

Mál nr. 411/2024**VARNARAÐILI (V2) HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI****Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2).****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis. Kaskótrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting. Stórkostlegt gáleysi.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 23. október 2024 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V2 dags. 12. nóvember 2024 ásamt fylgiskjöllum.
3. Bréf V1 dags. 20. nóvember 2024.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 2. desember 2024.
5. Seinni viðbótarathugasemdir M dags. 2. desember 2024.
6. Viðbótarathugasemdir V1 dags. 13. desember 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 21. ágúst 2024, varð þann sama dag árekstur milli A, sem M ók og B á bifreiðastæði við Smáralind í Kópavogi, Fífuhammsvegsmegin. Í skýrslunni er haft eftir M að hann hafi ekið A frá vestri til austurs þegar B hafi skyndilega ekið í veg fyrir hann og hann ekki haft ráðrúm til að bregðast við. Eftir ökumanni B er haft að hún hafi ekið inn á bifreiðastæðið til suðurs þegar A hafi skyndilega verið ekið á hægri hlið B. Segist hún þá hafa gleymt að líta til beggja hliða er hún ók yfir bifreiðastæðið.

Samkvæmt beiðni V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, voru rafræn árekstrargögn úr A greind. Í skýrslu Aðstoðar og öryggis dags. 26. ágúst 2024, segir að niðurstaða þeirrar greiningar hafi verið sú að aksturshraði A hafi verið 37 kílómetrar á klukkustund hálfri sekúndu fyrir árekstur, en 28 kílómetrar við árekstur en þá hafi M verið búinn að stíga af bensínjölf og á hemil bifreiðarinnar.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að A bæri helming sakar fyrir of hraðan akstur á bifreiðastæði og B bæri helming sakar þar sem henni hefði borið að veita umferð frá hægri forgang við akstur á bifreiðastæðinu. Jafnframt tilkynnti V1 M að bætur úr kaskótryggingu A hjá félaginu yrðu skertar um 1/3 hluta þar eð M hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda áreksturs.

M fellir sig ekki við þau málalok. Er í málskoti vísað til þess að B hafi verið ekið gegnt merktri akstursstefnu og hafi M, sem farið hafi að öllu með fyllstu aðgát, því ekki mátt vænta umferðar þaðan sem B kom. B hafi þá brotið gegn forgangsrétti A þar sem B var ekið frá vinstri í veg fyrir A. Þá telji M einnig ljóst að B hafi verið á miklum hraða, eða 22 kílómetra hraða á klukkustund samkvæmt fyrirbyggjandi útreikningum, en hámarkshraði á bifreiðastæðum sé 15 kílómetrar. Vísar M þá til þess að honum hafi ekki verið kunnugt um þann hámarkshraða enda hafi bifreið hans sýnt 30 kílómetra hámarkshraða, sem væri raunar eðlilegra miðað við aðstæður en um stórt og opið svæði sé að ræða með merktum akbrautum. Brot B hafi verið svo alvarlegt að eðlilegt sé að hún beri alla sök á umræddum árekstri, eða í það minnsta meginhluta sakar. Samkvæmt framansögðu sé þá einnig ljóst að M hafi ekki hagað akstri með þeim hætti að réttlæti skerðingu bótaréttar úr kaskótryggingu A hjá V1. Þess utan sé hvergi í skilmálum kaskótryggingar vikið að skerðingu bóta vegna atvika eins og hér um ræði en svo skerðing komi til álita hefði verið nauðsynlegt að vekja sérstaka athygli á því.

Í bréfi V2 sem á tjónsdegi var vátryggjandi B er lýst þeirri afstöðu að rétt sé að skipta sök til helminga enda hafi hvorugur ökumanna gætt nægilega að sér í aðdraganda áreksturs. Kemur þá fram, og er lögð fram ljósmynd því til stuðnings, að gert sé ráð fyrir umferð í báðar áttir á akstursleið B í aðdraganda árekstrar, þó merkingar þess efnis séu nokkuð máðar. Ökuhraði B hafi þá ekki verið vítaverður þó vissulega hafi verið ekið nokkuð greitt. Verði þeir þættir því ekki metnir B til sakar. A hafi hins vegar verið ekið á hraða sem sé um 147% umfram heimilaðan hámarkshraða og verði það að teljast vítavert.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttuð sú afstaða að B hafi ekið í ranga akstursstefnu og sýni framlögð ljósmynd ekki fram á neitt annað. Þá geti 28 kílómetra hraði á klukkustund ekki talist ofsakstur eða mikill hraði á því opna svæði sem um ræðir, þar sem yfirsýn yfir svæðið sé góð. Eru fyrri kröfur og röksemdir þá ítrekaðar.

Í bréfi V1 er vísað til þess að félagið felli sig við niðurstöðu tjónanefndar. Hvað kaskótryggingu A varði sé vísað til 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 en þar komi fram að hafi vátrggður, í öðrum tryggingum en ábyrgðartryggingum, valdið vátryggingaratbyrði með háttsemi sem telja verið stórkostlegt gáleysi losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta. Með hliðsjón af atvikum telji V1 því rétt að skerða bótarétt úr kaskótryggingu A um 1/3 hluta.

Í viðbótarathugasemdom M eru áréttaðar athugasemdir við sakarskiptingu tjónanefndar og lýst þeirri afstöðu að líklegt sé að B hafi í raun verið á meiri hraða en útreikningar segi til um en B sé ekki búin akstursforriti. Er því þá algerlega hafnað að M sem hafi hagað akstri sínum með eðlilegum hætti miðað við aðstæður hafi sýnt af stórkostlegt gáleysi umrætt sinn.

Álit.

Ágreiningur þessa máls er samkvæmt framansögðu tvíþættur, þ.e. annars vegar hvernig sök skuli skipt milli A og B og hins vegar hvort V1 hafi verið heimilt að skerða bótarétt úr kaskótryggingu A.

Í 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir að þegar ökumenn stefna svo að leiðir þeirra skerast á vegamótum, opnum svæðum eða svipuðum stöðum skuli sá þeirra sem hefur hinn sér á hægri hönd veita honum forgang. Ljóst er af akstursstefnu bifreiða A og B að ökumaður B var með bifreið A sér á hægri hönd og bar að veita þeirri bifreið forgang í samræmi við fyrrgreind fyrirmæli. Er það raunar óumdeilt í málinu og verður að telja að vanræksla B á því að hlíta þessum fyrirmælum hafi verið meginorsök árekstursins. Verður hins vegar ekki fallist á að B hafi verið ekið gegnt merktri akstursstefnu, en af fyrirliggjandi ljósmynd má sjá merkingar sem heimila akstur í báðar áttir, þó vissulega sé önnur merkingin afar máð. Þá verður ekki litið fram hjá því að samkvæmt fyrirliggjandi gögnum sem fengin eru með aflestri úr aksturstölvu A og hefur ekki verið hnekkt var aksturshraði A allt að 37 kílómetrar á klukkustund á sekúndunum fyrir áreksturinn. Ber M því einnig nokkra sök á umræddum árekstri auk þess sem ætla má að aksturshraði A hafi valdið því að tjón á bifreiðunum varð meira en ella.

Á grundvelli þessa aksturshraða hefur V1 þá tilkynnt M um að bótaréttur hans úr kaskótryggingu A verði skertur um 1/3 hluta. Var það gert með vísan til 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga en þar segir að hafi vátryggður í öðrum vátryggingum en ábyrgðartryggingum, með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi, valdið vátryggingaratburði losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta. 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. Í 6. mgr. 37. gr. umferðarlaga er kveðið á um það með afdráttarlausum hætti að hámarksökuhraði á afmörkuðum bifreiðastæðum er 15 kílómetrar á klukkustund. Í athugasemdom í greinargerð segir um það ákvæði að mörg umferðarslys verði á slíkum stöðum. Í þessu samhengi skiptir ekki máli hvort tölva bifreiðar A gaf M rangar upplýsingar um hámarkshraða, eða að mat hans sé það að eðlilegra væri að miða við hærri hámarkshraða á þessu tiltekna bifreiðastæði. Fimm sekúndum fyrir áreksturinn var ökuhraði A 18 kílómetrar á klukkustund og virðist hann þá hafa verið aukinn jafnt og þétt uns hann náði 37 kílómetrum hálfri sekúndu fyrir áreksturinn. Við áreksturinn hafði M náð að draga nokkuð úr hraða A sem þá var 28 kílómetrar á klukkustund, eða allt að því tvöfaldur löglegur hámarkshraði. Er það mat nefndarinnar að með því að aka á allt að 37 kílómetra hraða á klukkustund sem er töluvert yfir tvöföldum hámarkshraða, á svæði þar sem vænta má m.a. umferðar gangandi vegfarenda, hafi M sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Er það því mat nefndarinnar að skerðing V1 á bótarétti M úr kaskótryggingu A sé heimil.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 1/3 hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B 2/3 hluta. Heimilt er að skerða bótarétt úr kaskótryggingu A hjá V1 um 1/3 hluta.

Reykjavík, 21. janúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir