

Mál nr. 270/2014
M
og V vegna slysaftryggingar ökumanns A.

Umferðaróhapp á Suðurlandsbraut 10. maí 2013.

Gögn.

1. Málskot móttakið 29. ágúst 2014 ásamt gögnum.
2. Bréf V dags. 15. september 2014 ásamt gögnum.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna umferðaróhapps M kemur fram að hann hafi ekið bifreið A vestur Suðurlandsbraut, misst stjórn á bifreiðinni og ekið á strætóskýli. Miklar skemmdir voru á bifreiðinni og strætóskýlinu þegar lögregla kom á vettvang skv. myndum sem birtar eru í lögregluskýrslu. Þar kemur einnig fram að óhappið hafi átt sér stað síðdegis og akbraut hafi verið blaut þó ekki hafi verið rigning þegar lögreglan kom á staðinn. Hámarkshraði sé 60 km/klst og nokkur umferð hafi verið á vettvangi eftir að lögregla kom þangað. Engin hemlaför mældust á akbrautinni en í því samhengi er þó tekið sérstaklega fram að akbraut hafi verið blaut og bifreið A búin ABS hemlabúnaði.

V féllst á bótaskyldu úr kaskótryggingu bifreiðarinnar en taldi að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn og því ætti að skerða bætur til hans um þriðjung. Í máli nr. 255/2013 komst þessi nefnd að sömu niðurstöðu.

M bendir á í málskoti sínu að það gildi ekki sömu sjónarmið um stórkostlegt gáleysi í kaskótryggingum eins og slysaftryggingu ökumanns þar sem verndarhagsmunirnir séu mismunandi, annars vegar tjón á munum hins vegar líkamstjón. Því eigi ekki að afgreiða mál M nú eins og mál nr. 255/2013. M telur að V beri sönnunarbyrði um stórkostlegt gáleysi M og akstur M hafi ekki verið alvarlegt brot á umferðarlögum þó lagt sé til grundvallar að hann hafi ekið á 86 km/klst hraða. Einnig mótmælir M því að hætta hafi verið á því að gangandi vegfarendur væru þarna á ferðinni. Einnig bendir M á að ekki sé hægt að leggja til grundvallar hraðaútreikninga sem aflað var einhliða og að engin sérstök rannsókn hafi átt sér stað af hálfu lögreglu á vettvangi.

V telur að það verði að leggja til grundvallar frásögn M í lögregluskýrslu þar sem hann lýsir aðstæðum þannig að hann hafi ekið á 80-90 km/klst, en sá ökuhraði hafi einnig komið fram í lýsingu hans á óhappinu þegar hann lýsti því á slysadeild. V telur að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við akstur bifreiðarinnar A og með vísan til gr. 30 í skilmálum slysaftryggingar ökumanns og 1.mgr. 90.gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 sé félaginu heimilt að takmarka ábyrgð sína um þriðjung. V vísar fyrst og fremst til þess að ökuhraði M hafi verið of mikill miðað við aðstæður þar sem hámarkshraði er 60 km/klst og sé sá hámarkshraði miðaður við bestu mögulegu aðstæður. V telur það að aka á 80-90 km/klst á vettvangi sé óforsvaranlegt og sá ökuhraði og aksturslag M sé stórkostlegt gáleysi í skilningi umræddra ákvæða. V vísar einnig til hraðaútreiknings sem það lét framkvæma sem þar sem kemur fram að líklegur ökuhraði A hafi verið 86 km/klst.

Álit.

Það að hugtakið stórkostlegt gáleysi hafi aðra merkingu í skilningi kaskótryggingar en þegar um er að ræða vátryggingu eins og slysaftryggingu ökumanns er haldlaus staðhæfing af hálfu lögmanns. Að því sögðu tekur umfjöllun um þetta málskot að öllu leyti mið af umfjöllun nefndarinnar í máli nr. 255/2013.

Þar kemur fram að ágreiningur málsins snýr að því hvort háttsemi M þegar hann missti stjórn á bifreið sinni á Suðurlandsbraut hafi verið stórkostlega gálaus í skilningi gr. 30 í skilmálum slysaftryggingar ökumanns hjá V, sbr. heimild í 2.mgr. 27.gr. eða 1.mgr. 90.gr. laga um vátryggingarsamninga, en Hæstiréttur Íslands hefur vísað til beggja greina í umfjöllun um slysaftryggingu ökumanns, sbr. til dæmis Hrd. 44/2013. Til þess að V geti borið fyrir sig umrædd ákvæði þarf það að sýna fram á að háttsemi M hafi verið með þeim hætti, eins og fjallað er um í máli nr. 255/2013. Hér fer eftir rökstuðningur nefndarinnar sem ekki hefur breyst, enda hafa ekki verið lögð fram ný gögn eða færð fram rök sem breyta afstöðu hennar til þess að háttsemi M teljist stórkostlegt gáleysi, eins og áður segir.

Í málinu liggja fyrir sönnunargögn um að bifreið M hafi verið ekið af nokkrum hraða út af Suðurlandsbraut og á strætóskýli við götuna og við það hafi orðið talsvert eignatjón. Þegar litið er til gagna málsins verður að leggja til grundvallar að haft var eftir M sjálfum að hann hafi ekið á 80-90 km/klst þar sem hámarkshraði er 60 km/klst. Þó ekki verði litið til hraðaútreiknings sem V aflaði einhliða sem sjálfstæðs sönnunargagns verður þó ekki litið framhjá því að niðurstaða hans er í nokkru samræmi við þá skýrslu M sjálfs. Skýringar M á því að hann hafi ekið hægar er síður hægt að leggja til grundvallar sökum þess að þær koma síðar fram og verður þá einnig horft til þess að enga stoð er hægt að finna í gögnum málsins sem styðja samhliða fullyrðingar M um að annarri bifreið hafi verið ekið í veg fyrir hann, hvorki hjá vitni eða í öðrum gögnum. Ekki þykir heldur sýnt M hafi borið ranglega í fyrstu um ökuhraða sinn vegna andlegs áfalls.

Verður því lagt til grundvallar að M hafi ekið á 80-90 km/klst um Suðurlandsbraut rétt við gatnamót við Vegmúla. Akstur hans svo langt yfir heimiluðum hámarkshraða á þessum stað skammt frá gatnamótum og þar sem vænta mátti nokkurrar umferðar var háskalegur og telst stórkostlegt gáleysi í skilningi laga um vátryggingarsamninga. Telst V því geta takmarkað ábyrgð sína að hluta.

Við mat á því hversu mikið V getur takmarkað ábyrgð sína þarf að líta til þeirrar sakar M að hafa ekið of hratt miðað við aðstæður og þar sem mátti vænta umferðar, bæði bifreiða á akbrautinni og gangandi vegfarenda við akbrautina. Hins vegar kemur fram í lögregluskýrslu að sérfræðingar á vegum lögreglu, sem komu á vettvang umferðaróhappsins, treystu sér ekki til að fullyrða að um ofsaakstur hafi verið að ræða þó þeir hafi metið það svo að ekið hafi verið yfir leyfilegum hámarkshraða. Með hliðsjón af þessum sjónarmiðum gerir nefndin ekki athugasemdir við þá afgreiðslu V að takmarka ábyrgð sína úr slysaftryggingu ökumanns um þriðjung.

Niðurstaða.

M á rétt á 2/3 hluta bóta úr slysaftryggingu ökumanns bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík 3. október 2014.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.