

Mál nr. 417/2020**M og****V v/ slysatryggingar ökumanns og eiganda bifreiðar.****Ágreiningur um hvort skerða eigi rétt tilbóta vegna stórkostlegs gáleysis.****Gögn.**

Málskot, móttakið 9.12.2020, ásamt fylgigögnum og síðari athugasemdum.

Bréf V, dags. 23.12..2020, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Að morgni 12. nóvember 2019 varð M, þá 22 ára gamall, fyrir líkamstjóni í árekstri á gatnamótum Sæbrautar og Klettagarða í Reykjavík. Áreksturinn bar að með þeim hætti að M ók bifreið sinni (A) vestur Sæbraut inn á gatnamótin, en í sömu andrá var annarri bifreið (B) ekið eftir Sæbraut úr gagnstæðri átt inn á gatnamótin og beygt til vinstri áleiðis norður Klettagarða. Umferð um gatnamótin er stjórnað með umferðarljósum. Í skýrslu lögreglu um áreksturinn kemur fram að myrkur hafi verið, blautt færi og mikil umferð. Sjáanlegt tjón á báðum bifreiðum er sagt hafa verið mikið. Á árekstrarstað er hámarkshraði á Sæbraut 60 km á klst.

Í vettvangsskýrslu lögreglu er haft eftir M að hann hafi ekki vitað hversu hratt hann ók. Hann kvaðst vera nokkuð viss um að grænt ljós hafi logað andspænis akstursstefnu hans er hann ók inn á gatnamótin. Þá hafi B allt í einu verið hliðina á honum og árekstur orðið. Er lögregla hafði samband við hann síðar sama dag kvaðst hann vera viss um að grænt ljós hefði logað gegn akstursstefnu hans þegar hann ók inn á gatnamótin.

Eftir ökumanni B er haft að hann hafi ekki vitað hversu hratt hann ók. Hann hafi beygt inn á gatnamótin áleiðis norður Klettagarða andspænis grænu ljósi. Er hann hafi verið kominn inn á gatnamótin hafi A verið ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi að hann taldi og í veg fyrir sig.

Í lögregluskýrslunni er haft eftir einu vitni að það hafi ekið vestur Sæbraut og er það var statt „nokkurn veginn á milli Dalbrautar og Klettagarða“ hafi það séð A u.þ.b. 50 m fyrir framan sig sem var ekið vestur Sæbraut og hafi A verið ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi í veg fyrir B sem hafi verið ekið inn á gatnamótin og beygt áleiðis norður Klettagarða.

M hefur krafist bóta fyrir það líkamstjón sem hann hlaut við áreksturinn úr slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá V. V hefur viðurkennt bótaskyldu en með vísan til 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga beri að skerða bæturnar um 1/4 hluta þar sem hann hafi valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi.

Álit.

Í málinu liggja ekki fyrir gögn um virkni umferðarljósa á gatnamótunum þar sem áreksturinn varð eða í hvaða röð græn og rauð ljós kvikna gagnvart einstökum akstursstefnum sem liggja að gatnamótunum. Við athugun á vettvangi af hálfu nefndarinnar má ráða að eftir að rautt ljós hefur kviknað fyrir akstursleið A vestur Sæbraut kvikni grænt beygjuljós fyrir akstursleið þá sem B var ekið eftir, þ.e. af Sæbraut úr vestri í beygju til vinstri áleiðis norður Klettagarða.

Samkvæmt framburði ökumanns B kvaðst hann hafa ekið gegnt grænu ljósi inn á gatnamótin, en taldi A hafa verið ekið inn á þau á móti rauðu ljósi. Vitni sem kvaðst hafa ekið í um 50 m fjarlægð á eftir A hefur staðhæft að A hafi verið ekið inn á gatnamótin á móti rauðu ljósi. Vitnið var í góðri aðstöðu til að gera sér grein fyrir stöðu umferðarljósa þegar A var ekið inn á gatnamótin og framburður vitnisins er afdráttarlaus. Á vettvangi kvaðst M á hinn bóginn vera nokkuð viss um að hafa ekið inn á gatnamótin á móti grænu ljósi og síðar sama dag kvaðst hann viss um að grænt ljós hafi logað á móti sér. Þegar fyrirbyggjandi framburðir eru virtir í heild sem og gögn málsins að öðru leyti verður að telja nægilega sannað að M hafi ekið óhikað inn á gatnamótin á móti rauðu ljósi.

Samkvæmt 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sem í gildi voru er áreksturinn varð, skal ökumaður hafa sérstaka aðgát við gatnamót. Samkvæmt 1. mgr., sbr. og c. og h. liði 2. mgr., 36. gr. sömu laga skal ökumanna jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra auk þess sem sérstök skylda hvílir á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður við vegamót og í

beygjum, svo og þegar vegur er blautir eða háll. Myrkur var þegar áreksturinn varð, blautt færi og mikil umferð. Með tilliti til þess hve harður áreksturinn varð má ætla að M hafi ekið á allt að leyfilegum hámarkshraða. Þannig verður að telja ljóst að M hafi ekið bifreið sinni talsvert hraðar en aðstæður leyfðu sem fór í bága við fyrrgreind ákvæði umferðarlaganna. Þá vissi hann ekki af ferðum B fyrir en sú bifreið var allt í einu við hlið hans bifreiðar og árekstur varð. Að öllu framangreindu verður að telja að M hafi valdið árekstrinum með stórkostlegu gáleysi.

Hafi váttryggður valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaraburður varð má samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga lækka eða fella niður ábyrgð félagsins, en við úrlausn á því skal litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaraburð bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fikniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Þegar litið er til þess að sök M er nokkur og slysið verður rakið til aksturslags hans þykir rétt að skerða rétt hans til bóta úr slysatryggingunni um 1/4 þannig að réttur hans til bóta nemi 3/4 hlutum

Niðurstaða.

M á rétt til bóta að 3/4 hlutum úr slysatryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 26. janúar 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.