

Mál nr. 367/2018**M og****vátryggingafélagið V vegna slysátryggingar ökumanns og kaskótryggingar bifreiðarinnar X****Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags vegna slyss 21.7.2018.****Gögn.**

Málskot málskotsaðila, móttengið 8. nóvember 2018, ásamt fylgiskjöllum.

Tölvupóstur V, dags. 22. janúar 2019.

Málsatvik.

M var ökumaður bifreiðarinnar X þegar henni var ekið vestur Þingvallaveg í Mosfellsbæ. Árekstur varð með þeirri bifreið og annarri sem beygði til vinstri af Þingvallavegi inn á Æsustaðaveg í veg fyrir bifreið þá sem M ók á sama tíma fram úr bifreið sem ekið var á undan þeirri bifreið með fyrirhugaðan akstur fram úr þeirri bifreið sem ekið var til vinstri. Harður árekstur varð með bifreiðunum og varð ökumaður bifreiðarinnar sem ekið var til vinstri fyrir líkamstjóni og farþegi í þeirri bifreið lést af áverkum vegna árekstursins. Í læknisvottorði sem fylgir gögnum málsins kemur fram að M hafi farið á slysadeild og upplýsingar eru um líkamstjón hennar í vottorðinu.

Í lögregluskýrslu kemur fram báðum ökutækjum hafi verið ekið vestur Þingvallaveg og hafi M ætlað að taka fram úr tveimur bifreiðum þegar fremri bifreiðinni af þeim tveimur hafi verið ekið til vinstri í veg fyrir hana. M kveðst hafa ekið á um 70 km/klst þegar árekstur varð og hafi hún verið að fara fram úr bifreiðum sem ekið hafi á um 40-50 km/klst. M segist í lögregluskýrslu hafa verið á leið úr Grímsnesi norður í Húnavatnssýslu og ekki í samfloti með neinum. Í ítarlegum lögregluskýrslum kemur fram að ökumaður bifreiðarinnar sem ekið var til vinstri segist hafa verið að hægja á ferð þegar árekstur varð, hún hafi gefið stefnumerki til vinstri og ekki hafa orðið vör við bifreið fyrir aftan sig áður en hún tók beygjuna. Við rannsókn lögreglu koma einnig fram nokkur vitni sem bera um framúrakstur bifreiðarinnar X fyrir slysið sem og annarrar bifreiðar af Range Rover gerð. Þau vitni bera um að umferðarhraði hafi verið frá 70-90 km/klst og bifreiðinni X hafi verið ekið fram úr þeim á nokkrum hraða áður en slysið varð.

M telur að akstur hafi verið í samræmi við aðstæður og ekki sé sýnt að M hafi sem ökumaður bifreiðarinnar X ekið yfir hámarkshraða (70 km/klst) þegar árekstur varð. Framúrakstur hafi verið leyfilegur, framburður vitna um aksturslag hennar reikull og ekki sé sýnt fram á að háttsemi hennar hafi falið í sér stórkostlegt gáleysi, eins og V haldi fram.

V telur hins vegar að framburður vitna í lögregluskýrslum sýni að aksturslag M hafi verið með þeim hætti fyrir árekstur að það feli í sér stórkostlegt gáleysi. Bifreiðinni X hafi verið ekið fram úr fjölda bifreiða og langt yfir hámarkshraða, auk þess sem bifreiðinni var ekið fram úr tveimur öðrum bifreiðum við gatnamót og því ekki unnt að sjá stefnuljós bifreiðarinnar sem var á undan og ekið til vinstri. Með vísan til ákvæða í vátryggingaskilmálum og 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 (sambærilegt ákvæði er í 1. mgr. 90. gr. vegna slysátryggingar ökumanns) hafi ábyrgð V því verið takmörkuð í heild úr kaskótryggingu bifreiðarinnar X sem og slysátryggingu ökumanns bifreiðarinnar.

Álit.

Ágreiningur málsins snýr því fyrst og fremst að því hvort ökumaður bifreiðarinnar X hafi sýnt stórkostlegt gáleysi (gr. 24.1 í vátryggingarskilmálum kaskótryggingar) við aksturinn og hvaða áhrif það hafi á ábyrgð V skv. 2. mgr. 27. gr. laga um (1. mgr. 90. gr.) laga um vátryggingarsamninga.

Í málinu liggja fyrir gögn þar sem ökumenn annarra bifreiða sem óku um Þingvallaveg í greint sinn lýsa aksturslagi M, þar sem hún hafði farið fram úr nokkrum bifreiðum áður en til áreksturs kom. Lýsingar þessar eiga það sammerkt að borið er um nokkurn ökuhraða bifreiðar X áður en til árekstrar kom og að mati alla vega eins vitnis nokkuð hættulegt aksturslag. Einnig er ljóst að þegar árekstur

varð ætlaði M að taka fram úr tveimur bifreiðum þar sem gatnamót voru nálæg. Þegar litið er til þessa verður aksturslag M talið hafa falið í sér verulegt frávik frá því sem hún átti að viðhafa við þær aðstæður sem uppi voru á vegi þar sem er nokkur umferð, hámarkshraði er 70 km/klst og hægt að beygja út af veginum reglulega. Því er fallist á að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn.

Þegar litið er til þess hvaða réttaráhrif það hefur kemur bæði fram í 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga að meta verði hvort V losni úr ábyrgð vegna slíkrar háttsemi í heild eða að hluta og einnig kemur þar fram að „Við mat á ábyrgð félagsins skal líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.“

Í þessu máli telst því sök ökumannsins þó nokkur, eins og áður er lýst. Vátryggingaatburðinn bar þó þannig að að sá ökumaður sem beygði til vinstri af veginum fyrir framan M hafði einnig þá sérstöku aðgæsluskyldu að gæta að umferð fyrir aftan sig. M var ekki undir áhrifum áfengis eða fíkniefna og með hliðsjón af atvikum öllum telst eðlilegt að takmarka ábyrgð V um 1/3 hluta bóta. Ekki er ástæða til að gera greinarmun á slysátryggingu ökumanns eða kaskótryggingu. M á því rétt á bótum sem nemur 2/3 hlutum tjóns síns úr bæði kaskótryggingu og slysátryggingu ökumanns bifreiðarinnar X.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr kaskótryggingu og slysátryggingu ökumanns bifreiðarinnar X en V er heimilt að takmarka ábyrgð sína sem nemur 1/3 hluta tjóns úr hvorri tryggingu um sig.

Reykjavík, 26. febrúar 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir, lögfr.