnum lögreglu, að umrætt slys var tilkynnt til lögreglu kl. 04:33 um nóttina. Af framburði ökumannsins hjá lögreglu má ráða að stefnandi hafi viljað skoða hús ökumannsins og ökutækið X, en hvorki er ljóst hvenær hin afdrifaríka ökuferð hófst né heldur hvert för þeirra var heitið áður en ökuferðin tók skyndilega enda með hörmulegum afleiðingum á [...]. Áætlað er að slysið hafi átt sér stað skömmu áður en það var tilkynnt til lögreglu kl. 04:33.
- 50 Hvað áfengisdrykkju ökumannsins og stefnanda varðar þessa nótt þá liggur sem fyrr segir fyrir framburður ökumannsins hjá lögreglu um að hann hafi drukkið nokkra bjóra í samkvæminu fyrr um kvöldið. Ekki er þó vitað hve marga eða hve mikið ökumaðurinn drakk. Vitni hafa sömuleiðis sem fyrr segir staðfest að áfengi hafi verið haft um hönd í samkvæminu á heimili vitnisins G, þótt þau hafi ekki getað borið sérstaklega um áfengisneyslu stefnanda eða ökumannsins.

- 51 Samkvæmt frumskýrslu lögreglu vaknaði strax grunur um það á slysstað að um hefði verið að ræða ölvun við akstur. Er bókað í skýrslunni að ökumaðurinn sé grunaður um slíkt brot. Nánar segir í frumskýrslu lögreglu um þetta atriði: „Þegar við komum á vettvang veittum við [...] því athygli að áfengisþefur reyndist vera bæði af [ökumanninum] og við ökutækið. Aðspurður á vettvangi kvaðst [ökumaðurinn] hafa verið ökumaður ökutækisins X. Var [ökumaðurinn] því strax grunaður um ölvun við akstur.“
- 52 Vitnaskýrsla var tekin af tilkynnanda slyssins hjá lögreglu þann 5. janúar 2018. Liggur samantekt þeirrar skýrslu frammi í máli þessu. Kemur þar fram að vitnið hafi verið eitt í bíl er það hafi tekið eftir einhverju einkennilegu. Ökumaður X hafi síðan birst allt í einu og greinilegt hafi verið að hann hefði lent í slysi. Segir meðal annars í samantekt lögreglu á framburði vitnisins: „Aðspurður hvort eitthvað athugavert hafi verið við manninn sagði [vitnið] að hann hafi verið svolítið dasaður og hafi verið þínulítið eins og hann væri þínu kenndur. Aðspurður um nánari útskýringu á orðinu „kenndur“ svaraði [vitnið] að honum hafi liðið eins og maðurinn hafi verið þínu drukkinn ...“
- 53 Af gögnum lögreglu má einnig ráða að blóðsýni hafi tvívegis verið tekin hjá ökumanni ökutækisins X eftir slysið umrædda nótt og þvagsýni einu sinni. Greining Rannsóknastofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði á þessum sýnum leiddi í ljós að etanólstyrkur í fyrra blóðsýninu, sem tekið var kl. 05:05 um nóttina, reyndist vera 0,98‰, en í síðara sýninu, sem tekið var kl. 06:03 um nóttina 0,88‰. Etanólstyrkur í þvagsýninu, sem tekið var kl. 05:25 um nóttina, reyndist vera 1,23‰. Blóðsýni var sömuleiðis tekið úr stefnanda kl. 05:20 um nóttina og reyndist etanólstyrkur þess vera 2,22‰.
- 54 Lögregla óskaði eftir nánari greiningu rannsóknastofunnar á þeim sýnum sem tekin voru úr ökumanni ökutækisins þessa nótt, þ.á m. „eftir mati á alkóhólmagni í blóði viðkomandi kl. 02:57 og 04:33“. Einnig var spurt hvort mögulegt væri að áfengis hefði verið neytt á milli kl. 02:57 og 04:33. Niðurstaða þeirrar greiningar var sú að áætlaður etanólstyrkur í blóði ökumannsins hefði verið 1,30‰ kl. 03:00 þessa nótt en 1,15‰ kl. 04:30. Ekki var talið að hægt væri að útiloka að einhver drykkja hefði átt sér stað upp úr kl. 02:57 en að þeirri drykkju hefði lokið skömmu eftir það, ef lítið væri til hlutfalls á milli etanólstyrks í þvagi og blóði.

- 55 Samkvæmt 1. mgr. 45. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sem í gildi voru á slysdegi, mátti enginn stjórnari eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki, ef hann væri undir áhrifum áfengis. Í 2. mgr. var meðal annars mælt fyrir um það að ef vínandamagn í blóði ökumanns næmi meira en 0,5‰, en væri minna en 1,20‰, teldist ökumaðurinn ekki geta stjórnað ökutæki örugglega. Í 3. mgr. sagði meðal annars að væri vínandamagn í blóði ökumanns 1,20‰ eða meira teldist hann óhæfur til að stjórna ökutæki.
- 56 Sönnunargildi þeirra gagna sem rakin hafa verið hér að framan, þ.m.t. skýrslna lögreglu og rannsóknarniðurstaðna Rannsóknastofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði, hefur ekki verið dregið í efa í málinu. Þá hefur ekkert komið fram undir rekstri málsins sem bendir til annars en að efni þessara skjala sé rétt. Verða skjölin af þeim sökum lögð til grundvallar dómi í málinu, sbr. til hliðsjónar dóm Landsréttar frá 25. mars 2022 í máli nr. 498/2020, þar sem staðfest var að skýrslur lögreglu hefðu fullt sönnunargildi í því máli sem þar var til meðferðar.
- 57 Af framansögðu má ráða að stefnandi og ökumaður ökutækisins X höfðu eytt löngum tíma saman áður en umrætt slys varð. Höfðu þeir meðal annars hist í samkvæmi kvöldið áður, farið saman í leigubifreið ásamt þriðja manni að veitingastað í [...], haldið þaðan saman og farið í samkvæmið á ný, yfirgefið það samkvæmi síðan saman kl. 02:43 og verið tveir einir frá kl. 02:57 þar til slysið varð laust fyrir kl. 04:33 um nóttina.
- 58 Ökumaðurinn hefur viðurkennt hjá lögreglu að hafa drukkið bjór fyrir um kvöldið, þótt ekki sé ljóst hversu mikið hann drakk. Þá benda greiningar Rannsóknastofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði sem fyrir segir til þess að etanólmagn í blóði ökumannsins hafi verið 1,30‰ kl. 03:00 þessa nótt og 1,15‰ kl. 04:30. Bendir það til þess að ölvunarástand hans hafi verið rétt undir þeim mörkum sem greind voru í 3. mgr. 45. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. nú 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Hefði vínandamagn í blóði ökumannsins verið 1,20‰ eða meira hefði hann talist óhæfur til að stjórna ökutæki, sbr. tilvitnaðar greinar umferðarlaga.
- 59 Þessu til viðbótar hefur vitni sem kom að slysinu aðfaranótt [...] 2017 greint frá því við lögreglu að því hafi virst sem ökumaðurinn væri „þínu kenndur“ eða „þínu drukkin“. Þá hafa lögreglumenn sem fyrstir komu á vettvang greint frá því að þeir hafi fundið áfengisþef bæði af ökumanninum og við ökutækið. Hafi þessir aðilar fundið áfengisþef eða séð merki um áfengisáhrif á ökumanninum, án þess að þekkja

nokkuð til hans eða hafa nokkra vitneskju um það hvað hafði gerst fyrir um kvöldið og nóttina, hefði stefnandi að mati dómsins átt að gera það sömuleiðis.

