

Mál nr. 173/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns og eiganda ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 22. maí 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 12. júní 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 1. júlí 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu lenti bifreiðin A, með kerruna B í eftirdragi, utan í vegriði á Kringlumýrarbraut rétt sunnan við Bústaðabru þann 22. apríl 2023. M var ökumaður bifreiðarinnar og kveðst hafa verið að koma frá Bústaðavegi og niður á Kringlumýrarbraut, er hann missti stjórn á kerrunni. Fór hún að skauta og náði hann ekki stjórninni aftur með þeim afleiðingum að bifreiðin endaði utan vegar, kastaðist upp á vegrið og við það snerist kerran og lenti öfug. Kenndi M sér eymsla í hálsi, efra baki og höfði. Vegna líkamstjóns síns hefur M gert kröfu um bætur úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda hjá V sem samþykkt hefur bótaskyldu en skerðir bótarétt um þriðjung vegna stórkostlegs gáleysis M. Skerðingu byggir V á þeirri háttsemi M að aka ökutækinu A með of þungan farm og án tilskilinna réttinda. M er ekki sammála afstöðu V. Ekkert liggir fyrir um að M hafi sýnt af sér ógætni við akstur. Hann hafi hvorki verið eigandi bifreiðarinnar A né kerrunnar B. Hafi hann fengið hvort tveggja að láni til að flytja bárujárn o.fl. Fékk hann bifreiðina lánaða hjá kunningja sínum og var kerran leigð hjá Byko. Þá sé hann með almenn ökuréttindi (B-flokk) sem veitir skv. 5. tl. 5. mgr. 6. gr. rg. nr. 830/2011 um ökuréttindi, réttindi til að stjórna bifreið með tengivagni sem alls séu 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd. Samkvæmt ökutækjaskrá var eigin þyngd bifreiðarinnar 1595 kg., og leyfð heildarþyngd 2.070 kg., með ökumanni, farþegum og farmi skv. 27. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Samkvæmt ökutækjaskrá sé kerran 485 kg. að eign þyngd og leyfð heildarþyngd er 2000 kg. Kerran var vigtuð með farmi að beiðni lögreglu og vóg þá alls 1.840 kg. Því sé ljóst að raunveruleg þyngd bifreiðarinnar með eftirvagni var töluvert undir leyfðri heildarþyngd á tjónsdegi eða alls 3.435 kg., auk eigin þyngdar M. Þó þyngd eftirvagns hafi skv. vigtun reynst 140 kg (eða 8%) umfram leyfða dráttargetu bifreiðarinnar er óraunhæft að ætla að M hafi mátt vera meðvitaður um að farmurinn væri lítilllega yfir þeim mörkum, enda bera myndir af kerrunni í lögregluskýrslu engan veginn með sér að kerran hafi verið svo ofhlaðin að almennur ökumaður hafi með réttu átt að afa áhyggjur af þyngd hennar. Þar sem M var ekki sjálfur eigandi bifreiðarinnar hafði hann ekki nákvæmar upplýsingar um leyfða heildarþyngd hennar eða dráttargetu.

V telur að tjóninu hafi verið valdið með háttsemi sem telst til stórkostlegs gáleysis M og brots á varúðarreglu og á þeim grundvelli falli bótaréttur niður að 1/3 hluta úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda vegna atviksins. Telur V ljóst af lögregluskýrslu að M hafði ekki þau réttindi sem áskilin eru til þess að aka með umrædda kerru. Mikilvægt sé að þekkja til og fylgja tækniupplýsingum hvers ökutækis og vera meðvitaður um það hversu þungan eftirvagn heimilt er að draga á bifreiðinni og hvernig hlaða eigi kerruna. Sé eftirvagn of þungur fyrir bifreiðina og/eða rangt hlaðinn er hættan sú að ökutækið eða kerran taki að rása líkt og raungerðist. Vísar V til ýmissa dóma og úrskurða máli sínu til stuðnings. Þá telur V að M hafi með háttsemi sinni einnig brotið gegn varúðarreglu váttryggingarskilmála þar sem fram kemur að ökumaður hins váttryggða ökutækis skuli hafa þau réttindi og þá kunnáttu sem krafist er til þess að aka því. Vísar V til 5. gr. skilmála váttryggingarinnar og 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga.

Í viðbótarathugasemdum sínum áréttar m að í almennum ökuréttindum (B réttindum) sem M hefur, felast réttindi til að aka með eftirvagn allt að 750 kg, eða þyngri ef heildarvagnlest er að hámarki 3500 kg. Fullyrðingar í athugasemdum V um að M hafi ekki haft réttindi til aksturs með kerru eru því rangar.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 má lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingafélagsins hafi váttryggður í slysáttryggingu eins og hér um ræðir valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við úrlausn á þessum atriðum skal litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Óumdeilt er að M var ekki undir áhrifum áfengis eða fíkniefna í umrætt sinn. Telur V hið stórfellda gáleysi felast í því að M hafi með háttsemi sinni umrætt sinn valdið því af stórkostlegu gáleysi að bifreiðin A með eftirvagninn B í eftirdragi, endaði utanvegar á vegriði með þeim afleiðingum að M slasaðist. Ber V sönnunarbyrðina fyrir því að háttsemi M við akstur umrætt sinn hafi verið þannig að hann hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn og að orsakatengsl séu milli saknæmrar háttsemi M og þess líkamstjóns sem hann verð fyrir. Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu viðurkenndi M að hafa misst stjórn á kerrunni með þeim afleiðingum að hún fór að skauta til á akbrautinni og endaði utan vegar. Við það kastaðist bifreiðin A upp á vegriði og kerran B snerist og endaði öfug utan akbrautar. Í ökutækjaskrá er bifreiðin A skráð 1595 kg. að heildarþyngd og heimild þyngd hemlaðs eftirvagns er 1700 kg. að hámarki. Niðurstaða vigtunar sem lögregla lét framkvæma var sú að kerran var 1840 kg. með farminum, þar af voru 1560 kg. á afturöxlunum. B ökuréttindi sem M hefur leyfa heildarþyngd bíls og eftirvagns mest 3500 kg. Undantekning er frá þeirri reglu sé eftirvagn 750 kg. eða minna. Svo háttaði ekki til í þessu tilviki. Samkvæmt framansögðu var bifreiðin án ökumanns 1595 kg., og kerran ásamt farmi 1840 kg., eða samtals 3.435 sem er innan leyfðar heildarþyngdar sem falla undir B ökuréttindi. Af framangreindu verður þrátt fyrir það sem fram kemur í lögregluskýrslu að telja ósannað að M hafi ekki haft tilskilin ökuréttindi í umrætt sinn. Víkur þá að háttsemi M við hleðslu kerrunnar í umrætt sinn. Ljóst er að þyngd kerrunnar B og farms hennar var umfram leyfilega þyngd eftirvagns fyrir bifreiðina A sem nemur 140 kg. Auk þess var þyngd á öðrum ási 560 kg. umfram leyfilega þyngd skv. skráningu í ökutækjaskrá sem kveður á um að burðargeta sé 1000 kg. á hvorum ás. Verður að telja að bein orsakatengsl séu milli þessa og þess tjóns sem varð þann 22. apríl 2023. Með því að gæta ekki að framangreindu, sýndi M af sér gáleysi en ekki verður að mati nefndarinnar talið að gáleysið hafi verið stórkostlegt í skilningi 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Af ofangreindu verður þannig talið að M eigi óskertan rétt til bóta úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda.

Niðurstaða.

M á rétt á óskertum bótum slysáttryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 16. júlí 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir