

Mál nr. 234/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Kaskótrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 27. júní 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 19. júlí 2023 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 25. júlí 2023.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 31. júlí 2023.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að ökumaður sendibifreiðarinnar A ók hinn 27. janúar 2023 bifreiðinni inn í bílastæðakjallara Kringlunnar austan megin þannig að tjón varð á bifreiðinni. Ljósmyndir af vettvangi sýna að hæðartakmörkun er 2,2 metrar sem er tilgreind annars vegar á hæðarslá en hins vegar með bannmerkjum á hægri hönd ökumanna þegar ekið er að bílakjallaranum. Í ljósmynd frá M kemur fram að hæðarsláin snýr þannig að merkingar hennar snúa niður í jörðina, en ekki er ljóst af ljósmyndinni hvenær hún er tekin. Einnig liggja fyrir aðrar ljósmyndir frá M af hæðarmælingum sem og ljósmynd frá V af aðstæðum.

M telur að bótaskylda sé fyrir hendi að fullu úr kaskótryggingu hans hjá V og vísar til þess að hæðarslá hafi verið ranglega staðsett og þannig gagnslaus þar sem hún hafi ekki varað ökumann við hæðinni. Hæð bílakjallarans hafi verið um 1-2 cm meiri en hæð bifreiðarinnar A og þannig hafi háttsemi ökumanns ekki verið stórkostlega gálaus í greint sinn en í versta falli hafi verið um einfalt eða almennt gáleysi að ræða.

V hefur fallist á bótaskyldu úr kaskótryggingu en telur að takmarka eigi ábyrgð félagsins við 50% af heildartjóni M þar sem ökumaður bifreiðar A hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við akstur inn í bílakjallara. Heimild til takmörkunar á ábyrgð sé fyrir hendi í 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004, auk tilvísunar í 19. gr. almennra skilmála V. V vísar til þess að bifreið A sé 2,6 metrar á hæð m.v. upplýsingar í ökutækjaskrá en skýr og greinileg viðvörðunarkerki séu á vettvangi tjóns um að hæðartakmörkun í bílakjallara sé 2,2 metrar. Annars vegar sé slík takmörkun sýnd með bannskilti áður en ekið er inn í bílakjallarann en hins vegar sé merking á hæðarslá. V vísar til þess að M sé fyrirtæki sem samkvæmt fyrirtækjaskrá sé með skráða atvinnugreinaflokkun sem akstur sendibíla, ökumaður A sé eini eigandi M og hafi því mátt gera auknar kröfur til hans um aðgát sem atvinnubílstjóra. V telur að sú háttsemi að aka 2,6 metra hárrí sendibifreið inn í bílakjallara sem skýrlega tilgreini 2,2 metra hæðartakmörkun feli í sér stórkostlegt gáleysi og rétt sé að takmarka ábyrgð V um 50%.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram hann telji að V haldi því fram að 40 sm hæðarmunur hafi verið á bifreið A og bílakjallaranum en að það sé rangt, það hafi munað örfáum sm, líklega ekki minna en 2 sm á hæð A og bílakjallara. Hæðarmælingar komi fram á myndum sem hafi ekki verið mótmælt af hálfu V. M bendir einnig á að ekki hafi verið skýrar hæðartakmörkunaraðvaranir á vettvangi, hæðartakmörkunarslá hafi verið ranglega staðsett og vonlaust fyrir ökumanna að lesa úr henni. M telur sönnunargildi þessara upplýsinga óumdeilt. M bendir einnig á að tjón sem þessi séu algeng hjá vönum ökumönnum sendibifreiða og að litið sé framhjá þeim mun sem sé á einföldu og stórkostlegu gáleysi heldur sé V að leggja hugtökin að jöfnu sem standist ekki lögfræðilega skoðun.

Í viðbótarathugasemdum V kemur fram ítrekun um að ökutækið A sé skráð 2,6 metra hátt í ökutækjaskrá sem sé 40 sm hærra en sú hæðartakmörkun sem sé skýrlega tilgreind áður en ekið sé inn í bílakjallara þann sem M ók inn í þegar tjón varð. Ekki komi fram í fyrri athugasemdum félagsins að 40 sm hæðarmunur hafi verið á bifreiðinni A og bílakjallaranum. V telur einnig að staðhæfing M um að hæðarslá sé ranglega staðsett sé ósönnuð þar sem engin gögn hafi verið lögð fram um réttari staðsetningu. Einnig telur V að myndir af hæð slárinnar og bifreiðinni A hafi ekki þýðingu vegna

merkingar um 2,2 metra hæðartakmörkun og vísar til þess að ökumaður A sé atvinnubílstjóri og hafi því átt að vita betur en að aka inn í bílakjallarann í greint sinn.

Álit.

Í 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 kemur fram að hafi vátryggður í öðrum vátryggingum en ábyrgðartryggingum, með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi, valdið vátryggingaratburði losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta. Við mat á ábyrgð félagsins skuli líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Í sameiginlegum skilmálum V, sem gilda um allar vátryggingar V, nema kveðið sé á um annað í einstökum ákvæðum annarra skilmála, er í gr. 19 að finna sambærilegt ákvæði. Í skilmálum kaskótryggingar þeirrar sem M krefst bóta úr kemur þá fram að um trygginguna gildi m.a. sameiginlegir skilmálar og lög um vátryggingarsamninga.

Kemur þá til skoðunar hvort M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi umrætt sinn. Verður að telja sannað með ljósmyndum af vettvangi að þar sé greinilegt bannmerki sem tilgreini mestu leyfilegu hæð ökutækja í bílakjallaranum sem 2,2 metra. Þá verður ráðið af gögnum málsins að hæð A sé 2,6 metrar skv. skráningu í ökutækjaskrá. Það þýðir að ökumaður bifreiðar A mátti vita að hæð bifreiðarinnar væri nokkuð meiri en hæðartakmörkunin. Samkvæmt framburði M var hæðarsláin uppi en ekki niðri þegar hann ók að bílakjallaranum sem þýðir að hann gat ekki lesið um hæðartakmörkun á sjálfri slánni en skýrt bannmerki þar við hliðina verður að teljast fullnægjandi merki þar um þó bifreiðin hafi ekki rekist í hæðarslána. Er það mat nefndarinnar að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi er hann ók inn í kjallarann án þess að skeyta um framangreint bannmerki. Háttsemin fól í sér verulegt frávik frá því sem ætlast mátti til af ökumanni atvinnubifreiðar auk þess sem bent er á að A er há bifreið og miðað við aðstæður allar hafi M mátt vera ljóst að aðstæður væru varhugaverðar og hætta á tjóni augljós. Ekki skiptir máli að litlu hafi muna á raunverulegri hæð bifreiðarinnar og inngangi í bílakjallarann en augljóst er að hæðartakmörkun nær til alls bílakjallarans en ekki einungis innakstri hans.

Við mat á ábyrgð V ber eins og segir í 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga að líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Sök ökumanns M var nokkur í greint sinn og skýr orsakatengsl milli háttsemin hans og tjóns hvað varðar hvernig vátryggingaratburð bar að. Það dregur aðeins úr sök hans að hæðarslá hafi ekki sýnt eins greinilega og hún hefði getað sýnt þá hæðartakmörkun sem var auk þess sem ökumaður A var ekki undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Eins og öllum atvikum er háttað telur nefndin að takmarka eigi ábyrgð V um 1/3 hluta bóta heildartjóns.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr kaskótryggingu A hjá V en heimilt er að takmarka ábyrgð félagsins um um 1/3 hluta heildartjóns.

Reykjavík, 5. september 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson