

Mál nr. 424/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Tegund vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 7. nóvember 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 28. nóvember 2023, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 1. september 2022, varð, aðfararnótt 13. ágúst s.á., árekstur milli A, sem M ók, og B á Sæbraut við Kleppsmýrarveg. Er í lögregluskýrslu haft eftir M að hann hafi ekið ógætilega er hann ók Sæbraut í suðurátt gegn rauðu ljósi við Kleppsmýrarveg og í veg fyrir B. Farþegi í A sagði M þá hafa verið að „aka dálítið hratt og ætlað að ná gulu ljósi á Sæbrautinni til suðurs.“ Eftir ökumanni B er haft að hann hafi ekið Skeiðarvog til austurs þegar bifreið hafi komið á mikilli ferð og skolið framan á B.

Í málskoti kemur fram að V hafi, með bréfi hinn 14. nóvember 2022, tilkynnt M að það hygðist skerða bótarétt M úr slysátryggingu ökumanns um þriðjung á grundvelli þess að hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Er því hafnað af hálfu M enda hafni hann því að hann hafi farið yfir vegamótin gegn rauðu ljósi og í lögregluskýrslu sé einungis minnst á að hann hafi gefið örlítið í, sem hafi verið nauðsynlegt til að ná yfir á gulu ljósi. Hafi verið um misritun í lögregluskýrslu að ræða sem rekja megi til tungumálaörðugleika en M hafi hvorki íslensku né ensku að móðurmáli. M hafi freistað þess að komast yfir gatnamótin á gulu ljósi í stað þess að grípa til nauðhemlunar sem hefði haft stórhættu í för með sér. Því geti í mesta lagi verið um einfalt gáleysi að ræða. Það sé þá V sem beri sönnunarbyrði þess að skilyrði 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga til skerðingar bóta séu uppfyllt. Áréttað er að í lögregluskýrslu komi ekki fram að M hafi ekið á ólöglegum hraða eða gegnt rauðu ljósi og hafi slík sönnun því ekki tekist.

Í bréfi V er vísað til þess sem haft sé eftir M sjálfum í lögregluskýrslu. Þá komi fram í tjónstilkynningu eiganda A til V að ökumaður hafi ekið gegn rauðu ljósi á bifreiðina B. Það að A hafi ekki verið komin að fullu yfir gatnamótin þegar B tók af stað, eftir að kviknaði á grænu ljósi í aksturstepnu hennar, bendi þá einnig til þess að A hafi ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi en ekki gulu. Ökumaður B fullyrði þá einnig, í sinni tjónstilkynningu, að A hafi verið ekið yfir gatnamótin gegn rauðu ljósi. Hvað ökuhraða A varði hafi hann, samkvæmt hraðaútreikningum, verið 69 kílómetrar á klukkustund þegar áreksturinn varð, þ.e. eftir að ökumaður A hemlaði í viðleitni til að forða árekstri. Liggi því fyrir að M hafi bæði ekið of hratt og gegn rauðu ljósi og með því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Með vísan til 21 gr. almennra skilmála V, sbr. 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga, sé því heimilt að skerða bótarétt hans.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur á A í aðdraganda áreksturs eins og nánar er rakið í málsatvikum. Í lögregluskýrslu sem er frumgagn málsins er haft eftir M að hann hafi ekið ógætilega er hann ók Sæbraut til suðurs gegn rauðu ljósi við Kleppsmýrarveg og í veg fyrir B. Farþegi í A lýsir atvikum þá svo að M hafi verið að aka dálítið hratt og ætlað að ná gulu ljósi, en ekki séð B í tæka tíð og því ekki náð að hemla í tíma. Í tjónstilkynningu vitnisins, sem jafnframt var umráðamaður A á tjónsdegi, segir þá að A hafi verið ekið gegn rauðu ljósi á B. Afstaða bifreiðanna í aðdraganda áreksturs, en ekkert liggur fyrir um annað en að grænt ljós hafi logað á akstursstepnu B, bendir þá eindregið til þess að M hafi ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi, en ekki gulu, og með því brotið gegn 1. mgr. 7. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Verður þá ekki fallist á röksemdir hans um að hann hafi verið kominn það nálægt umferðarljósum þegar skipt var úr grænu ljósi í gult að stöðvun A hefði haft í för með sér hættu, sbr. 2. mgr. 7. gr. sömu laga. Verður þá að telja gögn málsins benda til að M hafi aukið hraðann til að freista þess að fara yfir á rauðu ljósi áður en grænt ljós kviknaði gegn akstursstepnu B. Benda þá framburðir ökumanns B og áðurnefnds vitnis til þess að hraðinn hafi verið of mikill þó ekki liggi nákvæmlega fyrir hve mikill hann var í aðdraganda árekstursins. Hámarkshraði á vettvangi er 60 kílómetrar á klukkustund og verður í öllu falli að telja sýnt

að aksturshraði A hafi verið umfram það, og því ekki til samræmis við áskilnað 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga, segir m.a. að lækka megi eða fella niður ábyrgð váttryggingafélags ef váttryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð. Skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburður bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafi sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Þegar litið er til allra atvika í þessu máli verður háttsemi M metin honum til stórkostlegs gáleysis og þykir rétt að bætur séu skertar um þriðjung.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum að 2/3 hlutum úr slysatryggingu ökumanns ökutækis A hjá V.

Reykjavík, 23. janúar 2024.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir