

Mál nr. 199/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot dags. 6. júní 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 23. júní 2023.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 1. ágúst 2022, varð, hinn 31. júlí s.á., tjón á bifreiðinni A sem er í eigu M og hann ók umrætt sinn. Samkvæmt því sem haft er eftir M í skýrslunni var hann að aka Hjalteyrargötu á Akureyri til suðurs þegar hann missti skyndilega stjórn á A með þeim afleiðingum að hún hafnaði á húsi X við götuna. Kveður hann aksturshraða A hafa verið 70 til 80 kílómetra á klukkustund. Er þá haft eftir vitninu Y, sem var farþegi í A, að M hafi ekið á 130 til 140 kílómetra hraða og misst stjórn á A í beygju. Hinn 13. ágúst 2022 óskaði Y eftir því að breyta framburði sínum fyrir lögreglu enda gæti hún ekki staðið við fyrri framburð um ökuhraða þar sem hún hefði fengið kvíðakast í kjölfar atviksins og ruglað því saman við annað atvik sem hún hefði lent í. Ökuhraði A hafi, samkvæmt breyttum framburði Y, mögulega verið 90 til 95 kílómetrar á klukkustund skömmu áður en M missti stjórn á A. Á ljósmyndum lögreglu á vettvangi má m.a. sjá för eftir bifreiðina og brak úr henni í grasi vegkantar sem A virðist hafa verið ekið eftir í kjölfar þess að M missti stjórn á henni, og för sem sýna hvar bifreiðin fór af vegkantinum. Þá kemur fram að fyrstu hemlaförin eftir að M missti stjórn á bifreiðinni hafi verið um 121 metra frá þeim stað sem A hafnaði að lokum. Hemlunarför hafi einnig verið á grasi vestan við veginn. Þá er í ljósmyndaskýrslu lögreglu ljósmynd af förum eftir bifreiðina þar sem henni var ekið yfir innkeyrslu að lóð X. Þá má sjá af ljósmyndum að líknaþelgir sprungu úr og segir í skýrslu lögreglu að framrúða A hafi verið alsett sprungum eftir ákeyrsluna. Þá voru þrír hjólbærðar A sprungnir, affelgaðir og að mestu leyti tættir upp eftir atvikið, samkvæmt því sem segir í lögregluskýrslu.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir líkamstjóni við atvikið og telji sig eiga rétt til óskertra bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A vegna tjónsins en að V hafi hafnað bótaskyldu að fullu með vísan til 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga og 9. gr. sameiginlegra skilmála enda teldi það M hafa valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi. M telur skilyrði framangreinds lagaákvæðis ekki uppfyllt og því sé bótaskerðing ekki heimil. M hafi ekið á ca. 70 kílómetra hraða á klukkustund. A sé þá sýningarbifreið og hafi hún verið á sýningarfelgum sem séu mun viðkvæmari og hættara við skemmdum en venjulegum felgum. Þá hafi A verið búin fjöðrunarkerfi sem gerði það að verkum að hún lá lægra við veginn. Þegar bifreiðin skoppaði upp úr djúpum hjólförum á veginum hafi M því misst stjórn á henni, og hafi bifreiðin farið utan í og yfir vegkant sem hafi eyðilagt bremsurör hennar. Við það hafi hemlar A orðið óvirkir og þar sem ekki var unnt að stöðva hana hafi hún hafnað á húsvegg. Orsök slyssins sé því fyrst og fremst að rekja til myrkurs, aðstæðna á veginum og óvirks hemlabúnaðar fremur en aksturslags. M og Y hafi þá bæði verið í miklu uppnámi þegar skýrsla var tekin af þeim á vettvangi og hafi Y síðar dregið framburð sinn til baka. Þá telur M að V hafi dregið rangar ályktanir um aksturshraða. Ákoma á bifreiðina sé þannig ekki í neinu samræmi við að henni hafi verið ekið á ofsahraða og hafnað á húsvegg. Þá sé ekki að sjá nein bremsuför á vettvangi eftir að A fór upp á vegkantinn enda hafi bremsur hennar orðið óvirkar í kjölfar þess og hafi hún í raun runnið bremsulaus um 100 metra vegalengd. Ljóst sé því orsök tjónsins verði aðeins að hluta rakin til ökuhraða og sé því ekki hægt að byggja á því að M hafi valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi. Þá verði ökuhraði sá sem A var á í aðdraganda slyssins eingöngu metinn M til einfalds gáleysis en stórkostlegt gáleysi þurfi til svo skerðing eða niðurfelling bóta sé heimil. Vísar M þá til fordæma dómstóla máli sínu til stuðnings.

Í bréfi V kemur fram að félagið telji, með vísan til atvika málsins, að tjóni á A hafi verið valdið með háttsemi sem meta verði til stórkostlegs gáleysis og því sé heimilt að fella bótarétt að fullu niður, en til vara að skerðing að 2/3 hlutum sé heimil. V telji að leggja verði upphaflegan framburð Y um ökuhraða, þ.e. að hann hafi verið 80 til 90 kílómetrum umfram heimilan hámarkshraða, til grundvallar enda

samræmist hann ummerkjum á vettvangi en öll málsgögn bendi til ofsaaksturs M umrætt sinn. Skýr orsakatengsl séu þá milli aksturshraðans og áakstursins. Hvíli það þá á M að sýna fram á hið gagnstæða. Verði því að miða við að atvik málsins hafi verið þau sem leiði af frumgögnum málsins enda hafi ekkert komið fram sem rýri sönnunargildi þeirra. Hvað varði málatilbúnað M um að slysið megi rekja til dekkjabúnaðar, hjólfara á veginum og þess að bifreiðin hafi orðið bremsulaus liggi þá engin gögn fyrir er styðji þær fullyrðingar og sé ekkert að finna um þær í rannsókn lögreglu á atvikinu. Að mati V sé sannað að um of ofsaakstur hafi verið að ræða og að orsakatengsl séu milli hans og tjónsins. Um verulegt og alvarlegt frávik hafi verið að ræða frá þeirri háttsemi sem A bar að viðhafa og af háttsemi hans hafi stafað augljós og mikil hætta. Svo gáleysi teljist stórkostlegt þurfi háttsemi annað hvort að víkja hlutrænt meira frá þeirri háttsemi sem bar að viðhafa eða huglæg afstaða tjónvalds að einkennast af meira tillitsleysi en þegar um almennt gáleysi er að ræða. Í tilviki M, sem hafi ekið á allt að nærri þreföldum hámarkshraða, séu bæði þessara skilyrða uppfyllt. Vísar V þá til dómafordæma til stuðnings afstöðu sinni.

Álit.

Þegar um persónutryggingar er að ræða er samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga heimilt að lækka eða fella niður ábyrgð félagsins í þeim tilvikum sem vátryggður hefur með stórkostlegu gáleysi valdið því að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella. Við úrlausn á því skal líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburður bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Samkvæmt framansögðu greinir aðila á um hvort skilyrði fyrir niðurfellingu eða skerðingu bóta séu uppfyllt.

Af fyrirbyggjandi lögregluskýrslu má ráða að aðstæður á vettvangi hafi verið góðar, rökkur hafi verið á vettvangi, en færð góð og veður þurrt. Óumdeilt er að hámarkshraði á vettvangi var 50 kílómetrar á klukkustund, en ekki liggja fyrir rannsóknir eða mat á því hver aksturshraði A var umrætt sinn. Telja verður þó óumdeilt að hann hafi verið töluvert yfir löglegum hámarkshraða, en hvorki fyrri né seinni vitnisburði Y ber saman við lýsingu M sjálfs á ökuhraða. Engin vitni önnur en farþegar í A virðast hafa verið að atvikinu og þrátt fyrir að þeir farþegar hafi verið í A liggur aðeins vitnisburður Y fyrir. Þegar litið er til fyrirbyggjandi gagna, þ.e. ummerkja á vettvangi og þeirra skemmda sem virðast hafa orðið á A og hjólbörðum hennar við atvikið verður að telja líklegt að hraðinn hafi verið umtalsverður og í öllu falli töluvert meiri en M bar fyrir lögreglu. Jafnvel þó miðað væri við síðari framburð Y, sem verður að taka með fyrirvara þar sem ekki er um frumgagn að ræða, var ökuhraði samkvæmt honum 80 til 90% yfir löglegum hámarkshraða. Eins og mál þetta liggur fyrir verður að telja að sönnunarbyrðin hafi að því leyti snúist við að það standi M nær að sýna fram á að ökuhraðinn hafi ekki verið slíkur að meta megi hann til stórkostlegs gáleysis svo sem gögn málsins benda til. Hvað varðar staðhæfingar M um að önnur atriði, s.s. gerð dekkjabúnaðar og fjöðrunar, breidd og dýpt hjólfara á veginum og óvirkni hemlunarbúnaðar, hafi verið meðverkandi orsakabættir verður að líta til þess að þær staðhæfingar eru ekki studdar neinum gögnum. Þannig er ekkert minnst á þau atriði í framburði M fyrir lögreglu né liggur fyrir neins konar matsgerð um ástand A eftir atvikið, eða um gerð hennar sem sýningarbifreiðar. Því er ekkert komið fram sem styður við fullyrðingar um að annað en mikill ökuhraði hafi leitt til þess að M missti stjórn á bifreiðinni umrætt sinn svo sem frumgögn málsins benda til og verður því að telja orsakatengsl milli háttsemi M og tjóns hans. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni telst því sýnt fram á að með háttsemi sinni við aksturinn hafi M sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og skapað töluverða hættu á vettvangi. Samkvæmt framansögðu er heimilt að skerða bæt看 úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda A og telst slík skerðing hæfileg að 2/3 hlutum þannig að M fái 1/3 hluta tjóns síns bætt.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda A hjá V en heimilt er að skerða þær um 2/3 hluta.

Reykjavík, 15. ágúst 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir