

Mál nr. 19/2021**M og
V vegna ökutækisins A****Ágreiningur um skerðingu bóta.****Gögn.**

Málskot, dags. 14.01.2021 ásamt fylgigögnum.

Bréf V, váttryggingafélags, dags. 23.02.2021 ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Samkvæmt gögnum málsins voru málsatvik með þeim hætti að 24. október 2019 var M að aka bifreiðinni A vestur Kjóavelli við Keflavíkurflugvöll þegar bifreiðinni B var ekið af bifreiðastæði inn á akbrautina. Í lögregluskýrslu segir M að hún hafi skyndilega séð bifreiðina B koma inn á akbrautina og hafi hún ætlað að fara fram úr B en þá séð að annar bíll var að koma og á móti þannig að hún hafi farið utan í B með þeim afleiðingum að hún missti stjórn á A sem hafnaði á malarplani utan við akbrautina.

M fékk bætur úr slysáttryggingu ökumanns A vegna afleiðinga slyssins en V skerti bæturnar um 1/3. Við ákvörðunina leit V til þess að M starfaði á tjónsdegi hjá bílaþjónustufyrirtæki og var að aka A, bifreið sem hún þekkti ekki, á vegum fyrirtækisins. Þar sem M hafi verið með tæplega árs gömul ökuréttindi og þekkti ekki til bifreiðarinnar hefði hún að mati félagsins átt að gæta sérstakrar varkárni við aksturinn. Þá var litið til þess að fyrirtækið Aðstoð & öryggi (A&Ö) hafi lesið árekstrargögn úr A þar sem fram kom að 4,5 sekúndur liðu frá því að A var komin á beinan kafla og ekki stigið á fóthemil fyrr en 0,5 sekúndum fyrir áreksturinn. Einni sekúndu fyrir áreksturinn hafi hraðinn verið 90 km/klst. en hámarkshraði á veginum sé 50 km/klst.

B fer fram á fullar bætur á þeim grundvelli að V hafi sent tilkynningu um skerðingu of seint þar sem hún hafi ekki komið fyrr en 15. janúar 2020 en M hafi sent tilkynningu og umboð til félagsins 20. nóvember 2019. Tjónanefnd váttryggingafélaganna hafi tekið ákvörðun í málinu 10. desember 2019 eða rúmum mánuði fyrr. Tilkynningar eigi að senda án ástæðulauss dráttar skv. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 ella glati félagið rétti til þess að bera fyrir sig atviki, sbr. 2. mgr. 94. gr. laganna. Þá liggi sönnunarbyrði um að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi hjá V og það verði að gera ríkar kröfur til sönnunar atvika sem leiða eigi til skerðingar bótaréttar vegna líkamstjóns í umferðarslysum. Ekki liggi fyrir gögn sem sýna fram á stórkostlegt gáleysi þar sem skýrslu A&Ö var einhliða aflað af V og geti því ekki haft þýðingu í málinu. M hafi verið að reyna að koma í veg fyrir árekstur með því að aka fram úr bifreiðinni B sem kom fyrirvaralaust inn á Kjóavelli og hafi því aukið ökuhraðann til þess eins að forðast árekstur.

Álit.

Ekki er unnt að fallast á það með M að V hafi sent tilkynningu um skerðingu of seint skv. 1. mgr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Félagið fékk öll gögn í hendurnar þar með talda ákvörðun tjónanefndar 10. desember 2010. Ætla verður félaginu ákveðin umþóttunartíma og ekki verður litið svo á að félagið hafi dregið að senda tilkynningu svo lengi að það hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig atvikin, sbr. 2. mgr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga.

Það liggur fyrir að M var ungur ökumaður á tjónsdegi og starfaði fyrir bílaþjónustufyrirtæki á Keflavíkurflugvelli þar sem hún ók bifreiðum í eigu annarra aðila. Það var því tilefni fyrir hana að gæta sérstakrar varkárni við aksturinn. Hámarkshraði á Kjóavöllum er 50 km/klst. Samkvæmt lögregluskýrslu sér M bifreiðina B skyndilega og ætlaði sér að aka fram úr henni en fer utan í hana og missir stjórn á A. Samkvæmt gögnum málsins og verksummerkjum á staðnum var M á mikilli ferð og langt umfram leyfilegan hámarkshraða þegar hún lendir á B og er það metið sem stórkostlegt gáleysi. Með vísan til atvika allra og ungs aldurs M þykir eðlilegt að meta skiptingu sakar þannig að hún beri sjálf 1/3 hluta sakar.

Niðurstaða.

M skal bera 1/3 hluta sakar vegna bóta úr slysáttryggingu ökumanns ökutækisins A hjá V.

Reykjavík, 25. mars 2021.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögmn.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.