

Mál nr. 420/2016**M og
og váttryggingafélagið V vegna kaskótryggingar bifreiðarinnar A.****Ágreiningur um hvort umferðarslysi hafi verið valdið með stórkostlegu gáleysi ökumanns.****Gögn.**

Málskot, dags. 15.12.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 13.1.2017, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Um er að ræða nákvæmlega sömu málsatvik og í máli nefndarinnar nr. 263/2016 þar sem var um að ræða ágreining um greiðsluskyldu V úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar A. Í úrskurði nefndarinnar dags. 17. október 2016 var niðurstaðan sú að ökumaður (X) bifreiðarinnar A hefði sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn en ætti þó rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns, en þær takmarkist um helming af heildartjóni hans. V hafnaði að hlíta niðurstöðu nefndarinnar með bréfi dags. 28. október 2016. Nú hefur eigandi bifreiðarinnar X (M) krafist bóta úr kaskótryggingu bifreiðarinnar X hjá V.

Til glöggvunar verða málavextir endurteknir:

Um hádegisbil 8. desember 2015 ók ökumaður bifreiðarinnar A (X) austur Reykjanesbraut vestan Hafnarfjarðar í nánd við álverið í Straumsvík. Var bifreiðinni A þá ekið yfir á rangan vegarhelming og rakst framan á aðra bifreið, B, sem var ekið úr gagnstæðri átt. Áreksturinn var mjög harður og varð bifreið M fyrir tjóni.

Í vettvangsskýrslu lögreglu um slysið er haft eftir vitni sem ók bifreið vestur Reykjanesbraut á eftir B að hann hafi séð til ferða A og veitt því athygli að ekki hafi allt verið með felldu og því hafi ökumaður B dregið úr hraða sem hann hafi einnig gert og hafi ökutækin verið komin þó nokkuð undir hámarkshraða. Hann hafi svo horft á þegar A hafi verið ekið yfir á rangan vegarhelming og framan á B.

Eftir öðru vitni er haft að hann hafi ekið vestur Reykjanesbraut og hafi hann náð að sveigja frá gráum bíl, A, sem hafi verið ekið yfir á öfugan vegarhelming og síðan séð í baksýnispegli þegar áreksturinn varð. Taldi vitnið að ökumaður A hafi verið með opin augu og hafi virst sem hann hafi ekki reynt að sveigja til baka áður en áreksturinn varð fyrir aftan hann.

Tvö vitni, ökumaður og farþegi í bifreið sem var ekið vestur Reykjanesbraut, kváðust hafa séð til ferða A sem kom úr gagnstæðri átt og verið ekið yfir á rangan vegarhelming. Bifreið á undan þeim hafi rétt sloppið við að lenda í árekstri við A og hafi þurft að auka hraða bifreiðar þeirrar sem þeir voru á til að forðast árekstur. Ökumaðurinn kvað B hafa verið ekið á eftir sér og nokkuð bil hafi verið á milli bifreiðanna. Hann hafi svo séð í baksýnispegli bifreiðar sinnar hvar A hafi verið ekið yfir á rangan vegarhelming og ekið framan á B.

Þess er getið í vettvangsskýrslu lögreglunnar að finna hafi mátt smá áfengislykt af ökumanni bifreiðar A, X, eftir að hún hafi verið færð í sjúkrabifreið. Af því tilefni hafi verið ákveðið að taka blóðsýni til rannsóknar á áfengi og lyfjum. Í matsgerð Rannsóknastofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði, dags. 29. janúar 2016, kemur fram að eftirfarandi lyf hafi mælst í blóðsýninu og í eftirfarandi magni: Citalópram 395 ng/ml, Diazepam 500 ng/ml, Kódein 110 ng/ml, N-desmetýlcitalópram 160 ng/ml, Nordiazepam 670 ng/ml og Zolpidem 235 ng/ml. Um virkni þessara lyfja og magn þeirra í blóði M segir í matsgerðinni að Citalópram sé þunglyndislyf og N-desmetýlcitalópram sé virkt umbrotsefni þess og styrkur þeirra í blóðinu hafi verið umfram það sem búast má við eftir töku læknanlegra skammta af lyfinu og gæti bent til eitrunar. Kódein sé verkjalyf og styrkur þess í blóðinu hafi verið eins og eftir töku læknanlegra skammta. Það hafi slævandi áhrif á miðtaugakerfið en mikið þol myndast gegn lyfinu og því sé ekki unnt að segja til um áhrif þess á aksturshæfni út frá blóðstyrk einum saman. Diazepam sé róandi og kvíðastillandi lyf og Nordiazepam sé virkt umbrotsefni þess og hafi styrkur þeirra verið eins og eftir háa læknanlega skammta af lyfinu. Diazepam hafi slævandi áhrif á miðtaugakerfið og geti dregið úr aksturshæfni í lágum læknanlegum skömmtum. Zolpidem sé

svefnlyf og hafi slævandi verkun á miðtaugakerfið og geti skert hæfni til aksturs í nokkrar klukkustundir eftir töku venjulegra svefnskammta. Styrkur lyfsins í blóði M hafi verið umfram það sem búast má við eftir töku læknanlegra skammta við svefnleysi. Þá segir að Kódein, Zolpidem, Díazepam og umbrotsefni þess, Nordiazepam, geti aukið á slævandi og miðtaugakerfisbælandi verkun hvers annars. Er niðurstaða matsgerðarinnar að X hafi samkvæmt framangreindu verið undir slævandi áhrifum lyfjanna og fullvíst sé að hún hafi ekki getað stjórnað bifreið með öruggum hætti. Alkóhól mældist á hinn bóginn ekki í blóði X.

Ekkert var haft eftir X í vettvangsskýrslu lögreglunnar. Framburðarskýrsla var tekin af henni 8. febrúar 2016. Þar kemur fram að hún hafi verið á leið frá Leifsstöð úr flugi að loknu frí þegar slysið varð. Kvöldið áður hafi hún tekið lyfið Sobril til að geta sofð þar sem hún sé flughrædd. Þá hafi hún einnig tekið svefnlyfið Stilnoct. Svefnlyfið Zolpidem hafi hún stundum tekið í staðinn fyrir Stilnoct og það hafi hún tekið nokkrum dögum áður, hugsanlega þremur dögum áður. Hún sé einnig á þunglyndislyfjum og um morguninn, þegar slysið varð, hafi hún tekið lyfið Oropram 60 mg. Þá hafi hún tekið tvær Parkódín í flugvélinni við höfuðverk. Umræddan dag hafi hún verið „orðin lúin“ en hafi ekki verið syfjuð fyrir aksturinn. Hún hafi ekki verið undir áhrifum lyfja við aksturinn umrætt sinn, en þau lyf sem hún tók hafi hún fengið að læknisráði og tekið þegar hún þurfti á að halda. Hún kvaðst hafa ekið á 90 km hraða á klst. Varðandi aksturinn í aðdraganda árekstursins kvað hún son sinn, sem var með henni í A, hafa tjáð sér að hún hafi „aðeins misst bílinn yfir á rangan vegarhelming skömmu fyrir slysið.“ Þá hafi hún rankað við sér og áttað sig á því að hún hafi verið orðin þreytt. Hún hafi þá litið á dóttur sína, sem hafi verið sofandi, og hugsað hvort hún ætti að láta hana aka. Hafi hún verið mjög vel vakandi alveg fram að álverinu, þá fyrst hafi hún áttað sig á að hún væri þreytt. Örfáum sekúndum síðar hafi slysið orðið. Hún kvaðst einungis muna eftir að hafa séð B sem kom á móti og verið komin „alveg upp við mig“. Hún hafi öskrað og reynt að sveigja frá. Hún kvaðst ekki átta sig alveg á því hvort hún hafi dottað eða verið eitthvað utan við sig. Kvaðst X alls ekki samþykka að ökulag hennar hafi verið skrykkjótt.

Í málskoti M kemur fram að það sé einungis sett fram til að rjúfa þann tilkynningarfrést sem komi fram í 2. mgr. 51. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 en til standi að höfða mál gegn V bæði vegna slysatryggingar ökumanns og kaskótryggingar bifreiðarinnar A. M vísar til þess að höfnun V á greiðsluskyldu úr kaskótryggingu byggist ekki á réttum lagalegum grunni og telur hvorki sannað að ökumaður bifreiðarinnar A hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn eða að V geti beitt reglum laga um váttryggingarsamninga um takmörkun ábyrgðar.

V telur að efnisleg niðurstaða nefndarinnar í máli nr. 263/2016 sé röng og að félaginu sé ekki skylt að greiða bætur úr kaskótryggingu bifreiðarinnar þar sem stórkostlegt gáleysi ökumanns bifreiðarinnar hafi verið með þeim hætti að það eigi að leiða til þess að bótaréttur takmarkist að fullu. Einnig vísar V til þess að skilyrði samsömunar skv. 29. gr. laga um váttryggingarsamninga séu uppfyllt, þar sem X hafi sem ökumaður bifreiðarinnar A haft varanleg umráð bifreiðarinnar í skilningi ákvæðisins og V hafi sé því heimilt að beita samsömun eins og áskilið sé í 9. gr. váttryggingarskilmála kaskótryggingar V. Gerðar eru athugasemdir af hálfu V um að ekki sé hægt að byggja á matsgerðum sem hafi verið einhliða aflað af hálfu V auk þess sem augljós hætta hafi verið af aksturslagi ökumannsins X þannig að rétt sé að takmarka ábyrgð V að fullu vegna stórkostlegs gáleysis, sbr. 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga.

Álit.

Í málinu hefur ekkert komið fram sem dregur í efa að X hafi haft varanleg umráð yfir bifreiðinni A í skilningi 29. gr. laga um váttryggingarsamninga. Telst því rétt að beita samsömun, eins og V hefur áskilið sér að gera í 9. gr. váttryggingarskilmála kaskótryggingar sinnar, milli X og M sem váttryggðs í eiganda bifreiðarinnar A.

Samkvæmt 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingafélags ef váttryggður hefur, í öðrum tryggingum en ábyrgðartryggingum, valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við úrlausn á þessum atriðum skal 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. Samkvæmt framburði vitna var ekki allt með felldu við akstur ökumannsins X í

aðdraganda þess að slysið varð. Þannig er ljóst af framburði vitnanna að X hafi ekið yfir á rangan vegarhelming þannig að aðrir ökumenn hafi þurft að bregðast við sérstaklega til að afstýra árekstri við A. Sjálf hefur X það eftir syni sínum að hún misst A að einhverju leyti yfir á rangan vegarhelming. Hún hafi þá áttað sig á að hún hafi verið þreytt og velt fyrir sér að biðja dóttur sína að taka við akstri A, en skömmu síðar varð áreksturinn. Þá kveðst X ekki gera sér grein fyrir hvort hún haf dottað eða verið utan við sig í þann mund sem áreksturinn varð.

Í blóði X greindust nokkrar tegundir lyfja sem voru til þess fallandi að hafa slævandi áhrif á miðtaugakerfið. Lyfin hafði hún einkum tekið kvöldið áður en slysið varð, morguninn eftir og í fluginu til Íslands. Í fyrrgreindri matsgerð Rannsóknastofu Háskólans í lyfja- og eiturefnafræði var því slegið föstu að X hafi verið undir slævandi áhrifum lyfjanna og talið fullvíst að hún hafi ekki getað stjórnað bifreið með öruggum hætti. Þessu mati hefur ekki verið hnekkt og ekkert hefur komið fram í gögnum málsins sem gefur tilefni til að draga niðurstöðuna, sem er afdráttarlaus, í efa.

Samkvæmt 2. mgr. 44. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 má enginn stjórna eða reyna að stjórna ökutæki, ef hann vegna veikinda, hrörnnunar, ofreynslu, svefnleysis, neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða annarra orsaka er þannig á sig kominn, að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega. Gegn þessu ákvæði umferðarlaga braut X með akstri sínum umrætt sinn og henni mátti vera það ljóst. Verður akstur M í því ástandi sem hún var metinn henni til stórkostlegs gáleysis. Slysið verður að öllu leyti rakið til þessarar saknæmu háttsemi X.

Þegar atvik máls eru virt í heild og horft til þess hversu alvarleg sök X var verður að telja að takmarka beri ábyrgð V á tjóni M vegna skemmda á bifreið hans úr kaskótryggingu bifreiðarinnar A og að ábyrgðin takmarkist við helming bóta.

Niðurstaða.

Munatjón M bætist að helmingi úr kaskótryggingu bifreiðarinnar A.

Reykjavík, 7. febrúar 2017.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.