

Mál nr. 371/2021**M og
V v/ábyrgðartrygginga bifreiðarinnar A og bifhjólsins B****Ágreiningur um sakarskiptingu og skerðingu bóta vegna líkamstjóns við árekstur 12. júlí 2021.****Gögn.**

Málskot móttakið 29.09.2021 ásamt fylgiskjölum 1-6.
Bréf V1, dags. 15.10.2021 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 12. júlí 2021, var lögregla kölluð á vettvang umferðarslyss við Reykjavíkurveg, Hafnarfirði, hinn 10. júlí 2021, en þá hafði orðið árekstur milli A og B, en M var ökumaður þess. Kemur í skýrslunni fram að á vettvangi hafi mátt sjá um 23 metra löng hemlunarför eftir B með akstursstefnu til vesturs í átt að Garðabæ. Aftari hjólbarði B hafi verið mjög eyddur. Hafi M hlotið meiðsl við atvikið og verið fluttur burt með sjúkrabifreið. Í skýrslunni er einnig að finna framburð A, sem hafi verið á suðurleið eftir Reykjavíkurvegi, en ákveðið að taka U-beygju til að fara á Reykjavíkurveg til vesturs að Garðabæ. Hann hafi þá séð B í um 5 metra fjarlægð og hafi B hafnað á A. Samkvæmt framburði M ók hann B til vesturs þegar hann kom auga á A aka í veg fyrir sig. Hafi M reynt að hemla og forða árekstri með því að sveigja framhjá en það hafi ekki tekist og B hafnað á A. Hafi aksturshraði B verið um 60 kílómetrar á klukkustund. Þá er í lögregluskýrslu að finna framburð vitnanna X, Y, Z og Þ. X sagðist hafa verið á umferðarljósum á Reykjavíkurvegi með akstursstefnu í vestur þegar B ók framhjá henni á miklum hraða. Hafi hún síðan séð B reyna að hemla án árangurs og hafna á A. Y og Z sögðust hafa séð tjónsatvikið en ekki tekið eftir hraðanum sem B var á. Þ hafði verið á gangi en heyrtr greinilega þegar ökumaður B gaf vel inn bensínjöfina.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna sem skipti sök til helminga, og þá skerti V, sem var á tjónsdegi váttryggjandi A og B, rétt M til bóta vegna líkamstjóns um 1/3 vegna stórfellds gáleysis með tölvupósti dags. 24. september 2021. M er ósammála þeirri afstöðu og telur A bera alla sök á árekstrinum, enda hafi A verið ekið þvert í veg fyrir B. Fyrir liggja svokölluð PC-Crash skýrsla, sem V hafi aflað einhliða, um áætlaðan ökuhraða B. M mótmælir forsendum skýrslunnar og útreikningum hennar auk þess sem ekki verði ráðið af fyrirbyggjandi framburði vitna að ökuhraði B hafi verið óeðlilegur. Eitt vitnanna hafi aðeins heyrtr í B og af hinum þremur sé það aðeins eitt þeirra sem telji B hafa verið á miklum hraða. Sé það því ósannað að M hafi sýnt af sér sök við aksturinn. Hvað varði líkamstjónið er það þá að mati M með öllu ósannað að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur B, og eigi hann því rétt til óskertra bóta sbr. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar.

Í bréfi V til nefndarinnar er vísað til PC-Crash skýrslu sem félagið lét gera en útreikningur hennar gefi til kynna að ökuhraði B hafi verið 97 kílómetrar á klukkustund á vegi þar sem hámarkshraði sé 50 kílómetrar á klukkustund. Byggi það m.a. á því hvar B hafnaði að lokum í kjölfar árekstursins og lengd hemlafara frá B fyrir áreksturinn. Þá styðji framburðir tveggja vitna þá niðurstöðu að B hafi verið ekið vel yfir leyfilegum hámarkshraða. Þegar tekið sé mið af því, svo og því að aftari hjólbarði B hafi verið mjög eyddur sé skerðing um þriðjung síst of mikil.

Álit:

Samkvæmt framburði aðila og ljósmyndum í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu ákvað ökumaður A að taka U-beygju til að breyta um stefnu á Reykjavíkurvegi. Má þá sjá að A hefur verið komin nokkuð langt inn á vinstri akrein vegarins þegar B lenti á henni en á þeim tíma segir A að aksturshraði bifreiðarinnar hafi verið um tíu kílómetrar á klukkustund. Hann hafi þá ekki tekið eftir B fyrr en það var í um 5 metra fjarlægð. Verður því að byggja á því að A hafi tekið u-beygju þvert í veg fyrir aðra umferð og þannig ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 19. gr., og 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Verður þannig að telja að A hafi ekki sýnt næga aðgát og ekki gætt þeirra tillitsskyldna sem á honum hvíldu við þessar aðstæður. Verður og að telja að þetta gáleysi hans hafi verið meginorsök árekstursins.

Hvað varðar mögulegan hraðakstur M þá verður ekki litið framhjá því að svokallaðrar PC-Crash skýrslu er einhliða aflað af V, en ekki liggur fyrir t.d. mat dómkvaddis matsmanns á hraða B. Þá liggur fyrir að M gerir ýmsar athugasemdir við forsendur skýrslunnar, og meðfylgjandi bréfi V eru svör skýrsluhöfundar við þeim athugasemdum. Slíkar skýringar verða ekki lagðar að jöfnu við matgerð óvilhalls matsmanns. Verða því eðli máls samkvæmt ekki viðtækar ályktanir dregnar af umræddri skýrslu án þess að litið sé til annarra gagna. Hvað varðar framburði vitna í lögregluskýrslu þá er það svo að eitt þeirra varð ekki sjónarvottur af atvikum, og ekki er unnt að byggja á því sem vitni heyrði við mat á hugsanlegum ökuhraða. Tvö önnur vitni, sem óku á eftir B, sögðust aðspurð ekki hafa veitt hraða þess sérstaka athygli. Það er því aðeins eitt vitni sem lýsir því í framburði sínum að B hafi ekið framúr bifreið þess á miklum hraða. Verður því ekki byggt á þeirri forsendu á M hafi umrætt sinn ekið B á hartnær tvöföldum hámarkshraða, eða 97 kílómetra hraða á klukkustund.

Hins vegar segir í framburði M sjálfs að hann hafi ekið B á um 60 kílómetra hraða á klukkustund sem bendir til þess að ökuhraði þess hafi verið nokkuð yfir leyfilegum hámarkshraða en hemlunarvegalengd B bendir einnig til þess. Sé litið til þess, svo og þess að aftari hjólbarði B var, að því er segir í fyrirliggjandi lögregluskýrslu, mjög eyddur, og B því að einhverju leyti vanbúið, þykir þó rétt að M beri einnig nokkra sök á umræddum árekstri, eða þriðjung.

Kemur þá til skoðunar hugsanleg heimild V til skerðingar bóta vegna líkamstjóns, en skv. 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjategyggingar má lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfaranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysis. Samkvæmt framansögðu þykir ekki sýnt fram á að aksturhraði B hafi verið meiri en 60 kílómetrar á klukkustund umrætt sinn og verður það ekki talið jafngilda stórkostlegu gáleysi M. Þá liggur fyrir að aftari hjólbarði B var „mjög eyddur“ en ekki liggja fyrir nein frekari gögn um ástand hans eða að hvaða leyti það hafi verið meðorsök tjónsins. Töluvert mikið þarf til svo skerðing bóta á grundvelli ofangreinds ákvæðis komi til álita og er það V sem ber sönnunarbyrðina fyrir því að skilyrði þess séu uppfyllt. Með hliðsjón af öllu framangreindu telst ekki sýnt fram á að M hafi orðið meðvaldur að tjóni sínu af stórkostlegu gáleysi og kemur skerðing bóta vegna líkamstjóns hans því ekki til álita.

Niðurstaða.

Ökumaður A 2/3 hluta sakar á árekstri A og B hinn 10. júlí 2021, og ökumaður B 1/3 hluta. M á rétt til óskertra bóta frá V vegna þess líkamstjóns sem hann hlaut af árekstrinum.

Reykjavík 9. nóvember 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.