

Mál nr. 183/2018**M og
V vegna kaskótryggingar ökutækisins A****Ágreiningur um bótaskyldu.****Gögn.**

Málskot, dags. 05.06.2018 ásamt fylgigögnum.

Bréf V, váttryggingafélags, dags. 25.07.2018, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að þann 19. apríl 2017 hafi ökutækinu A sem er flutningabifreið verið ekið niður Klettsháls á Vestfjarðarvegi þegar það rann út af veginum og tjónaðist. Fram kemur að það hafi verið mikil hálka og fremur blint. Ökumaður taldi að öll hjól hefðu læstist þegar hann bremsaði og bifreiðin af þeim sökum runnið út af. Hann hafi verið undir 10 km hraða.

V skerti batur til M um helming vegna tjónsins. Í málskotinu kemur fram að hvorki M né ökumaður ökutækisins hafi vitað að váttryggingaaturburðurinn yrði sennileg afleiðing af háttsemi þeirra né sé sýnt fram á slíka sök eða það hvernig váttryggingaaturburðinn bar að, að honum hafi verið valdið með háttsemi sem teljist stórkostlegt gáleysi. Þá hafi ekki verið sýnt fram á orsakasamhengi milli háttseminnar og þess að váttryggingaaturburðurinn varð. Í þessu samhengi er vísað til 27. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga. M hafi ekki verið kunnugt um að ökutækið væri ekki í notkunarhæfu ástandi eins og fram kemur í skýrslu lögreglunnar. Algerlega ósannað sé að atburðurinn hafi orðið vegna slits eða galla í hendlunarbúnaði ökutækisins. Það hafi farið út af vegna hálku og ekki sé sýnt fram á að aðstæður hafi verið óforsvaranlegar né ámælisverðar. Ökumaður hafi heldur ekki sýnt af sér stórkostlegt gáleysi hvað varðar ástand hemla, hjólbarða eða með akstri. Þá kemur fram að ekki hafi verið lagt bann við því að ökutækið væri í umferð við skoðun bifreiðarinnar. Ökutækið fór í skoðun 14. mars 2017 og voru gerðar athugasemdir meðal annars við hendlunarbúnað þess, þ.e. að hendlakraftur væri ójafn sem og virkni stöðuhemils. Frestur til endurskoðunar var veittur til 30. nóvember 2017.

Lögreglan lét gera skýrslu um ástand ökutækisins og kemur þar fram að engin hemlageta hafi verið á vinstra hjóli á ási 3. Hendladiskurinn á ási 3 hægra megin hafi verið gegnsprunginn og ástandið hafi verið þannig að ökutækið var ekki í notkunarhæfu ástandi.

Í greiningarskýrslu lögreglu dags. 13. maí 2017 kemur fram að af ökurita ökutækisins megi sjá að því hafi verið ekið á minna en 50 km hraða áður en það stöðvast.

Í bréfi V kemur fram að heildstæð skoðun á málsatvikum leiði til þeirrar niðurstöðu að tjónið hafi verið sennileg afleiðing af háttsemi ökumanns bifreiðarinnar og ástandi ökutækisins. Með vísan til þess hafi tjóninu verið valdið af stórkostlegu gáleysi bæði hjá ökumanni og eiganda ökutækisins. V vísar til ástands ökutækisins, ástands hjólbarða, aðstæðna á vettvangi tjónsins þegar tjónið átti sér stað og þekkingu og reynslu ökumanns. Miðað við bíltæknirannsókn lögreglu hafi ökutækið verið svo gott sem ónothæft þegar tjónið átti sér stað. Umfangsmiklar athugasemdir höfðu verið gerðar við ástand ökutækisins við skoðun 14. mars 2017 og ástand hjólbarða hafi verið óásættanlegt eins og myndir beri með sér. Munstrið á sumum hjólbarðanna hafi nánast verið horfið. Ekki sé óeðlilegt að leggja þá skyldu á atvinnubílstjóra sem ekur þungabifreið í mikilli hálku og slæmu skyggni að kanna ástand hjólbarða áður en ekið sé af stað og tekið sé mið af því að ökutækið sé með endurskoðunarmiða. Skv. 3. mgr. 39. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eru þær skyldur lagðar á ökumann að gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi og sérstaklega skuli gæta þess að hemlar séu í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Þá kemur fram hjá V að ekki sé heimild til þess að banna notkun ökutækis þrátt fyrir vankanta sem koma fram við skoðun þess nema endurskoðun sé ekki fylgt eftir. Með vísan til framangreinds er það afstaða félagsins að M skuli bera helming tjónsins.

Álit.

Í málinu liggur fyrir að gerðar voru athugasemdir við hemla ökutækisins við skoðun þess og koma þurfti með það í endurskoðun. Af þeim sökum átti eiganda ökutækisins að vera kunnugt um að hemlar voru ekki í fullkomnu ástandi þótt hann kunni ekki að hafa vitað að þeir voru í eins slæmu ástandi og raun bar vitni. Aðstæður á vettvangi voru slæmar þegar tjónið varð og af myndum sem fylgja gögnum málsins má ráða að ástand hjólabarða hafi verið óásættanlegt. Ökumaður M er atvinnubílstjóri og því verður að gera strangari kröfur til hans um að kanna ástand ökutækis áður en því er ekið af stað enda um að ræða þunga flutningabifreið sem átti að aka um fjallveg að vetrarlagi í slæmri færð. Með vísan til framangreinds er háttsemi M og ökumanns metin til stórfellds gáleysis og skal M því bera helming sakar, sbr. 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga.

Niðurstaða.

M ber helming sakar vegna bóta úr kaskótryggingu A hjá V.

Reykjavík, 7. ágúst 2018.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Jón Magnússon, lögm.