60 Framangreind ályktun fær enn frekari stoð í því að stefnandi og ökumaðurinn höfðu sem fyrr segir eytt löngum tíma saman fyrir slysið og um tíma einir. Var stefnandi af þeim sökum í betri aðstöðu en aðrir til að átta sig á ástandi ökumannsins. Stefnandi var auk þess [...] að aldri er slysið varð og menntaður [...]. Átti honum sem slíkum að vera ljóst hvaða áhrif áfengisneysla hefur á hæfni einstaklings til að [...]. Átti hann meðal annars að þekkja efni [...].

61 Þegar allt framangreint er virt verður að fallast á það með stefnda að stefnandi hljóti að hafa vitað eða að minnsta kosti mátt vita að ökumaður ökutækisins X væri undir áhrifum áfengis er stefnandi ákvað að taka sér far með honum við upphaf þeirrar ökuferðar sem lauk með afdrifaríkum hætti á [...] laust fyrir kl. 04:33 aðfaranótt [...] 2017. Þá verður einnig að fallast á það með stefnda að með því að taka sér far með ökumanninum í því ástandi hafi stefnandi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og þannig verið meðvaldur að tjóni sínu, sbr. 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Þá þykir sömuleiðis mega slá því föstu að orsakasamband hafi verið á milli ölvunarástands ökumannsins og slyssins.

*Um það hvort skerða beri bætur til stefnanda og þá hve mikið*

62 Lögmaður stefnanda vísaði sérstaklega til 2. mgr. 24. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 í málflutningi sínum fyrir dóminum, en sú grein kveður á um að við ákveðnar undantekningaráðstæður megi líta fram hjá því, að nokkru leyti eða öllu, að tjónþoli sé meðvaldur að tjóni. Getur það ýmist leitt til þess að greiddar séu fullar bætur eða að áhrif skerðingar vegna eigin sakar yrðu minni en ella hefði orðið. Ákvæðið vísar til 1. mgr. sömu greinar varðandi þau skilyrði sem þurfa að vera uppfyllt til að unnt sé að komast að þeirri niðurstöðu að 2. mgr. eigi við.

63 Þótt ekki sé sérstaklega vísað til 2. mgr. 24. gr. skaðabótalaga í stefnu er eigi að síður byggt á því að meðábyrgð stefnanda eigi ekki fortakslaust að leiða til skerðingar á bótum til hans, heldur verði að meta aðstæður með heildstæðum hætti, þ.m.t. með tilliti til þess hvort eðlilegt geti talist, í ljósi allra atvika, að stefnandi fái tjón sitt bætt að fullu þrátt fyrir meðábyrgð. Þykir því rétt að skoða nánar hvort umrædd lækkunarheimild geti átt við á málinu, svo og hvort aðstæður séu að öðru leyti með þeim hætti að ekki beri að skerða bætur til stefnanda, eða í öllu falli minna en ella myndi vera, þrátt fyrir meðábyrgð hans.

- 64 Í athugasemdum við 24. gr. skaðabótalaga, í frumvarpi til þeirra laga, segir meðal annars að um sé að ræða almenna lækkunarheimild, sem eigi við um alls konar tjón. Þá skipti ekki máli á hvaða grunni bótaskylda sé byggð. Ásetningur tjónvalds eða stórkostlegt gáleysi þyki sömuleiðis ekki útiloka lækkun á grundvelli ákvæðisins, séu skilyrði lækkunar fyrir hendi. Ákvæðinu verði þó aðeins beitt ef um er að ræða sérstakar aðstæður. Orðrétt segir í athugasemdum að heimildinni verði „eingöngu beitt þegar skaðabótareglur mundu annars leiða til ósanngjarnrar niðurstöðu“. Um sé að ræða eins konar öryggisreglu, sem notuð verði í sérstökum undantekningartilvikum. Reglunni verði beitt þegar talið yrði óviðunandi, í ljósi félagslegra viðhorfa og mannúðarsjónarmiða, að leggja þá byrði á tjónvald að gera honum að greiða fullar bætur, eða eftir atvikum þegar um eigin sök er að ræða, að tjónþoli yrði að bera tjón sitt sjálfur.
- 65 Hvað varðar 2. mgr. 24. gr. skaðabótalaga sérstaklega, þá segir í athugasemdum um þá grein að dómari geti ákveðið að lækka ekki bætur eftir þeim reglum sem ella myndu gilda um eigin sök tjónþola, telji dómari ákvæðið eiga við. Tjónþoli geti þannig annaðhvort fengið fullar bætur eða stærri hluta bóta en hann hefði fengið eftir almennum reglum um eigin sök. Segir síðan orðrétt: „Skilyrði þess er, sbr. 1. mgr., að það mundi annaðhvort vera tjónþola of þungbært að beita reglum um eigin sök eða það þætti að öðru leyti sanngjarnt vegna óvenjulegra aðstæðna að veita tjónþola hærri bætur þrátt fyrir eigin sök.“ Um undantekningarheimild er þó að ræða.
- 66 Enginn vafi er um að umrætt slys hefur haft mjög alvarlegar afleiðingar fyrir stefnanda, eins og rakið er í stefnu og staðfest hefur verið með matsgerð læknanna D og E. Mun hann aldrei geta lifað því lífi sem hann lifði fyrir slysið og þurfa umönnun og mikla aðstoð um alla framtíð, þ.m.t. við grunnþarfir daglegs lífs. Þá mun hann ekki geta unnið aftur. Grundvöllur þess lífs sem stefnandi þekkti fyrir slysið er samkvæmt þessu brostinn að öllu leyti.
- 67 Á hinn bóginn verður þó einnig að horfa til þess að stefnandi var á slysdegi [...] ára gamall vel menntaður [...] og með langa starfsreynslu. Hann átti af þeim sökum að gera sér grein fyrir því að með því að stíga upp í ökutæki með ölvuðum ökumanni væri hann að stofna lífi sínu og heilsu í hættu. Þá var ekki um það að ræða að stefnanda væri nauðugur sá kostur að setjast upp í umrætt ökutæki, heldur var um að ræða skemmtiferð, í nágrenni við heimili stefnanda og ökumanns ökutækisins. Þá var

ekki um bifreið að ræða heldur sérbúið ökutæki, sem ekki var búið sama öryggis-  
útbúnaði og bifreiðar, auk þess sem ökutækið er almennt ætlað til annarra nota en  
aksturs á götum bæja og borga. Þá var myrkur úti og hálka á götum. Loks verður  
einnig að líta til þess að ætlað vínandamagn í blóði ökumannsins var hátt á þeim tíma  
er slysið varð og stefnandi og hann höfðu eytt löngum tíma saman fyrir slysið. Stefn-  
andi var sömuleiðis sjálfur undir verulegum áhrifum áfengis.

- 68 Að öllu framangreindu virtu, með hliðsjón af aðstæðum er slysið varð og í  
aðdraganda þess, svo og að virtri félagslegri og fjárhagslegri stöðu stefnanda á  
slysdegi, að því marki sem eitthvað verður ráðið um þessi atriði af gögnum málsins,  
þá verður ekki séð að atvik í málinu séu með þeim sérstaka hætti að ákvæði 2. mgr.  
24. gr. skaðabótalaga geti átt við, þrátt fyrir að slysið hafi haft þær alvarlegu  
afleiðingar í för með sér fyrir stefnanda sem raktar eru hér að framan.
- 69 Með dómi Hæstaréttar frá 25. október 2001 í máli nr. 129/2001 var horfið frá þeirri  
reglu, sem byggt hafði verið á í dómaframkvæmd réttarins allt frá árinu 1969, að líta  
svo á að sá sem tæki sér far með ölvuðum ökumanni gæti ekki krafist eiganda  
ökutækis, ökumann eða ábyrgðartryggjanda um bætur vegna slyss af völdum  
bifreiðarinnar, enda hefði hann vitað eða mátt vita um ölvun ökumannsins og  
orsakasamband verið á milli ölvunarinnar og slyssins. Þess í stað skyldi líta til þess  
hvort um eigin sök væri að ræða, í skilningi 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga.  
Af dómnum má einnig ráða að líta beri til hvers tilviks fyrir sig við mat á mögulegri  
eigin sök tjónþola, enda aðstæður ólíkar frá einu máli til annars.
- 70 Af þeim dómum sem gengið hafa frá því að dómur Hæstaréttar í máli nr. 129/2001  
gekk árið 2001, svo og af þeim dómi, má ráða að sé talið sannað að tjónþoli hafi tekið  
sér far með ölvuðum ökumanni og vitað eða mátt vita um það ástand ökumannsins,  
þá hafi bætur til viðkomandi verið lækkaðar verulega vegna eigin sakar, sbr. dóma  
Hæstaréttar frá 25. október 2001 í máli nr. 129/2001 og 11. nóvember 2004 í máli nr.  
243/2004, svo og dóm Landsréttar frá 25. mars 2022 í máli nr. 498/2020. Hefur  
skerðing bóta numið 2/3 hlutum tjónsins í tveimur þessara tilvika en 3/4 hlutum  
tjónsins í einu þeirra.
- 71 Í stefnu er vitnað til dóms Hæstaréttar frá 22. febrúar 2018 í máli nr. 55/2017 til  
stuðnings því að ekki beri að skerða bætur til stefnanda. Dómurinn getur ekki fallist  
á að aðstæður í því máli hafi verið áþekkar aðstæðum í þessu máli. Má þar til að  
mynda nefna hærri styrk vínanda í blóði ökumannsins í þessu máli og aldur stefnanda

og reynslu, sem var alls ekki sambærileg við aldur og reynslu tjónþola í því máli. Þá voru aðstæður allar og aðdragandi þess að stefnandi tók sér far með ökumanninum aðfaranótt [...] 2017 allt aðrar en aðstæður í ofangreindum dómi.

- 72 Þegar allt er tekið saman sem rakið er hér að framan, að virtum atvikum í málinu og aðstæðum öllum, þ.m.t. með tilliti til þess hversu hátt saknæmisstigið var hjá stefnanda í umrætt sinn, svo og með vísan til þeirra dómafordæma sem nefnd eru hér að framan, þá verður að fallast á það með stefnda að þrátt fyrir alvarlegar afleiðingar slyssins fyrir stefnanda sé eigi að síður rétt að hann beri 2/3 hluta tjóns síns sjálfur, þar sem hann hafi orðið meðvaldur að tjóninu af stórkostlegu gáleysi, sbr. 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987.
- 73 Þar sem stefndi hefur þegar greitt stefnanda bætur, sem nema 1/3 hluta tjóns hans, verður þegar af þeirri ástæðu að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í málinu, þar sem ekki verður séð að hann eigi frekari kröfur á hendur stefnda vegna umrædds slyss.
- 74 Með hliðsjón af framangreindu og með vísan til 1. og 3. mgr. 130. gr. laga nr. 19/1991 um meðferð einkamála þykir rétt að málskostnaður falli niður á milli aðila.
- 75 Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ.m.t. málflutningsþóknun lögmanns hans, sem telst hæfilega ákveðin 2.000.000 króna, greiðist úr ríkissjóði.
- 76 Af hálfu stefnanda flutti málið Jóhannes Albert Sævarsson lögmaður.
- 77 Af hálfu stefnda flutti málið Ólafur Lúther Einarsson lögmaður.
- 78 Dómur þessi er kveðinn upp af Jóhannesi Rúnari Jóhannssyni héraðsdómara sem dómsformanni og meðdómsmönnum Ingibjörgu Þorsteinsdóttur héraðsdómara og Halldóri Baldurssyni bæklunarlækni sem sérfróðum meðdómsmanni.

### **Dómsorð:**

Stefndi, Vátryggingafélag Íslands, skal vera sýkn af dómkröfum stefnanda, A, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ.m.t. málflutningsþóknun lögmanns hans að fjárhæð 2.000.000 króna, greiðist úr ríkissjóði.