

Mál nr. 67/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis: (A).

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Ásetningur.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 1. mars 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 29. mars 2022 ásamt fylgiskjölum.
3. Ódags. viðbótarathugasemdir M.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 22. apríl 2022.

Málsatvik.

Í máskoti kemur fram að hinn 17. september 2021 hafi bifreiðin A, sem M ók en var í eigu vinnuveitanda hans, X, lent utan vegar við Elliðavatnsveg. M telji ágreining málsins tvíþættan, þ.e. snúa annars vegar að því hvort hann hafi vísitandi verið valdur að tjóni sínu og svo því hvort hann hafi orðið fyrir líkamstjóni. Í kjölfar þess að M hafi tilkynnt tjón sitt til V og krafist bóta úr slysátryggingu ökumanns hafi félagið hafnað bótaskyldu og kært M til lögreglu fyrir tilraun til fjársvika. Rannsókn málsins hafi tvívegis verið tekin upp hjá lögreglu og síðar felld niður og hafi ekkert komið fram sem bendi til sektar M. Hafni M því alfarið aðdróttunum V um að hann hafi vísitandi verið valdur að tjóni sínu í þeim tilgangi að hafa fé af V. Það sé ekki á ábyrgð M að afsanna fullyrðingar V heldur beri félagið alfarið sönnunarbyrði fyrir fullyrðingum um refsiverða háttsemi eða eigin sök M. Ekkert í gögnum málsins styðji slíkar fullyrðingar. Hvað varði líkamstjón M þá hafi hann strax leitað læknis vegna áverka sinna sem síðar hafi verið staðfestir af sérfræðingi í bæklunarlækningum. Sé því sýnt fram á orsakatengsl milli slyssins og þeirra áverka sem M reki til þess.

Í bréfi V kemur fram að samkvæmt lögregluskýrslu um atvikið, dags. 23. september 2021, sé haft eftir M að hann hafi heyrt hljóð frá bifreiðinni og því farið úr henni til að athuga hvað væri að. Hann hafi ekki séð neitt athugavert og því haldið ferð sinni áfram. Þegar hann hafi komið að beygju hafi hann ætlað að hægja á sér en bremsurnar ekki virkað og A hafnað utan vegar. Þegar lögregla spurði hann hvernig bifreiðin hefði þá að endingu stöðvast hefði hann fyrst svarað því til að lúpínurnar hefðu stöðvað hana en síðar bætt því við að hann hefði tekið í handbremsuna. Í síðari framburðarskýrslu segist M þó hafa tekið í handbremsuna eftir að A hafði staðnæmst. Halli á vettvangi hafi, samkvæmt fyrirbyggjandi PC-Crash skýrslu, verið slíkur að hemlar hafi verið nauðsynlegir til að stöðva bifreiðina. Við skoðun lögreglu á vettvangi hafi bremsufetill virst vera í lagi. Við skoðun bifvélavirkja á A hafi þá komið í ljós skemmdir á bremsuröri bifreiðarinnar sem virtust vera eftir klipputöng, en fremur bitlitlar klippur hafi fundist í glasahaldara í A. Virðist sem reynt hafi verið að klippa á bremsurörin með tönginni, og laufblað á tönginni kunni að benda til þess að hún hafi verið notuð eftir að A lenti utan vegar. Samkvæmt framansögðu sé framburður M um að bremsuleysi A hafi valdið útafakstri hennar ótrúverðugur. Vitni sem ekið hafi á eftir A beri að A hafi fyrst verið ekið framhjá slysstað og inn á bifreiðastæði við Vífilsstaðavatn en þá snúið við og ekið aftur til baka. Þá standist ekki lýsingar M á því hvernig meiðsli hans hafi komið til auk þess sem misræmi sé í framburði M í frumskýrslu lögreglu annars vegar og framburðarskýrslu hins vegar. Bendi gögn því til þess að vátryggingaratburði hafi verið valdið af ásetningi, sbr. 1. mgr. 89. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga.

Í viðbótarathugasemdum mótmælir M í fyrsta lagi niðurstöðu og sönnunargildi PC-Crash skýrslu sem félagið hafi einhliða aflað án samráðs við M sem ekki hafi átt þess kost að gæta hagsmuna sinna við gerð skýrslunnar. Þá eru gerðar ýmsar athugasemdir við hæfi skýrsluhöfundar auk þess sem útreikningar af þessu tagi brjóti gegn persónuréttindum tjónþola hafi hann ekki veitt skýrt samþykki fyrir vinnslu persónuupplýsinga. Þá er því mótmælt að M hafi unnið skemmdir á bremsubúnaði A enda séu engar sannanir fyrir þeirri háttsemi og rannsókn lögreglu leitt í ljós að ásakanir V ættu ekki við rök að styðjast.

Í viðbótarathugasemdum M er tekið fram að höfundur PC-Crash skýrslunnar hafi mikla reynslu og sérmenntun á því sviði. Þess utan byggir V afstöðu sína aðallega á lögregluskýrslu og framburði kæranda

hjá lögreglu. Í andsvörum kæranda sé ekki að finna nein haldbær andsvör eða rök gegn afstöðu V. Þá er að lokum bent á að aðrar sönnunarkröfur eigi við um ágreining í einkamálum en sakamálum.

Álit.

V byggir höfnun sína á 1. mgr. 89. gr. laga um váttryggingarsamninga en þar kemur fram að váttryggingafélag beri ekki ábyrgð valdi váttryggður því af ásetningi að váttryggingaratburður verður. Kemur þá til skoðunar hvort sýnt sé að M hafi valdið umræddu tjóni af ásetningi. Rétt er að áréttu að hvað varðar útreikninga í svokallaðri PC-Crash skýrslu verður ekki litið framhjá því að hennar er einhliða aflað af V, og verða ekki dregnar víðtækar almennar ályktanir af sönnunargagni sem er einhliða aflað með þessum hætti heldur þarf að líta heildstætt til allra fyrirbyggjandi gagna. Engin vitni virðast hafa orðið að umræddu atviki en fyrirbyggjandi er skýrsla lögreglu sem kvödd var á vettvang. Lýsti M þá atvikum svo að hann hafi ætlað að hægja á sér við beygju en bremsurnar ekki virkað og bifreiðin hafnað utan vegar. Áður hefði hann heyrt hljóð frá bifreiðinni og stöðvað hana án þess að neitt athugavert kæmi í ljós. Aðspurður um hvernig bifreiðin hefði staðnæmst eftir að hún lenti utan vegar hefði M svarað því til að „lúpínurnar hefðu stöðvað bifreiðina“, en síðar hefði hann svo bætt því við að hann hefði tekið í handbremsuna. V byggir m.a. á því að í síðari framburðarskýrslu sinni hafi M sagst hafa tekið í handbremsuna eftir að A staðnæmdist og bendi það ekki til þess að hann hafi stöðvað bifreiðina með handbremsu. Þá bendir V einnig á misræmi í framburði M á vettvangi og síðari framburði hans. Síðari framburðarskýrsla M er hins vegar ekki meðal fyrirbyggjandi gagna og verður því ekki byggt á henni við niðurstöðu nefndarinnar. Þá kemur fram í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu að við skoðun lögreglu á A hafi bremsufetill virst í lagi, auk þess sem lýsing M á tildrögum meiðsla á mjóbaki virðist ekki eiga við rök að styðjast. Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 22. september 2022, um rannsókn málsins kemur þá fram að ekkert sýnilegt hafi verið á vettvangi er hafi valdið því að A stöðvaðist skyndilega. Samkvæmt bifvélavirkja sem skoðaði A eftir atvikið hafi enginn þrýstingur verið á bremsunum og aðvörunarljós í mælaborði vegna þeirra. Hafi skemmdir verið á bremsuröri að framan en einnig hefði töng verið í glasahaldara bifreiðarinnar. Þá liggur fyrir lögregla felldi niður rannsókn málsins þar sem ekki þótti grundvöllur til að halda henni áfram. Samandregið og án frekari gagna liggur því fyrir að ekki er að ljóst hvað olli því að bifreiðin hafnaði utan vegar og stöðvaðist síðar, þ.e. hvort M stöðvaði hana með handbremsu eins og segir í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu. Þá er ekki sýnt fram á, af þeim takmörkuðu gögnum um rannsókn lögreglu sem liggja fyrir nefndinni, að M hafi valdið skemmdum á bremsubúnaði bifreiðarinnar, sem var í eigu vinnuveitanda hans, þrátt fyrir að töng hafi fundist í henni og skemmd hafi verið á bremsuröri líkt og eftir töng. Með vísan til framangreinds og þeirra gagna sem liggja fyrir nefndinni er því ekki sýnt fram á að M hafi valdið umræddu tjóni af ásetningi og verður V að bera hallann af því. Er bótaréttur því til staðar að því marki sem M getur sýnt fram á tjón sem rakið verði til umrædds atviks.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 10. maí 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir