

Mál nr. 97/2017**M og
váttryggingafélagið V vegna slysatryggingar ökumanns bifreiðarinnar X.****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags vegna stórkostlegs gáleysis
í tengslum við umferðarslys 22.1.2015.****Gögn.**

Málskot málskotsaðila, móttakið 15.3.2017, ásamt fylgiskjölum.

Bréf V, dags. 23.3.2017.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að M hafi ekið bifreiðinni X aftan á aðra bifreið á Reykjanesbraut við Breiðhóltsbraut. Í skýrslunni er haft eftir M að hann hafi verið að aka eftir hægri akrein Reykjanesbrautar þegar farsími hans hafi hringt. Farsíminn hafi legið í klofi M og hann kveðst hafa litið í augnablik niður á símann og þegar hann hafi litið upp aftur hafi umferð fyrir framan hann verið stopp og hann hafi nauðhemað og beygt til hægri en ekki náð að stöðva í tæka tíð fyrir árekstur. Í lögregluskýrslu kemur einnig fram að M hafi verið sviptur ökuréttindum þegar árekstur varð.

M telur að háttsemi hans við aksturinn sé ekki hægt að meta til stórkostlegs gáleysis eins og V haldi fram. Það að líta á síma þegar hann hringir séu ósjálfráð viðbrögð og þau verði ekki metin þannig að M hafi sýnt stórkostlegt frávík frá því sem hann átti að gera við aksturinn. Auk þess telur M að ekki hafi verið brotið gegn varúðarreglu váttryggingarskilmála um ökuréttindi þar sem það sé ekki hægt að fullyrða að akstur án ökuréttinda sé sjálfkrafa háttsemi sem hægt sé að meta til stórkostlegs gáleysis. Einnig vísar M til þess að takmörkun ábyrgðar váttryggingafélagsins vegna stórkostlegs gáleysis sé bundin við að um aðra váttryggingar en ábyrgðartryggingar, sbr. 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. M telur að slysatrygging ökumanns sé í raun ábyrgðartrygging og þannig geti V ekki takmarkað ábyrgð sína vegna stórkostlegs gáleysis. Til viðbótar við þetta hafi V bætt við rökstuðning höfnunar um ári eftir að hún kom fyrst fram og sé það ekki í samræmi við 31. gr. laga um váttryggingarsamninga.

V telur að háttsemi M við aksturinn, þ.e. að líta af vegi til að horfa á síma hafi farið gegn 1. mgr. 47. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987 þar sem M hafi ekki notað handfrjálstan búnað við farsíma sinn. Einnig vísar V til þess að M hafi brotið gegn fyrirmælum 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga með því að hafa ekki gilt ökuskírteini meðferðis. Þessu til viðbótar hafi M brotið gegn varúðarreglu í váttryggingarskilmálum sem lúti að því að váttryggður skuli hafa ökuréttindi og kunnáttu til aksturs bifreiðar. V telur að þegar þetta sé vegið saman teljist háttsemi M til stórkostlegs gáleysis. Vísað er til heimildar til að takmarka ábyrgð vegna stórkostlegs gáleysis bæði í 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga, auk 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga. V vísar því á bug að slysatrygging ökumanns sé ábyrgðartrygging þannig að orðalag 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga, sem snertir ábyrgðartryggingar, eigi við. Auk þess hafnar V því að hafa tilkynnt M of seint um ástæður þess að félagið takmarkaði ábyrgð sína að fullu.

Álit.

Í málinu er ágreiningur um hvernig eigi að meta háttsemi M við akstur bifreiðar sem hann ók aftan á aðra bifreið. Þegar litið er eingöngu til þeirrar háttsemi sem M viðhafði við aksturinn verður að ætla að ástæða þess að hann ók bifreið sinni aftan á bifreið fyrir framan hafi verið verið sú að hann leit á síma sinn þegar hann hringdi og þannig af því sem fyrir framan hann var á akbrautinni. Ekki liggur fyrir hversu lengi M leit niður og er ekki hægt að álykta af framburði annarra eða öðrum sönnunargögnum að það hafi verið í lengri tíma en það augnablik sem M ber um. Þó M hafi sýnt gáleysi með umræddri háttsemi verður ekki litið svo á, m.v. upplýsingar í gögnum málsins, að V hafi náð að sýna fram á að sú háttsemi hafi falið í sér verulegt frávík frá því sem ætlast mátti til af M við aksturinn. Ekki liggur fyrir notkun handfrjálsts búnaðar hefði breytt háttseminni og þar af leiðandi verður ekki lagt til grundvallar að þessi háttsemi M við aksturinn ein og sér hafi falið í sér stórkostlegt gáleysi.

Gögn málsins sýna einnig að M hafi ekið bifreið í greint sinn þrátt fyrir að vera sviptur ökuréttindum ævilangt. Í váttryggingarskilmálum V koma fram þau fyrirmæli, í formi varúðarreglu, til váttryggðra að þeir skuli hafa gild ökuréttindi og kunnáttu til aksturs. Verður ekki annað séð en að M hafi haft gildi ökuréttindi áður en hann var sviptur þeim og hafi haft kunnáttu til aksturs. Verður því ekki séð að orsakatengsl séu með beinum hætti á milli brots á varúðarreglu um akstur án ökuréttinda og líkamstjóns þess sem M hlaut við áreksturinn, þar sem ekki er hægt að skilja varúðarregluna þannig að það að aka sviptur ökuréttindum feli í sjálfu sér í sér endilega meiri hættu á að tjón verði, þ.e. ef kunnáttu til aksturs er á annað borð fyrir hendi. Verður að ætla að hún sé fyrir hendi þegar ökumenn hafa einhvern tíma öðlast ökuréttindi. Þó refsivert sé að aka bifreið eftir að hafa verið sviptur ökuréttindum verður sú refsiverða háttsemi ekki lögð til grundvallar sem orsök árekstursins sem slíks. Verður því ekki fallist á að V hafi náð að sýna fram á ástæður til takmörkunar ábyrgðar vegna slyss M og á hann því rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns hjá V.

Niðurstaða

M á rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar X hjá V.

Reykjavík, 10. apríl 2017.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.