

Mál nr. 245/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Tegund vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis A

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Tilkynningarfrestur vátryggingafélags.

Gögn.

1. Málskot móttakið 27. júní 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 18. júlí 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf M, dags. 22. júlí 2024.
4. Bréf V, dags. 23. júlí 2024, ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir umferðarslysi 13. apríl 2021 á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Listabrautar þegar ökutæki hennar A lenti á ökutæki B sem hafi verið sveigt í veg fyrir hana. Í kjölfarið missti M stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún endaði á vegriði. Samkvæmt matsgerð dags. 7. apríl 2024 var niðurstaðan sú að miski M væri 5 stig og varanleg örorka 5 stig. Jafnframt var metið 100% tímabundið atvinnutjón fyrir tímabilið 10.4.21-28.4.21. V hafnaði bótakröfu með vísan til stórkostlegs gáleysis M skv. 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga. M telur að V geti ekki beitt fyrir sig fulla skerðingu bótaréttar vegna tómlætis skv. 94. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga og til vara er á því byggt að M hafi ekki sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í umrætt sinn. M telur að slík tilkynning skuli send án ástæðulauss dráttar eftir að félagið vissi um þau atvik sem veiti því heimild til að beita þessum rétti sínum. V hafi tilkynnt að til skoðunar væri að fella niður bætur sex mánuðum eftir slys en fullnaðartilkynning hafi ekki borist fyrr en tveimur árum og þremur mánuðum eftir slysið eða þann 21. júlí 2023. Allar upplýsingar sem V hafi byggt skerðingu bóta á hafi legið fyrir í ágúst 2021. Þá byggir M á því að hið meinta stórkostlega gáleysi sé ósannað. Þegar litið sé til heildarmats á aðstæðum sýni gögnin að orsakir slyssins megi rekja til háttsemi ökumanns ökutækis B fremur en M. V byggir á því að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að hafa verið í aksturskeppni í almennri umferð ásamt því að gerast brotleg við skráðar umferðarreglur í aðdraganda slyssins. M geti á engan hátt fallist á þessi rök og bendir á að V beri sönnunarbyrði fyrir því að atvik slyssins hafi veið með þeim hætti.

Í bréfi V kemur fram að félagið hafi tilkynnt M mánuði eftir að tilkynning um tjónið barst að tekið yrði til skoðunar að fella niður bætur að hluta eða í heild. Töluverður dráttur hafi verið á afhendingu gagna frá lögreglu þrátt fyrir nokkuð margar ítrekanir af hálfu V. Öll gögn sem V hafi óskað eftir hafi skipt máli við vinnslu málsins og síðustu gögnin hafi borist 15. maí 2023. Fram kemur að í öllum lýsingum komi fram að M hafi verið á beygjukrein sem leiði inn til Listabrautar þegar M hafi tekið upp á því að beygja til hægri inn á vinstri akrein Kringlumýrarbrautar á ofsahraða með þeim afleiðingum að framhjól A rakst í vegkant og slysið varð. Þá hafi A hringsnúist og rekist þá fyrst í ökutækið B. Þetta komi fram hjá M í framburðarskýrslu 20. apríl 2021. Ekki sé fyllilega ljóst hve hratt M ók en ljóst sé að hámarkshraði á slystað hafi verið 60 km/klst. M segist sjálf hafa ekið á 90 km/klst en lýsingar vitna kveða á um að M hafi ekið töluvert umfram það. Þá komi fram að bróðir M telji hana hafa ekið á 100-120 km/klst. Í ljósmyndaskýrslu lögreglu dags. 4. maí 2021 sé útskýrt að A hafi kastast til og hringsnúið í um 100 metra frá þeim stað er bifreiðin snerti kantstein í upphafi slyssins. Um sé að ræða gríðarlega langa vegalengd sem það hafi tekið bifreiðina að nema staðar sem renni stöðum undir það að ökuhraði M verði lagður að jöfnu við ofsakstur bæði með tilliti til ökuhraða og ökulags M. Öll yfirferð á málsgögnum bendi til að M hafi verið í kappakstri við bifreiðarnar C og D. Hvort sem um hafi verið að ræða skipulagðan kappakstur eða ekki verði því ekki neitað að þær aðstæður sem M stofnaði með aksturslagi sínu beri að leggja við jöfnu við kappakstur með tilliti til hættueiginleika. Öll vitni málsins sem ekki séu tengd M fjölskyldu- eða vinaböndum lýsa því að aksturslag M og samferðarmanna hafi borið það með sér að þau hafi verið í kappakstri þar sem þeim hafi verið ekið afar glæfralega og á ofsahraða.

Álit.

Í máli þessu er í fyrsta lagi tekist á um hvort tilkynning V um að það ætli sér að bera fyrir sig rétt til takmörkunar á ábyrgð sé of seint fram komin. Það kemur fram í 1. mgr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/1994 að ef félag hyggist bera fyrir sig að það sé samkvæmt ákvæðum kaflans laust úr ábyrgð að öllu leyti eða að hluta skuli það tilkynna váttryggingartaka eða þeim sem rétt á til váttryggingarbóta skriflega um afstöðu sína. Enn fremur kemur fram að tilkynningin skuli send án ástæðulauss dráttar eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beiti rétti sínum samkvæmt ákvæðinu. Það liggur fyrir í málinu að V hafi verið tilkynnt um líkamstjón M 30. ágúst 2021 og að V hafi rúmum mánuði síðar eða 8. október 2021 tilkynnt M um að það komi til skoðunar að fella niður bætur. Þá kemur fram að V hafi beðið eftir afhendingu gagna frá lögreglu sem tafir hafi orðið á og gögnin hafi borist V í maí 2023. Nefndin getur ekki litið öðruvísi á en eðlilegt hafi verið fyrir V að bíða eftir að rannsókn lögreglu lyki svo unnt væri að taka endanlega afstöðu til bótaskyldu og telur því að bréf V, dags. 21. júlí 2023 sé ekki of seint fram komið, sbr. 1. mgr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga.

Kemur þá til álita hvort fallist verði á skerðingu V á bótarétti M vegna stórkostlegs gáleysis. Það liggur fyrir að það er 60 km/klst hámarkshraði þar sem slysið varð. Í lögregluskýrslu viðurkennir M að hafa ekið yfir hámarkshraða og segist aðspurð hafa verið á 90 km/klst. Í skýrslunni telur bróðir M hana hafa ekið á 100-120 km/klst. M segir að bifreiðinni B hafi verið sveigt í veg fyrir hana svo hún hafi ekið í utan í B og misst vald á A í framhaldinu. Í framburði vitnis kemur fram að hann hafi tekið eftir þremur bifreiðum sem hafi verið ekið greitt, líklega yfir hámarkshraða og ógætilega vestur Miklubraut að Kringlumýrarbraut og síðan hafi bifreiðunum þremur verið ekið til vinstri af Miklubraut inn á Kringlumýrarbraut til suðurs. Vitnið sagði að ökumenn bifreiðanna hefðu verið í kappakstri og hefði hann ekið sömu leið á eftir bifreiðunum. Vitnið tiltekur að ökumaður A hefði tekið ólöglega framúr bifreið sem var á beygjuakreininni og hefði ekið áfram til suðurs af beygjuakreininni inn á gatnamótin og á kanstein umferðareyju sem aðskilur akstursáttir Kringlumýrarbrautar. Þá hefði ökumaður A beygt snarlega frá kansteininum til hægri og ekið utan í vinstri hlið bifreiðarinnar B sem ekið var suður Kringlumýrarbrautar. Við áreksturinn hefði ökumaður A misst stjórn á bifreiðinni og lent á vegriðinu sem aðskilur akstursáttir á Kringlumýrarbraut og svo endað þvert á hægri og vinstri akrein vegarins. Tvö önnur vitni sem óku Kringlumýrarbraut til norðurs þegar slysið varð tóku undir það sem fyrra vitnið sagði.

Þegar litið er til framburðar vitnanna þykir nokkuð ljóst að M hefur keyrt langt yfir hámarkshraða í þegar slysið varð svo jaðra má við ofsakstur. Ekki verður hægt að líta öðruvísi á en að hún hafi reynt að taka fram úr öðrum bifreiðum á ofsahraða og þar með stofnað öðrum í umferðinni í hættu á einni fjölförnustu götu borgarinnar. Nefndin lítur því svo á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þegar slysið varð og að rétt sé að beita 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 um atvikið. Með hliðsjón af atvikum öllum telur nefndin rétt að skerða bætur M um helming. Með vísan til þess á M rétt á bótum að helmingi úr slysatryggingu ökumanns.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta slysatryggingu ökumanns A hjá V en heimilt er að skerða bætur hennar um helming.

Reykjavík, 22. ágúst 2024.
rafræn undirskrift.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir