

Mál nr. 86/2020**M og
V v/ kaskótryggingar bifreiðar
og
óþekkt váttryggingafélag v/ ábyrgðartryggingar ökutækis.****Ágreiningur um bótaskyldu vegna tjóns á bifreið af völdum áreksturs.****Gögn.**

Málskot, móttækið 2.3.2020, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 19.3.2020, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Um miðjan dag 15. mars 2019 ók M bifreið sinni, A norður Hlíðarveg í Vestmannaeyjum að gatnamótum Flata. Í sömu andrá var eftirvagninn B dreginn af óþekktu ökutæki vestur Flatir og inn á gatnamótin. Rakst þá framendi A í vinstri hjól B að því er ráða má af fyrirliggjandi ljósmyndum. Í lögregluskýrslu sem gerð var um atvikið kemur fram að bjart hafi verið af degi og færi þannig að ísing, svell og háлка hafi verið á akbraut auk þess sem snjóköma hafi verið.

Í lögregluskýrslu er haft eftir M að hann hafi ætlað að beygja til hægri inn á Flatir en ekki náð beygjinni og runnið utan í B sem hafi verið við gatnamótin. Þá kemur fram í skýrslu lögreglunnar að A hafi verið á sumardekkjum.

Eftir stjórnanda ökutækis sem dró B er haft að hann hafi ekið vestur Flatir að gatnamótunum er hann hafi séð A vera ekið norður Hlíðarveg og ökumaður hennar hafi ætlað að aka inn á Flatir þegar hann hafi misst stjórn á A og ekki náð beygjinni og endað utan í B með þeim afleiðingum að A hafi orðið fyrir skemmdum.

Í málskoti kveðst M kvarta yfir því að öll sök á árekstrinum sé sett á hann sem ökumann og eiganda A og engin sök hafi verið lögð á mótaðila. Fer hann fram á að hann verði talinn hafa verið í rétti og að hann eigi rétt á óskertum bótum úr kaskótryggingu sinni hjá V. Bifreið hans hafi verið búin vel munstruðum sumardekkjum og er hann hafi nálgast gatnamótin hafi hann gefið stefnumerki til hægri, en um leið hafi ökutækinu sem dró B verið ekið af stað og beygt til vinstri (miðað við akstursstefnu ökutækisins) þannig að tengivagninn hafi lokað götunni fyrir hans akstursleið. Hafi hann reynt að aka upp á gangstétt en ekki náð upp á gangstéttarkantinn og í framhaldi af því lent á B. Vegna lengdar B hafi stjórnandi ökutækisins þurft að nota syðri götuhelming Flata, þ.e. þann hluta akbrautarinnar sem M hafi ætlað að aka inn á, til að ná beygjinni en umrædd gata sé frekar þröng. Því sé illskiljanlegt að stjórnandi ökutækisins hafi yfir höfuð farið af stað og þrengt enn frekar að A. Ella kveðst M hafa getað ekið eðlilega inn á Flatir og komist leiðar sinn og þá hefði engu skipt hvernig dekkjum A hefði verið búin.

Af hálfu V var niðurstaða málsins að M bæri fulla ábyrgð á árekstrinum. Á hinn bóginn ætti hann rétt á að fá tjón á A bætt úr kaskótryggingu bifreiðarinnar en að frádregnum 1/4 hluta þar sem A hafi verið búin sumarhjólborðum og því vanrækt að fylgja varúðarreglum sem væri ætlað að koma í veg fyrir tjón.

Álit.

Samkvæmt gögnum málsins verður ekki annað ráðið en fyrir liggja hvert hafi verið skráningarnúmer B, líkt og að ofan greinir. Hins vegar verður ekki séð í gögnum málsins hvers konar ökutæki hafi dregið B, hvert hafi verið skráningarnúmer þess eða hvort eða hvar það hafi verið váttryggt, þ. á m. ábyrgðartryggingu. Þá liggur ekkert fyrir um það hvort M hafi krafist bóta vegna tjónsins á A hjá því váttryggingafélagi sem kann að hafa ábyrgðartryggt umrætt ökutæki. Samkvæmt 2. mgr. 5. gr. samþykta fyrir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum, sbr. auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda nr. 1090/2005, skal málskotsaðili hafa lagt kröfur sínar fyrir hlutaðeigandi váttryggingafélag áður en hann getur leitað til nefndarinnar. Með því að engin gögn liggja fyrir í málinu sem sýna fram á að M hafi lagt bótakröfur sínar vegna tjónsins á A fyrir það váttryggingafélag sem kann að hafa váttryggt það ökutæki sem dró B er ekki unnt að taka þær kröfur til meðferðar fyrir nefndinni. Meðan úr þessu hefur

ekki verið bætt heyrir þessi ágreiningur ekki undir nefndina og er þessum lið í kröfugerð M því vísað frá nefndinni, sbr. 3. mgr. 3. gr. samþykkt fyrir nefndina.

Telja verður nægilega upplýst samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu að snjór og hálsa hafi verið á akbraut þegar áreksturinn varð. Þá er óumdeilt að A hafi verið búin sumarhjólborðum. Samkvæmt 1. mgr. gr. 16.02 í reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, er kveðið á um það að þegar snjór eða ísing er á vegi skal hafa snjókeðjur á hjólum eða eftir akstursaðstæðum annan búnað, t.d. grófmynstraða hjólbarða (vetrarmynstur), með eða án nagla, sem veitt getur viðnám. A var ekki búin hjólborðum í samræmi við þetta ákvæði þegar áreksturinn varð. Átti það sinn þátt í því að A komst ekki upp á gangstéttina eins og M reyndi til að koma í veg fyrir árekstur, heldur rann bifreiðin á hálli akbrautinni í hlið B.

Samkvæmt gr. 8.1 í skilmálum V fyrir kaskótryggingu ökutækis er mælt fyrir um þá varúðarreglu að vátryggðum sé m.a. skylt að gæta þess að ökutækið sé í lögmætu ástandi og í fullkomnu lagi. Sérstaklega skal séð til þess að öryggistæki svo sem dekk og hemlabúnaður séu í lagi. Þessari varúðarreglu bar M að hlíta til að koma í veg fyrir tjón eða draga úr tjóni. Þá er kveðið á um það í gr. 17.2 í skilmálunum að félagið megi lækka eða fella niður ábyrgð sína, sbr. 26. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga, ef vátryggður hefur vanrækt að hlíta varúðarreglum. Með því að aka A á sumarhjólborðum umrætt sinn gerðist M brotlegur við fyrrgreinda varúðarreglu í gr. 8.1 í vátryggingarskilmálunum. Var V því rétt að skerða bætur úr kaskótryggingunni og eftir atvikum öllum þykir rétt að sú skerðing nemi 1/4 hluta en M eigi rétt á bótum að 3/4 hlutum. Með því að V hefur þegar greitt bætur sem nemur því hlutfalli á M ekki rétt á frekari bótum úr vátryggingunni.

Niðurstaða.

Vísað er frá kröfu M um bætur úr ábyrgðartryggingu ökutækis sem dró B, eftirvagninn. M á ekki rétt á frekari bótum úr kaskótryggingu A hjá V.

Reykjavík, 21. apríl 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.