

**Mál nr. 43/2016****M og  
váttryggingafélagið V vegna slysáttryggingar ökumanns bifhjólans X.****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags vegna slyss 11. ágúst 2013.****Gögn.**

Málskot, móttækið 15.2.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 9.3.2016 ásamt beiðni V til lögreglu um gögn með bréfi dags. 14. febrúar 2014.

Tölvupóstur lögmans M dags. 15. mars 2016.

**Málsatvik.**

Í lögregluskýrslu vegna málsins kemur fram að M slasaðist alvarlega þegar hann ók bifhjóli sínu aftan á bifreiðina Z á Þingvallavegi 11. ágúst 2013. Í frumskýrslu lögreglu kemur fram að M var ekki til frásagnar um aðdraganda slyssins vegna áverka sem hann hlaut og vitni gátu ekki borið skýrlega um aksturslag M áður en hann lenti aftan á bifreiðinni. Í lokaskýrslum vegna atviksins er aðstæðum lýst, myndir birtar og einnig liggur fyrir skýrsla sem lögreglan aflaði hjá sérfræðingi í mælingum á ætluðum ökuhraða dags. 28. febrúar 2014. Þar kemur fram að útreiknaður ætlaður hraði hafi verið 115 km/klst, með mögulegum lágmarkshraða upp á 105 km/klst og mögulegum hámarkshraða 126 km/klst. Í endanlegum skýrslum eru einnig framburðir M og annarra sem voru á vettvangi. M telur að hann hafi ekið á um 70 km/klst en það sé hámarkshraði á veginum og hann sé vanur að aka þar um á þeim hraða. Ökumaður bifreiðarinnar Z kveðst hafa ekið á um 70-75 km/klst þegar hann fann allt í einu þungt högg aftan á bifreið sína og þegar hann stöðvaði hafi komið í ljós að M hafði lent aftan á henni. V tilkynnti M með tölvupósti dags. 17. febrúar 2015 að það hygðist takmarka ábyrgð sína um helming vegna afleiðinga líkamstjóns M.

M telur að hann eigi rétt á fullum bótum vegna líkamstjóns síns úr slysáttryggingu ökumanns. M vísar til þess að m.a. að V hafi ekki sinnt því að tilkynna honum án ástæðulauss dráttar að það hygðist bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun, sbr. skyldu félagsins sem vísað er til í 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Það hafi liðið 18 mánuðir frá slysinu fram að þessum tölvupósti og þar af 15 mánuðir frá því að V barst umboð lögmans vegna málsins. Það sé ekki innan ástæðulauss dráttar eins og fyrrnefnt ákvæði kveður á um. Einnig telur M að ósannað sé að slys M sé hægt að rekja til hraðaksturs eða stórkostlegs gáleysis hans enda sé slíkt ósannað af hálfu V. Útreikningar á meintum hraða séu ekki nákvæmir og ekki hafi verið haft samband við M vegna þeirra. Ekki hafi M heldur verið ákærður fyrir of hraðan akstur heldur einungis fengið lága hraðasekt, sem feli ekki sjálfkrafa í sér stórkostlegt gáleysi. M telur einnig að atvik máls hans séu það frábrugðin atvikum í Hrd. 384/2011, sem V vísi til, að ekki sé hægt að bera þau saman. Einnig telur M að ef fallist verði á að hann hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn sé takmörkun ábyrgðar að helmingi of mikil og vísar til þess að ekki hafi verið litið til allra þátta í 90. gr. laga um váttryggingarsamninga vegna þess mats.

V vísar í fyrsta lagi til þess að félaginu hafi ekki borist frekari gögn frá lögreglu um atvikið, þrátt fyrir ósk þar um í febrúar 2014, fyrr en í febrúar 2015. Það hafi því ekki haft tækifæri til að taka afstöðu til takmörkunar á ábyrgð fyrr en þá og það hafi V gert með tölvupósti 17. febrúar 2015. Ekkert hafi bent til þess í frumskýrslu lögreglu að um hraðakstur hafi verið að ræða heldur hafi það ekki verið fyrr en hraðaútreikningur barst í febrúar 2015 sem V hafi verið unnt að taka afstöðu til þessa. Tilkynningin hafi því borist án ástæðulauss dráttar í skilningi 94. gr. laga um váttryggingarsamninga. Einnig bendir V á að útreiknaður ökuhraði bifhjólans sem M ók hafi verið langt yfir hámarkshraða og hann hafi ekið beint aftan á bifreiðina Z, sem hafi verið stór og

fyrirferðarmikil. Aðstæður hafi verið þarna góðar og því sé fátt annað en hraðakstur sem skýri það að M hafi ekið aftan á bifreiðina. Einnig hafi M gengist við því að hafa ekið of hratt með því að greiða sekt. Einnig vísar V til þess að M sjálfur hafi fengið upplýsingar um téðan hraðaútreikning í skýrslutöku 3. mars 2014 ásamt verjanda sínum. Það að hann eða lögmaður hans hafi ekki veitt V upplýsingar um þann útreikning feli í sér að hann hafi veitt V rangar eða ófullnægjandi upplýsingar um atvik málsins í skilningi 120. gr. laga um váttryggingarsamninga og skuli af þeim ástæðum takmarka bætur til hans. Að öðru leyti vísar V til Hrd. 384/2011, 44/2013 og 440/2014 máli sínu til stuðnings varðandi 50% takmörkun ábyrgðar.

#### **Álit.**

Í gögnum málsins er í fyrsta lagi deilt um hvort tilkynning V um takmörkun ábyrgðar hafi komið of seint fram, eða ekki komið fram án ástæðulauss dráttar í skilningi 94. gr. laga um váttryggingarsamninga. Hvað það varðar verður litið til þess að frumskýrsla lögreglu er ekki ítarleg um rannsókn málsins og V hefur sýnt fram á að það óskaði eftir ítarlegri gögnum málsins í febrúar 2014. Slík gögn bárust ekki félaginu fyrr en í febrúar 2015. Verður það ekki talið félaginu í óhag að hafa ekki fengið slík gögn send fyr, en það er á forræði lögreglu að senda út slík gögn hverju sinni. Verður því V ekki talið hafa tilkynnt of seint um takmörkun ábyrgðar.

Í öðru lagi er deilt um hvort sannað sé að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við akstur bifhjól síns. Í því sambandi verður ekki hjá því litið að í lögregluskýrslu er aðstæðum þannig lýst að þær hafi verið almennt góðar til aksturs, nægt útsýni hafi verið og veður hafi verið gott sem og birtuskilyrði. Hámarkshraði var 70 km/klst og það liggur fyrir sérstakur hraðaútreikningur sem bendir til þess að M hafi ekið mun hraðar en það í greint sinn. Fær það einnig stoð í því að ákoma á bifreiðinni sem hann ók á er nokkur sem og bendir lýsing vitna af atvikinu til þess að bifhjólina hafi verið ekið viðstöðulaust á bifreiðina. Verður ekki hjá því komist að telja sannað að nokkur ökuhraði og aksturslag M, sem ökumanns, hafi af þeim sökum ekki verið í samræmi við það sem best verður á kosið og þess eðlis að það feli í sér verulegt frávik frá því sem ætla mátti af honum. Verður því fallist á að það fái næga stoð í gögnum málsins að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við akstur bifhjól síns.

Í þriðja lagi verður þá að taka afstöðu til ágreinings um takmörkun ábyrgðar V og hversu mikil hún á að vera. Í ljósi þeirra dóma Hæstaréttar sem vísað er til hér að ofan, t.d. í máli nr. 384/2011 verður að líta til þess að atvik þess máls eru ekki sambærileg við atvik þessa máls, sérstaklega þegar litið er til þess að ekki var hér um eftirför að ræða eða önnur sambærileg atvik. Verður þegar litið er til sakar M og hvernig váttryggingaratburð bar að, sem og þess að M var ekki undir áhrifum áfengis eða fíkniefna, að líta svo á að takmörkun ábyrgðar V geti ekki verið eins mikil og í tilvitnuðu máli Hæstaréttar. Rétt þykir, miðað við akstur yfir hámarkshraða við góðar aðstæður, að V sé heimilt að takmarka ábyrgð sína úr slysatryggingu ökumanns um þriðjung.

Í fjórða lagi, þegar litið er til röksemda V um að skilyrði séu til að beita ákvæði 120. gr. laga um váttryggingarsamninga, að líta til þess að samskipti M og lögreglu um atvik málsins voru þess eðlis að M mátti vænta þess að allar skýrslur um atvikið yrðu sendar til V á einhverjum tímapunkti. Verður ekki litið svo á að sannað sé að M hafi veitt rangar eða ófullnægjandi upplýsingar við tjónsuppgjörið í skilningi umræddrar greinar.

#### **Niðurstaða.**

M á rétt á 2/3 hluta fullra bóta úr slysatryggingu ökumanns hjá V.

Reykjavík, 19. apríl 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.