

Mál nr. 184/2016

M
og

vátryggingafélagið V v/ lögmæltrar slysátryggingar ökumanns fjórhjóls.

Ágreiningur um bótaskyldu er stjórnandi fjórhjóls missti stjórn á tækinu og slasaðist.**Gögn.**

Málskot, móttakið 13.6.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 30.6.2016, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Um kvöldmatarleytið 18. apríl 2014 ók M fjórhjólí (A) í sinni eigu norður Gullengi í Reykjavík yfir gatnamót þeirrar götu og Fróðengis og áfram til norðurs eftir síðarnefndu götunni. Skömmu eftir að hann var kominn yfir gatnamótin missti hann stjórn á A með þeim afleiðingum að það fór upp á gangstétt að vestanverðu við götuna þar sem það svo valt og M kastaðist af því. M varð fyrir alvarlegum meiðslum á hægri fæti og varð að taka fótinn af fyrir neðan hné. Bjart var af degi og þurrt færi þegar slysið varð. Yfirborð götunnar var malbikað. Frá gatnamótum Gullengis og Fróðengis liggur Gullengi til vesturs stuttan vegarkafli að Borgarvegi. Hraðahindranir eru sitt hvoru megin við gatnamótin, annars vegar á Gullengi að sunnanverðu og hins vegar á Fróðengi að norðanverðu. Hámarkshraði á Gullengi og Fróðengi er 30 km á klst.

Í skýrslu hjá lögreglu kvaðst M hafa ætlað að skjótast til að kaupa bensín. Bifreið hafi verið á undan honum sem hafi ekið rosalega hægt, en hann hafi „verið stressaður að mæta löggunni á þessu svæði.“ Hann hafi tekið fram úr bifreiðinni og farið yfir hraðahindrun. Hann hafi náð gripi á hjólinu en svo hafi verið mól eða sandur á akbrautinni og þá hafi hann ekki náð neinu gripi. Hann hafi þá farið að „slæða“ og reynt að bremsa og beygja og farið upp á gangstétt og séð að hann varð að fara að „klessa á“. Hafi hann brugðist þannig við að hann hafi ætlað að hoppa af hjólinu en verið of seinn að hoppa þannig að önnur öxlin hafi farið í rafmagnskassa og hann hafi kastast og svo hafi „slöknað“ á honum. Áður en slysið varð hafi hann hafa tekið „einn hring“ í hverfinu og þá „gefð aðeins í“. Svo hafi hann ætlað að fara og taka bensín. Hann hafi ekki ekið hratt því bifreið hafi verið á undan honum; hann hafi kannski náð 35–40 km hraða á klst. þegar hann fór fram úr bifreiðinni sem var ekið á undan honum, og svo hafi hann bara runnið.

Í vettvangsskýrslu lögreglu er haft eftir nokkrum vitnum um slysið og hvernig það bar að höndum. Tvö vitni kváðust hafa ekið út Gullengi og séð A fyrir framan sig þar sem því hafi verið ekið á mikilli ferð í átt að Fróðengi. Hafi ökumaður þess stokkið yfir fyrri hraðahindrunina við Gullengi og einnig þá næstu við Fróðengi. Ökumaðurinn hafi ekki náð beygjunni eftir seinni hraðahindrunina og endað á gangstéttarbrún vinstra megin og velt hjólinu. Eitt vitni kvaðst hafa verið að koma eftir Gullengi frá Borgarvergi þegar hún hafi séð A ekið á mikilli ferð frá Gullengi yfir í Fróðengi. Annað vitni kvaðst hafa verið á bifreiðastæði við Gullengi 2 og heyrt í fjórhjólí. Hafi hjólið komið „á syngjandi siglingu“ eftir Gullengi í átt að Fróðengi. Vitnið kvaðst ekki geta sagt til um hraða hjólsins en því hafi verið ekið vel yfir 30 km/klst. Það hafi svo séð hvar hjólið hafi farið upp á gangstétt. Benti vitnið á hvar hjólið hafi farið upp á gangstétt og hvar ökumaðurinn hafi verið búinn að missa stjórn á því þar sem það hafi farið í einhvers konar svigakstur og oltið. Eftir enn öðru vitni er svo haft að það hafi séð þegar A var ekið norður Fróðengi frá Gullengi og síðan upp á kant vinstra megin eftir að ökumaðurinn hafði misst stjórn á hjólinu. Vitnið kvaðst ekki geta áttáð sig á því hversu hratt A var ekið þegar óhappið átti sér stað.

Í málinu liggur fyrir skýrsla, dags. 19. október 2015, er lýtur að útreikningi á líklegum hraða A þegar M missti stjórn á því, svonefnd „Skýrsla vegna útreiknings í PC Crash“. Er í komist að þeirri niðurstöðu að hraði A hafi þá verið 83–85 km á klst. Skýrslunni fylgdi loftmynd af slysstaðnum þar sem færðar hafa verið inn nokkrar vegalengdir. Þar kemur fram að lengd hraðahindrunarinnar sunnan gatnamótanna, þ.e. við Gullengi, hafi verið 5,7 m, sjálf gatnamótin eru 23 m, hraðahindrunin við Fróðengi 6,2 m, frá þeirri hraðahindrun að ljósastaur á milli tveggja rafmagnskassa, sem M kveður

aðra öxl sína hafa kastast á, eru 26 m og loks 33 m frá ljósasturnum á milli rafmagnskassanna að ljósasturnum sem M hafnaði svo á. Einnig kemur fram á myndinni að 38 m hafi verið frá þeim stað þar sem A fór upp á gangstétt að ljósasturnum sem M hafnaði á.

M hefur krafist bóta fyrir líkamstjón sitt úr slysaftryggingu ökumanns hjá V. V hefur viðurkennt rétt M til bóta að helmingi, en telur að þær beri að skerða um helming þar sem hann hafi valdið tjóninu með stórkostlegu gáleysi. M hefur ekki fallist á þá niðurstöðu félagsins.

Álit.

M ók fram úr bifreið á eða við gatnamót, þar sem hraðahindranir eru sitt hvoru megin við gatnamótin. Hámarkshraði á akbrautinni er 30 km á klst. Þegar M var kominn yfir síðari hraðahindrunina missti hann stjórn á A með þeim afleiðingum sem lýst hefur verið hér að framan.

Þótt ekki teljist sannað að M hafi ekið A á 83-85 km hraða á klst. eins og fram kemur í fyrirbyggjandi skýrslu um útreikning á hraða M, þykir engu að síður mega hafa til hliðsjónar mælingar á vegalengdum á slysstað sem tilgreindar eru í skýrslunni. Samkvæmt þeim mælingum fór hjólið 38 m eftir gangstéttinni uns það staðnæmdist og valt yfir M. Þegar til þessa er litið og þess sem fram kemur í framburðum vitna verður að telja nægilega í ljós leitt að M hafi umrætt sinn ekið í loftköstum yfir hraðahindranirnar verulega yfir leyfðum hámarkshraða og miklum mun hraðar en aðstæður leyfðu að öðru leyti. Aksturslag þetta sem leiddi til slyssins var í senn vítavert og hættulegt og fól í sér háttsemi sem verður að meta M til stórkostlegs gáleysis. Er því V rétt að skerða bætur vegna líkamstjóns hans, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga. Að öllu virtu þykir rétt að bætur skerðist um 1/3 hluta þannig að M eigi rétt til bóta að 2/3 hlutum.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum að 2/3 hlutum úr slysaftryggingu ökumanns fjórhjólsins A hjá V.

Reykjavík, 16. ágúst 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.