

Mál nr. 178/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Kaskótrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot dags. 23. maí 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 23. júní 2023 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 4. júlí 2023.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 14. júlí 2023.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 1. ágúst 2022, varð, hinn 31. júlí s.á., tjón á bifreiðinni A sem er í eigu M. Samkvæmt því sem haft er eftir M í skýrslunni var hann að aka Hjalteyrargötu á Akureyri til suðurs þegar hann missti skyndilega stjórn á A með þeim afleiðingum að hún hafnaði á húsi X við götuna. Kveður hann aksturshraða A hafa verið 70 til 80 kílómetra á klukkustund. Er þá haft eftir vitninu Y, sem var farþegi í A, að M hafi ekið á 130 til 140 kílómetra hraða og misst stjórn á A í beygju. Hinn 13. ágúst 2022 óskaði Y eftir því að breyta framburði sínum fyrir lögreglu enda gæti hún ekki staðið við fyrri framburð um ökuhraða þar sem hún hefði fengið kvíðakast í kjölfar atviksins og ruglað því saman við annað atvik sem hún hefði lent í. Ökuhraði A hafi, samkvæmt breyttum framburði Y, mögulega verið 90 til 95 kílómetrar á klukkustund skömmu áður en M missti stjórn á A. Á ljósmyndum lögreglu á vettvangi má m.a. sjá för eftir bifreiðina og brak úr henni í grasi vegkantar sem A virðist hafa verið ekið eftir í kjölfar þess að M missti stjórn á henni, og för sem sýna hvar bifreiðin fór af vegkantinum. Þá kemur fram að fyrstu hemlaförin eftir að M missti stjórn á bifreiðinni hafi verið um 121 metra frá þeim stað sem A hafnaði að lokum. Hemlunarför hafi einnig verið á grasi vestan við veginn. Þá er í ljósmyndaskýrslu lögreglu ljósmynd af förum eftir bifreiðina þar sem henni var ekið yfir innkeyrslu að lóð X. Þá má sjá af ljósmyndum að líknarbelgir sprungu úr og segir í skýrslu lögreglu að framrúða A hafi verið alsett sprungum eftir ákeyrsluna. Þá voru þrír hjólbarðar A sprungnir, affelgaðir og að mestu leyti tættir upp eftir atvikið, samkvæmt því sem segir í lögregluskýrslu.

Í málskoti og viðbótarathugasemdum M kemur fram að hann telji sig eiga rétt til óskertra bóta úr kaskótryggingu A vegna tjónsins en að V hafi hafnað bótaskyldu með vísan til 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga og 9. gr. sameiginlegra skilmála enda teldi það M hafa valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi þar sem hann hafi ekið á 130 til 140 kílómetra hraða þar sem hámarkshraði sé 50 kílómetrar á klukkustund. M vísar til þess að Y hafi breytt framburði sínum með trúverðugum hætti og verði því að hafna upphaflegum framburði hennar. Ósannað með öllu sé að aksturshraði A hafi verið meiri en M lýsti fyrir lögreglu, en jafnvel þó byggt væri á síðar til komnum framburði Y um 90 til 95 kílómetra aksturshraða geti það ekki verið metið M til stórkostlegs gáleysis enda liggi fyrir sönnun þess að hann hafi verið allsgáður við aksturinn. Þá hafi engin rannsókn eða mat farið fram á ökuhraða A umrætt sinn, og er því sérstaklega mótmælt að ljósmyndir lögreglu sýni fram á að um ofsaakstur að ræða. Akstur yfir gras hafi þá valdið því að ummerki á vettvangi voru meiri en ella svo og því að hemlunarvegalengd lengdist enda minna viðnám á grasi en á malbiki.

Í bréfi og viðbótarathugasemdum V kemur fram að félagið telji, með vísan til atvika málsins, að tjóni á A hafi verið valdið með háttsemi sem meta verði til stórkostlegs gáleysis og því sé heimilt að fella bótarétt að fullu niður, en til vara að skerðing að 2/3 hlutum sé heimil. V telji að leggja verði upphaflegan framburð Y um ökuhraða, þ.e. að hann hafi verið 80 til 90 kílómetrum umfram heimilan hámarkshraða, til grundvallar enda samræmist hann ummerkjum á vettvangi en öll málsgögn bendi til ofsaaksturs M umrætt sinn. Skýr orsakatengsl séu þá milli aksturshraðans og áakstursins. Hvíli það þá á M að sýna fram á hið gagnstæða. Verði því að miða við að atvik málsins hafi verið þau sem leiði af frumgögnum málsins enda hafi ekkert komið fram sem rýri sönnunargildi þeirra. Að mati V sé sannað að um verulegt og alvarlegt frávik hafi verið að ræða frá þeirri háttsemi sem A bar að viðhafa og af háttsemi hans hafi stafað augljós og mikil hætta. Svo gáleysi teljist stórkostlegt þurfi háttsemi annað hvort að víkja hlutrænt meira frá þeirri háttsemi sem bar að viðhafa eða huglæg afstaða tjónvalds að

einkennast af meira tillitsleysi en þegar um almennt gáleysi er að ræða. Í tilviki M, sem hafi ekið á allt að nærri þreföldum hámarkshraða, séu bæði þessara skilyrða uppfyllt.

Álit.

Þegar um skaðatryggingar er að ræða er samkvæmt 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga heimilt að skerða eða fella niður bætur til vátryggðs í þeim tilvikum sem vátryggður hefur með stórkostlegu gáleysi orðið valdur að vátryggingaratburði. 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. Samkvæmt framansögðu greinir aðila á um hvort skilyrði fyrir niðurfellingu eða skerðingu bóta séu uppfyllt.

Af fyrirliggjandi lögregluskýrslu má ráða að aðstæður á vettvangi hafi verið góðar, rökkur hafi verið á vettvangi, en færð góð og veður þurrt. Þá er því ekki haldið fram að ástand vegar eða aðrar aðstæður hafi verið meðverkandi orsök umrædds tjónsatviks. Virðist tjónið því aðeins að rekja til þess að M missti stjórn á bifreið sinni. Óumdeilt er að hámarkshraði á vettvangi var 50 kílómetrar á klukkustund, en ekki liggja fyrir rannsóknir eða mat á því hver aksturshraði A var umrætt sinn. Telja verður þó óumdeilt að hann hafi verið töluvert yfir löglegum hámarkshraða, en hvorki fyrri né seinni vitnisburði Y ber saman við lýsingu M sjálfs á ökuhraða. Engin vitni önnur en farþegar í A virðast hafa verið að atvikinu og þrátt fyrir að þrír farþegar hafi verið í A liggur aðeins vitnisburður Y fyrir. Þegar litið er til fyrirliggjandi gagna, þ.e. ummerkja á vettvangi og þeirra skemmda sem virðast hafa orðið á A og hjólbörðum hennar við atvikið þrátt fyrir að hemlunarför hafi fyrst mælst um 121 metra frá áakstursstað, verður að telja líklegt að hraðinn hafi verið umtalsverður og í öllu falli töluvert meiri en M bar fyrir lögreglu. Jafnvel þó miðað væri við síðari framburð Y, sem verður að taka með fyrirvara þar sem ekki er um frumgagn að ræða, var ökuhraði samkvæmt honum 80 til 90% yfir löglegum hámarkshraða. Eins og mál þetta liggur fyrir verður að telja að sönnunarbyrðin hafi að því leyti snúist við að það standi M nær að sýna fram á að ökuhraðinn hafi ekki verið slíkur að meta megir hann til stórkostlegs gáleysis svo sem gögn málsins benda til. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni telst því sýnt fram á að með háttsemi sinni við aksturinn hafi M sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og skapað töluverða hættu á vettvangi. Þá er ekkert komið fram sem bendir til þess að annað en mikill ökuhraði hafi leitt til þess að M missti stjórn á bifreiðinni umrætt sinn og eru því skýr orsakatengsl milli háttsemi og tjóns fyrir hendi. Samkvæmt framansögðu er heimilt að skerða bætur úr kaskótryggingu A og telst slík skerðing hæfileg að 2/3 hlutum þannig að M fái 1/3 hluta tjóns síns bætt.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr kaskótryggingu A hjá V en heimilt er að skerða þær um 2/3 hluta.

Reykjavík, 15. ágúst 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir