

Mál nr. 22/2016**M og
váttryggingafélagið V v/ slysatryggingar ökumanns bifreiðarinnar X.****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags vegna stórkostlegs gáleysis við akstur í tengslum við árekstur á Holtavörðuheidi 21. febrúar 2013.****Gögn.**

Málskot, móttekið 25.1.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 15.2.2016, ásamt lögregluskýrslu með litmyndum, PC-crash skýrslu dags. 11. apríl 2013 og bréf V til Endurkröfunefndar dags. 4. september 2015.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að árekstur varð með bifreiðinni X, sem M ók til norðurs, og annarri bifreið sem ók úr gagnstæðri átt, til suðurs, á Holtavörðuheidi síðdegis þann 21. febrúar 2013. Í sömu skýrslu og á ljósmundum kemur fram að skammt norðan við, þar sem árekstur varð hafi verið hæð á veginum og vegsýn skert í báðar áttir, sem og óbrotin lína við hlið brotinnar línu á yfirborði vegarins beggja vegna við hæðina. Yfirborð vegar hafi verið rakt en hvorki ísing eða háлка. Ályktanir lögreglumanns, sem rannsakaði vettvang, voru þær að bifreið X virðist hafa verið ekið yfir á rangan vegarhelming og þannig hafnað í hlið hinnar bifreiðarinnar, sem valt við áreksturinn. Bæði ökumaður og farþegar þeirrar bifreiðar slösuðust í árekstrinum, þar af slasaðist farþegi í aftursæti alvarlega. Á vettvangi kvaðst M, sem ökumaður bifreiðar X hafa verið úthvildur áður en hann lagði af stað frá Reykjavík fyrr um daginn og hann hafi ekið á hraðanum 90-100 km/klst. Hann kveðst ekki muna nákvæmlega þegar árekstur varð en var þess fullviss að hann hefði ekki verið að fara fram úr annarri bifreið. Eftir honum er einnig haft á vettvangi að honum sé ljóst, þegar hann horfi yfir vettvanginn, að hann hafi ekið yfir á rangar vegarhelming. Í sömu skýrslu lögreglu er einnig haft eftir farþega í bifreiðinni sem á móti bifreið X kom, að bifreið X hafi verið ekið skáhallt yfir miðlínu vegar og þannig ekið á bifreiðina sem ekið var í suðurátt. Svipaður framburður er hafður eftir ökumanni þeirrar bifreiðar. Í svokallaðri PC-crash skýrslu, sem V aflaði einhliða, kemur fram sú ályktun skýrsluhöfundar að bifreiðinni X hafi verið ekið á um hraðanum 120 (+/- 5) km/klst á meðan hinni bifreiðinni hafi verið ekið á hraðanum 95 km/klst og að högg af árekstrinum hefði líklega orðið meira hefði ökumaður þeirrar bifreiðar ekki náð að sveigja að einhverju leyti frá bifreið X.

M telur að akstur hans hafi verið í samræmi við lög og reglur og vísar um það sérstaklega til þess að frekari lögreglurannsókn hefði ekki farið fram varðandi mögulegt brot á ákvæðum umferðarlaga nr. 50/1987, hvorki hafi hann fengið sekt eða höfðað sakamál á hendur honum. M telur m.a. með vísan til þess að það sé ekki hægt að álykta að hann hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við akstur bifreiðarinnar X um Holtavörðuheidi greint sinn. M bendir á að V hafi sönnunarbyrði um að hann hafi sýnt slíka háttsemi og hallann skorti á sönnunum beri X. M mótmælir sönnunargildi þeirrar skýrslu sem V aflaði einhliða um ætlaðan ökuhraða bifreiðanna og vísar um það til Hrd. 107/2009 þar sem skýrsla, sem aflað var með svipuðum hætti, var ekki lögð til grundvallar sem sönnunargagn í sambærilegu máli. Hvað varðar mat á háttsemi M, við það að fara yfir á rangan vegarhelming, bendir M á Hrd. 336/2005 sem fordæmi um að sú háttsemi ein, að fara yfir á rangar vegarhelming sé ekki stórkostlegt gáleysi.

V telur sannað að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi í skilningi 30. gr. váttryggingarskilmála slysatryggingar ökumanns, sem og 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Rekur V ýmis atriði sem það telur styðja að háttsemi M hafi verið stórkostlega gálaus, m.a. að

óumdeilt sé að M hafi ekið bifreiðinni X yfir á rangan vegarhelming þar sem vegsýn er skert í báðar áttir og óbrotin lína sem banni framúrakstur á vettvangi. Einnig bendir V á að ekki hafi verið hemlaför eða skriðför á vettvangi þannig að ekki hafi gefist tími til að bregðast við. Ekki hafi verið ísing eða hálsa á veginum eða M hafi verið óvanur akstri bifreiðarinnar vegna aldurs eða reynsluleysis. Einnig vísar V til hraðaútreikninga í fyrrnefndri PC-crash skýrslu. V telur að öll atvik málsins bendi til þess að M hafi sofnað eða dottað við aksturinn, sem hafi verið sérstaklega hættulegt í ljósi þess að mikil umferð hafi verið á Holtavörðuheidi á þessum tíma. Einnig vísar V til þess að Endurkröfunefnd hafi metið það svo að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða af hálfu M. Til viðbótar vísar M til Hrd. 50/2004 og Hrd. 522/2007 þar sem ökumenn voru taldir sýna stórkostlegt gáleysi í skilningi 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 við akstur yfir á öfugan vegarhelming fyrir gagnstæða umferð. Með hliðsjón af ofangreindu hefur V takmarkað bótaábyrgð sína um helming úr slysatryggingu ökumanns.

Álit.

Það er nokkuð ljóst af gögnum málsins að M ók bifreiðinni X yfir á rangan vegarhelming á Holtavörðuheidi í greint sinn, þannig að árekstur varð við aðra bifreið og alvarlegt líkamstjón m.a. Til þess að hægt sé að meta hvort háttsemi M hafi áhrif á rétt hans til bóta fyrir líkamstjón úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar X verður að líta til þess að heimildir V til að fella niður bætur eða skerða eru í 30. gr. vátryggingarskilmála, sbr. 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Þær miðast við að vátryggður hafi sýnt stórkostlegt gáleysi sem hafi leitt til tjónsatburðar. 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 annars vegar og ökumanns og farþega í hinni bifreiðinni sem og skýrsla með hraðaútreikningi vegna ætlaðs ökuhraða bifreiðarinnar X. Þegar litið er til þess að það sönnunargagn það sem V leggur fram og byggir aðallega á um ætlaðan 120 km/klst hraða bifreiðarinnar A er einhliða aflað af hálfu V verður það ekki lagt að jöfnu við önnur sönnunargögn, sem eru þá framburðir þeir sem vísað hefur verið til og þær upplýsingar sem koma fram í skýrslu lögreglu vegna árekstursins.

Það er ljóst að við akstur um eins fjölfarna leið og Holtavörðuheidi verður ekki hjá því komist að álykta að það sé nokkuð gáleysisleg háttsemi að aka yfir miðlínu vegar, það getur skapað mikla hættu fyrir gagnstæða umferð. Í þessu máli verður hins vegar ekki fullyrt að M hafi verið óhæfur til aksturs í greint sinn vegna líkamlegs ástands eða annarra atvika sem almennt geta haft áhrif á akstursgetu. Ekki verður heldur fallist á að hægt sé að draga það víðtækar ályktanir af atvikum í dómum hæstaréttar (Hrd. 50/2004 og Hrd. 522/2007) að atvik hafi verið að öllu leyti sambærileg í þessu máli. Þó fallast megi á að aksturslag M við að aka bifreiðinni X yfir miðlínu í greint sinn hafi falið í sér gáleysi, verður ekki útiloka að það gáleysi hafi verið augnablikseinbeitingarskortur, í ljósi þess að ekki liggur fyrir að annað hafi haft áhrif á akstur hans. Telst því ekki fyllilega sannað að háttsemi M hafi vikið verulega frá því sem ætlast mátti til við umræddar aðstæður og leyfðan hámarkshraða. Hallann af slíkum sönnunarskorti ber V. Telst M því eiga rétt á fullum bótum úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar X.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 8. mars 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.