

Mál nr. 164/2013
M
og V v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A.

Umferðarslys farþega ölvaðs ökumanns á Reykjanesbraut 4. mars 2012.

Gögn.

1. Málskot móttakið 26. apríl 2013 ásamt gögnum.
2. Bréf V dags. 21. maí 2013 ásamt forsiðu gagna lögreglu dags. 4. október 2012, stimplað móttakið hjá V þann 8. október 2012.

Málsatvik.

M slasaðist í umferðarslysi sem varð þegar ökumaður bifreiðarinnar A velti henni á Reykjanesbraut við Reykdalsbrekku. M var farþegi hægra megin í aftursæti bifreiðarinnar og kastaðist út úr bifreiðinni. V viðurkenndi greiðsluskyldu úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar en taldi með bréfi dags. 25. október 2012 að M ætti að bera helming tjóns síns sjálfur þar sem hann hefði sýnt stórkostlegt gáleysi í skilningi 2.mgr. 88.gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með því að taka sér far með ölvuðum ökumanni og að hafa ekki verið í bílbelti.

M telur í fyrsta lagi að ábyrgðartakmörkun sú sem V beri fyrir sig hafi ekki komið fram án ástæðulauss dráttar í skilningi 1.mgr. 31.gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Í öðru lagi séu skilyrði 2.mgr. 88.gr. um stórkostlegt gáleysi M ekki uppfyllt. M telur að hann hafi hvorki vitað né mátt vita að ökumaður bifreiðarinnar A hafi verið ölvaður við aksturinn. Hann hafi stoppað stutt í gleðskap sem M hafi verið í fyrr um kvöldið og þegar ökuferðin hófst hafi hann beðið út í bifreiðinni eftir farþegum. M hafi því ekki getað vitað um ástand ökumannsins og ekki hafi verið færð fram gögn sem sýna fram á hið gagnstæða. Sönnunarkröfur séu strangar í ljósi sambærilegra atvika í Hrd. 374/2010. M telur að aðstæður í dómi Hæstaréttar í málinu Hrd. 129/2001 séu ekki sambærilegar þessu máli varðandi samskipti ökumanns og farþega eða ölvunarástand ökumannsins. Ekki verði heldur metið M til stórkostlegs gáleysis að hafa ekki spennt bílbelti, sbr. dóma í málunum Hrd. 466/1997 og 689/2010.

V vísar til þess að tilkynning um ábyrgðartakmörkun hafi ekki verið send of seint til M. V vísar til þess að það hafi ekki fengið öll gögn í málinu fyrr en 8. október 2012 og því hai ekki liðið langur tími þar til afstaða félagsins var send til lögmanns M eða með bréfi dags. 25. október 2012. Ekki hafi verið hægt að taka afstöðu í málinu fyrr en öll rannsóknargögn lögreglu lágu fyrir. V telur einnig með vísan til gagna málsins að ökumaður SE 966 hafi komið tvisvar í þann gleðskap sem M var í áður en ökuferðin hófst og M hafi átt að vera ljóst ölvunarástand hans. Þeir hafi þekkt og miðað við mælingar hafi etanólstyrkur í blóði ökumannsins líklega verið um 1,4 til 1,5 prómill þegar slysið varð. V telur að taka verði framburði M sem gefinn er eftir slysið með fyrirvara í ljósi alvarlegra atvika þess. V telur einnig að atvik í málinu Hrd. 374/2010 séu ekki sambærileg þar sem þar hafi ekki verið sýnt fram á sýnilega ölvun ökumanns. Mælingar bendi hins vegar til þess í máli M að ökumaður hafi verið sýnilega ölvaður. Einnig verði tilvitnaðir dómur vegna vanrækslu á notkun bílbelta og áhrif þess ekki túlkaðir með þeim hætti að um einfalt gáleysi sé að ræða. V telur því með hliðsjón af heildarmati á aðstæðum að sýnt sé að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi þar sem hann mátti vita um ölvunarástand ökumanns og þeirrar háttsemi að spenna ekki bílbelti.

Álit.

Í málinu liggur fyrir fjöldi gagna um slysið sjálft, ástand ökumanns, vettvang, ástand bifreiðarinnar eftir slysið, bíltæknirannsókn, hraðaútreikningar o.fl. Ekki er um það deilt að ökumaður hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við akstur bifreiðarinnar.

Ágreiningur málsins snýr að því hvort M hafi, sem farþegi í bifreiðinni A, getað gert sér grein fyrir því að ökumaður bifreiðarinnar hafi verið ölvaður og hvort sú háttsemi hans að spenna ekki bílbelti sé stórkostlega gálaus í skilningi 2.mgr. 88.gr. umferðarlaga. V ber sönnunarbyrði um að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi í skilningi umræddrar greinar þannig að félagið geti takmarkað ábyrgð sína vegna afleiðinga líkamstjóns sem M hlaut í umferðarslysinu.

Þau sönnunargögn sem liggja fyrir um samskipti M og ökumanns bifreiðarinnar áður en hin örlagaríka ökuferð hófst eru ekki ítarleg eða lýsandi um ástand ökumannsins. Aðrir farþegar geta ekki borið um ölvunarástand ökumannsins og í málinu liggja ekki fyrir önnur sönnunargögn sem gefa skýrar vísbendingar um vitneskju M um ölvunarástand ökumannsins. Á meðan svo er telst V ekki hafa mætt þeim sönnunarkröfum sem eru gerðar til þess að félagið takmarki ábyrgð sína m.t.t. 2.mgr. 88.gr. umferðarlaga. Ekki verður heldur fallist á að það eitt að M hafi ekki verið í bílbelti hafi verið stórkostlegt gáleysi af hans hálfu, en ekki liggja fyrir skýr dómafordæmi um að slík háttsemi sé metin til stórkostlegs gáleysis. M á því rétt á fullum bótum úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A.

Rétt er einnig að benda á að gildissvið 1.mgr. 31.gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 er bundið við það þegar váttryggingafélag hyggst bera fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð skv. reglum IV. kafla laganna og lýtur einnig að tilkynningaskyldu til váttryggingartaka eða váttryggðs. Í þessu máli byggði V á takmörkun ábyrgðar skv. tilgreindu ákvæði umferðarlaga en ekki IV. kafla laga um váttryggingarsamninga auk þess sem M er hvorki váttryggingartaki eða váttryggður í ábyrgðartryggingu þeirri sem gerð er krafa um bætur í.

Niðurstaða.

M á rétt á fullum bótum úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík 4. júní 2013.

Þóra Hallgrímsdóttir hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.