

Mál nr. 259/2014
M
og V vegna slysatryggingar ökumanns A.

Umferðaróhapp á Hafnarfjarðarvegi 11. júlí 2013.

Gögn.

1. Málskot móttakið 20. ágúst 2014 ásamt gögnum.
2. Bréf V dags. 22. september 2014 ásamt hraðaútreikningi PC-crash dags. 15. júlí 2013.

Málsatvik.

Ítarleg gögn liggja fyrir um umferðaróhapp M, þar á meðal lögregluskýrsla með ýmsum gögnum sérfræðinga. Óhappið varð með þeim hætti að M sem ökumaður bifreiðarinnar A ók á Hafnarfjarðarvegi um kl. 2 að nóttu þegar hann kveðst hafa misst stjórn á bifreiðinni þegar hann missti hana í hjólför vegarins, sem hann kvað hafa verið full af vatni. M sagði bifreiðina hafa lent á ljósastaur og svo kastast á næsta ljósastaur með afturendann. Í frumskýrslu lögreglunnar kemur fram að rökkur hafi verið á vettvangi og vatnsagi hafi verið á blautri götu í rigningu. Í ítarlegum gögnum lögreglu kemur einnig fram að hjólbarðar bifreiðarinnar A að aftan hafi verið eitthvað slitnir. Einnig liggja fyrir hraðaútreikningar þar sem sérfræðingur sem lögreglan fól að reikna ætlaðan hraða bifreiðar A þegar hún lenti á ljósastaurnum. Þar kemur fram að ætlaður hraði hafi verið 102 km/klst. Í málinu liggur einnig fyrir skýrsla sem V aflaði einhliða með útreikningi á hraða í gegnum svokallað PC-crash forrit þar sem kemur fram að ætlaður hraði bifreiðarinnar hafi verið 135 km/klst.

M telur að orsök umferðaróhappsins sé sú að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni þegar hún missti veggripið vegna polla á götunni sem höfðu safnast upp eftir miklar rigningar fyrr um kvöldið. Það sé ekki aksturslag sem hægt sé að telja stórkostlegt gáleysi í skilningi vátryggingarskilmála eða laga um vátryggingarsamninga. M vísar til þess að hann hafi ekið á um 80 km/klst hraða og farþegi í bifreiðinni beri eins og hann um orsök óhappsins. M telur ekki hægt að miða við skjal sem felur í sér hraðaútreikninga sem V aflaði einhliða og telur ósannað að hann hafi ekið of hratt miðað við aðstæður og vísar um það einnig til Hrd. 107/2009. M telur að ef eigi að taka mið af einhverjum hraðaútreikningum þá séu þeir sem unnir eru af sérfræðingi lögreglunnar betur unnir og skýrari. Ef sá útreikningur er lagður til grunvallar telur M ljóst að ekki sé hægt að sýna fram á hraðakstur sem nemur meira en 20 km/klst meira en hámarkshraða á vettvangi, en hann sé þarna 80 km/klst. Slíkur akstur feli ekki í sér verulegt frávik frá venjulegum háternisreglum og geti því ekki talist stórkostlegt gáleysi.

V telur sannað, með skýrslu sem það hefur lagt fram um hraða bifreiðar A, að M hafi ekið á 135 km/klst hraða og slíkur akstur sé stórkostlegt gáleysi í skilningi 30.gr. vátryggingarskilmála sem og 1.mgr. 90.gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 og eigi að leiða til þess að bótaréttur M takmarkist um helming eða 50%. V vísar til forsendna í umræddri skýrslu um líklega stöðu bifreiðarinnar við óhappið og telur ýmis atriði varðandi stöðu hennar í kjölfar áaksturs og við hann sýna að M hafi ekið allt of hratt m.v. aðstæður sem og verið á vanbúinni bifreið m.t.t. ástands hjólbarða. Þetta allt feli í sér stórkostlegt gáleysi sem hafi fyrrnefnd áhrif á bótarétt M.

Álit.

Það er ljóst af gögnum málsins að aðstæður á vettvangi umferðaróhapps M voru þannig að það var nokkuð vatn á akbrautinni vegna rigningar ef marka má frumskýrslu lögreglu. Leyfilegur hámarkshraði við bestu aðstæður er 80 km/klst á þeim stað sem óhappið varð. Við þær aðstæður

sem uppi voru bar M sem ökumanni bifreiðar A að gæta varúðar við aksturinn. Til þess að hægt sé að meta hvort háttsemi M hafi áhrif á rétt hans til bóta verður að líta til þess að heimildir V til að fella niður bætur eða skerða eru í 30. gr. váttryggingarskilmála, sbr. 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Þær miðast við að váttryggður hafi sýnt stórkostlegt gáleysi sem hafi leitt til tjónsáburðar. V ber sönnunarbyrði fyrir því að M hafi sýnt slíka háttsemi. Líta verður til gagna málsins þegar metið er hvort V hafi mætt þeirri sönnunarbyrði.

Í málinu liggja fyrir sönnunargögn í formi upplýsinga um framburð M og farþega í bifreiðinni sem og tveir mismunandi hraðaútreikningar vegna ætlaðs ökuhraða bifreiðarinnar A. Þegar litið er til þess að það sönnunargagn það sem V leggur fram og byggir aðallega á um ætlaðan 135 km/klst hraða bifreiðarinnar A er einhliða aflað af hálfu V verður það ekki lagt að jöfnu við önnur sönnunargögn. Þegar litið er til þessa standa til mats á háttsemi M aðallega eftir fyrrgreindar upplýsingar um framburð M og farþega sem og hraðaútreikningar sérfræðings lögreglunnar. Þær upplýsingar duga ekki til að sýna með óyggjandi hætti fram á að háttsemi M hafi verið stórkostlega gálaus í umrætt sinn. Þó fallast megi á að aksturslagið hafi falið í sér nokkuð gáleysi þá er ekki sannað að það hafi vikið verulega frá því sem ætlast mátti til við umræddar aðstæður og leyfðan hámarkshraða. Hallann af því ber V. Telst M því eiga rétt á fullum bótum úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar A.

Niðurstaða:

M á rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík 3. október 2014.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.