

Mál nr. 20/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarmat. Hraðakstur.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 20. janúar 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 14. febrúar 2023.
3. Bréf V1 dags. 22. febrúar 2023 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 28. febrúar 2023.
5. Viðbótarathugasemdir M dags. 23. mars 2023.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 11. nóvember 2022, varð, að kvöldi hins 10. nóvember 2022, árekstur milli bifreiðanna A, og B sem er í eigu M en sonur hennar ók umrætt sinn. Áreksturinn varð á Reykjanesbraut, milli Stekkjarbakka og Bústaðavegar til norðurs. Samkvæmt skýrslu lögreglu mátti sjá mjög stutt hemlaför á þeirri akrein sem er lengst til vinstri og stuttu síðar dragför eftir tvö ökutæki. Sjá mátti hvar B hafði lent á kantsteini og oltið uns hún staðnæmdist á grasflöt miðdeilis. Við skoðun á A hafi mátt sjá að ekið hefði verið á vinstra afturhorn að utanverðu sem bendi til þess að hún hefði verið að skipta um akrein. Lýsing ökumanns A í lögregluskýrslu er á þann veg að hún hafi verið nýbúin að aka inn á Reykjanesbraut frá Stekkjarbakka, á um 50 kílómetra hraða á klukkustund, og hafi verið á miðjuakrein þegar hún hafi tekið eftir B akandi á ofsahraða fyrir aftan sig. Hafi hún ákveðið að skipta um akrein til að forðast B en B hafi þá ekið aftan á A. Eftir ökumanni B er haft að hann geri sér ekki grein fyrir því hver ökuhraði hans hafi verið, en skyndilega hafi hann séð A ekið þvert fyrir sig frá hægri, án sýnilegs stefnuljóss. Hafi B hafnað aftan á A og þaðan á umferðareyju þar sem allt hafi farið á „loft“. Í lögregluskýrslu er einnig að finna framburð vitnisins X, en hann segist hafa ekið C á akreininni lengst til vinstri á u 85 kílómetra hraða á klukkustund. A hafi ekið eftir miðjuakrein en svo skipt yfir á hægri akrein. Á sama tíma og A var við akreinaskipti hafi B verið ekið fram úr C á „ofsahraða“ á miðjuakrein og svo yfir á vinstri akrein og aftan á A. Árættar vitnið að B hafi verið á „svívirðilegum“ hraða. Vitnið Y, sem var nærstödd lýsir þá atvikum svo að þegar hún heyrði hátt bremsuhljóð hafi hún litið í áttina á því og séð hvað grárri bifreið (A) var ekið framan við svarta bifreið (B).

Í framhaldinu ákvað V1 að afla hraðaútreiknings og samkvæmt niðurstöðu hans var aksturshraði A 90 +/- 4 kílómetrar á klukkustund, en aksturshraði B 122 +/- 5 kílómetrar á klukkustund. Á grundvelli þess taldi V1 rétta að sök á árekstrinum skiptist svo að A bæri 2/3 hluta en B 1/3 hluta vegna hraðaksturs.

Í málskoti mótmælir M þessari bótaskerðingu á grundvelli stórkostlegs gáleysis B, enda hafi A verið beygt án viðvörunar í veg fyrir B. M fellst í sjálfu sér á það að B hafi líklega verið ekið of hratt en skerðing bótaréttar verði ekki byggð á einhliða öfluðu mati sem unnið sé af aðila sem eigi í samningssambandi við V1. Eru þá gerðar margvíslegar athugasemdir við verklag við skýrslugerðina og efast um nákvæmni hennar, enda hafi hún verið framkvæmd löngu eftir umrætt atvik, og t.a.m. ógerningur að staðhæfa um að hemlaför sem skýrsluritari hafi fundið á vettvangi séu hin sömu og vísað er til í skýrslu lögreglu. Þá séu forsendur skýrsluritara óljósar og niðurstöðurnar ekki í samræmi við þær forsendur sem þó hafi legið fyrir, auk þess sem hraði A samkvæmt skýrslunni sé allt annar en sá hraði sem ökumaður hennar segist hafa ekið á. Ljóst sé að A hafi ekið í veg fyrir B og hafi það valdið tjóninu, óháð því á hvaða hraða B var ekið.

Í bréfi V2 til nefndarinnar er þess óskað að nefndin skoði sérstaklega hvort unnt sé að byggja á fyrirbyggjandi hraðaúttekt en afstaða V1 hafi verið sú að setja 1/3 hluta sakar á ökumann B fyrir of hraðan akstur, og lúti ágreiningur málsins að því hvort B hafi verið yfir löglegum hámarkshraða í aðdraganda áreksturs.

Í bréfi V1 kemur fram að ágreiningurinn snúi að sakarskiptingu en ökumaður B hafi, í aðdraganda áreksturs, sýnt af sér stórfellt gáleysi sem metið verði honum til sakar. Vísar V1 til framburðar ökumanns A svo og vitnisins X um hraða B. Þar sem af lýsingu í lögregluskýrslu og framangreindum framburði megi ráða að B hafi verið ekið á ofsahraða hafi félagið óskað hraðaútreiknings, sem staðfesti

þá niðurstöðu. Hvorki V2 né M hafi þá óskað eftir öðrum hraðaútreikningi til að hnekkja því mati sem liggi fyrir. Á grundvelli þessa verði bæt看ur til M skertar um þriðjung.

Í viðbótarathugasemddum M er tekið fram að vitnisburður A, sem hafi hagsmuni af úrlausn málsins, hafi ekkert sönnunargildi. Hvað varði vitnið X þá sé það matskennt hvað sé „ofsahraði“ og „svívirðilegur“ hraði. Þá hafi X talið A vera á eðlilegum aksturshraða, en á vettvangi sé 80 kílómetra hámarkshraði. A hafi hins vegar sjálf talið sig aka á 50 kílómetra hraða og komi það illa heim og saman. Hugsanlegt sé, út frá framangreindu, að B hafi verið á 100 kílómetra hraða, sem varla geti talist stórfellt gáleysi. Þá hafi svokölluðum PC-Crash útreikningi ætíð verið hafnað af úrskurðarnefndinni og aldrei komið til kasta dómstóla. Ítrekar M því fram komnar kröfur.

Álit.

Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en ágreiningur aðila varði ekki beinlínis bótaskerðingu heldur sakarskiptingu, sbr. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 en þar segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Þá verður ekki annað ráðið en að eingöngu sé deilt um mögulegan bótarétt vegna munatjóns, en ekki bæt看ur vegna líkamstjóns. Þá virðist ekki ágreiningur um það að ökumaður A beri meginsök á umræddum árekstri, enda hafi hún ekki gætt nægilega að 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 en samkvæmt henni ber ökumanni, áður en hann ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar, að ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Verður leyst úr málinu á grundvelli framangreindra forsendna.

Hvað varðar hraðaútreikning sem framkvæmdur var af hálfu V2 þá verður ekki litið framhjá því að hans er einhliða aflað, en ekki liggur fyrir t.d. mat dómkvadds matsmanns á ökuhraða. Þó niðurstaða skýrslu um hraðaútreikning sé sú að aksturshraði B hafi verið á bilinu 117-127 kílómetrar á klukkustund verða ekki dregnar víðtækar almennar ályktanir af sönnunargagni sem er einhliða aflað heldur verður að líta heildstætt til allra gagna málsins hvað það varðar. Í fyrirliggjandi lögregluskýrslu segir að fyrstu merki á vettvangi hafi bent til þess að „miklir kraftar hafi átt sér stað“ og þá er vitnið X afdráttarlaust í frásögn sinni hvað aksturshraði B varðar og er frásögn hans hvað það varðar til samræmis við frásögn ökumanns A. Ökumaður B sagði lögreglu hins vegar að hann væri ekki viss um aksturshraða sinn, og samkvæmt frásögn farþega í B gerði hún sér heldur ekki grein fyrir aksturshraðanum. Verður samkvæmt öllu framansögðu að miða við að ökumaður B hafi verið töluvert yfir löglegum hámarkshraða og þannig brotið gegn 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Verður þá jafnframt að líta til þess að samkvæmt frásögn vitnisins X hafði B nýlokið framúrakstri á miðjuakrein og í kjölfarið skipt um akrein, og ekið bifreiðinni yfir á akreinina lengst til vinstri, í sama mund og A fór yfir á þá akrein. Verður að telja að aksturslag B hafi jafnframt gert A erfiðara um vik að ganga úr skugga um að óhætt væri að skipta um akrein án áhættu. Verður því að líta svo á að aksturshraði B hafi einnig verið orsakapáttur í umræddum árekstri.

Það er þá afstaða nefndarinnar að 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar heimili að litið sé til atvika allra, og þ.á.m. þess hvort háttsemi ökumanna hafi leitt til meira tjóns en ella hefði orðið. Það er álit nefndarinnar að ökumaður B hafi verið á ólöglegum hraða, og er því raunar ekki mótmælt af hálfu M, þar sem sagt er hugsanlegt að B hafi ekki verið á 122 kílómetra hraða heldur 100 kílómetra hraða, og verður að líta svo á að aksturshraði hans hafi haft áhrif á það hve mikið tjón varð á A og B.

Samkvæmt öllu framansögðu er það niðurstaða nefndarinnar að ökumaður B beri einnig nokkra sök, sbr. áðurnefnda lagagrein, á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B 1/3 hluta.

Reykjavík, 4. apríl 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir