

Mál nr. 247/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis: A

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 15. ágúst 2022 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 21. september 2022.

Málsatvik.

Í málskoti og fylgigögnum þess kemur fram að hinn 3. ágúst 2021 hafi A, sem M ók umrætt sinn, ekið aftan á B við hringtorg við Suðurlandsbraut, Reykjavík. Ekki virðist ágreiningur meðal aðila um að M hafi orðið fyrir meiðslum við áreksturinn. V hefur hins vegar, með tölvupósti dags. 8. desember 2021, tilkynnt um þá afstöðu sína að bótaréttur skuli falla niður að einum þriðja á grundvelli þess að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga. Afstaða V byggir á fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar & öryggis en þar sé m.a. haft eftir M: „Ég reyndi að stoppa en bremsurnar á mínum bíl eru svo lélegar að ég náði ekki að stoppa.“ Í atburðalýsingu skýrsluritara segir svo að M hafi sagt að „bremsubúnaður í A sé ónýtur“. M telur skilyrði til skerðingar á grundvelli stórkostlegs gáleysis ekki fyrir hendi. Það hvíli á V að sýna fram á að það að aka bifreið með ófullnægjandi bremsubúnaði teljist stórkostlegt gáleysi og að orsakatengsl séu milli þeirrar háttsemi og tjónsatviks. Það sé ósannað að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Í fyrsta lagi sé því mótmælt að það að aka bifreið með ófullnægjandi bremsubúnaði feli í sér stórkostlegt gáleysi, þ.e. meiriháttar aðgæsluleysi. Þá byggir afstaða V ekki á hlutlægum gögnum, s.s. mati á ástandi bremsubúnaðar, heldur aðeins ófullnægjandi tjónaskýrslu sem feli í sér misræmi milli frásagnar M og lýsingar skýrsluritara. M hafi aldrei sagt að bremsurnar væru ónýtar heldur aðeins að þær hafi ekki virkað nægilega vel umrætt sinn. Í öllu falli verði háttsemi M ekki jafnað til þeirrar háttsemi sem nefnd sé í dæmaskyni í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Þá hafi A ekki verið í eigu M, heldur hafi hann aðeins haft hana að láni. Ekki hafi verið um langtímalán að ræða og hafi M ekki verið að fullu kunnugur búnaði A. Það hvíli þá á eiganda bifreiðar að sjá til þess að búnaður hennar sé fullnægjandi. Samkvæmt öllu framansögðu sé því ekki sýnt fram á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Jafnvel þó svo væri þá leiði stórkostlegt gáleysi ekki fyrirvaralaust til bótaskerðingar. Einungis sé um heimild til skerðingar að ræða, og beri þá að líta til allra atvika málsins. Fyrir liggi að M hafi verið allsgáður og ekki brotið gegn háttsemisreglum umferðarlaga með aksturslagi sínu. Í öllu falli sé skerðing um þriðjung úr hófi fram og er því til vara farið fram á að hún verði lækkuð til muna.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að félagið standi við fyrri afstöðu sína um skerðingu bóta um þriðjung og telji skerðingu mjög stillt í hóf miðað við aðstæður og háttsemi. Byggt sé á framburði M í fyrirbyggjandi skýrslu en M hafi ekki leitast eftir því að leiðrétta þann framburð. Þar sé bæði haft eftir M að bremsurnar hafi verið ónýtar og einnig að þær hafi verið svo lélegar að hann hafi ekki getað stöðvað bifreiðina. Framangreint staðfesti þá að orsök slyssins sé að rekja til ófullnægjandi bremsubúnaðar. M hafi þá ekið A fyrir umrætt atvik og því átt að hafa verið ljóst að hemlunarbúnaður var ófullnægjandi og ekki óhætt að aka bifreiðinni frekar.

Álit.

Í fyrirbyggjandi tjónaskýrslu er eftirfarandi haft eftir M: „Ég reyndi að stoppa en bremsurnar á mínum bíl eru svo lélegar að ég náði ekki að stoppa.“ Í atburðalýsingu skýrsluritara segir jafnframt að M hafi sagt að bremsubúnaður í A sé ónýtur og sé það ástæða árekstursins. Ekki verður séð af gögnum málsins að M, hafi hann talið rangt með farið í umræddri skýrslu, hafi leitast eftir leiðréttingum á framangreindu. Í samskiptaseðli Læknavaktarinnar, en M leitaði þangað samdægurs, segir: „Lélegar bremsur í bílnum þannig að hann keyrði aftan á bílinn fyrir framan.“ Virðist sú frásögn því ekki í ósamræmi við það sem kemur fram í téðri tjónaskýrslu. Af framangreindu má ráða að ófullnægjandi hemlunarbúnaður A hafi orsakað umræddan árekstur. Óumdeilt er að M var ekki eigandi A á tjónsdegi. Hins vegar liggur ekki fyrir hvernig afnotum hans af bifreiðinni var háttað eða hvort þau voru til lengri eða skemmri tíma, en

engin gögn, s.s. yfirlýsing skráðs eiganda, liggja fyrir um það. Af gögnum málsins verður ekki dregin önnur ályktun en sú að M hafi í öllu falli verið kunnugt um ástand hemlabúnaðarins áður en til áreksturs kom en hafi allt að einu ekið bifreiðinni áfram þrátt fyrir þá augljósu hættu sem það hefði í för með sér. Samkvæmt 1. mgr. 90 gr. laga um váttryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð félagsins ef váttryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið og við úrlausn þess skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburður bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Með því að aka bifreið með svo ófullnægjandi hemlabúnaði að leiddi til áreksturs telst M hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Er því heimilt að lækka ábyrgð V til samræmis við það og eins og mál þetta liggur fyrir er það mat nefndarinnar að hæfileg skerðing sé $\frac{1}{4}$.

Niðurstaða.

Heimilt er að skerða bætur M úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda A hjá V um fjórðung.

Reykjavík, 1. nóvember 2022.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir