

Mál nr. 317/2020**M og
V vegna slysatryggingar ökumanns bifreiðarinnar A****Ágreiningur um skerðingu bótaréttar úr slysatryggingu ökumanns vegna líkamstjóns.****Gögn.**

Málskot, dags. 21.09.2020, ásamt fylgiskjölum.

Bréf V, dags. 12.10.2020.

Viðbótarathugasemdir M, dags. 12.10.2020.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að síðdegis hinn 3. maí 2019 hafi M lent í umferðarslysi á Reykjanesbraut. Slysið hafi atvikast með þeim hætti að M hafi ekið A aftan á aðra bifreið, B, með þeim afleiðingum að hann missti stjórn á A og hún hafnaði á vegriði. M hafi gert kröfu um bætur úr slysatryggingu ökumanns en V hafi skert bætur til hans um helming með þeim rökum að hann hafi ekið of hratt og undir áhrifum áfengis og með því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. M mótmælir þeirri afstöðu, enda bendi ekkert í gögnum málsins til þess að bifreiðinni hafi verið ekið of hratt. Rétt sé að áfengismagn hafi mælst í blóði M, en það hafi verið óverulegt og að rekja til áfengisdrykkju hans kvöldið áður, en engin ummerki um áfengisneyslu hafi verið að finna í bifreiðinni. A hafi ekki fundið fyrir áfengisáhrifum við aksturinn og verði ekki litið svo á að hann hafi verið ölvaður. Við mat á því hvort um stórkostlegt gáleysi, sem heimili skerðingu eða niðurfellingu bóta, sbr. 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 og viðeigandi váttryggingarskilmála, verði að líta til allra málsatvika. Er því krafist fullra bóta úr slysatryggingu ökumanns A, en til vara, komi til skerðingar, að hún verði minni en sem nemur helmingi.

Í bréfi V, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, til nefndarinnar, kemur fram að samkvæmt frumskýrslu lögreglu hafi A ekið á vinstri akrein og fram úr bifreið sem var á hægri akrein. Svo hafi A aftur farið á hægri akrein og þar ekið aftan á B sem var ekið í sömu akstursstefnu. Samkvæmt ökumanni B hafi B verið ekið á um 90 kílómetra hraða á klukkustund, sem sé lögbundinn hámarkshraði, og bendi það til þess að A hafi verið á meiri hraða. Þá hafi áfengisþef legið frá vitum A, og áfengismagn í blóði hans rúmri klukkustund eftir atvikið hafi mælst 0,61 prómill, og leiði af því að á slystíma hafi áfengismagn í blóði hans verið um 0,75 prómill. Með háttsemi sinni hafi A því brotið gegn 36., 37., 44., og 45. gr. þágildandi umferðarlaga. Umrætt slys verði ekki rakið til annarra atvika en brota A gegn tilgreindum ákvæðum laganna, hann hafi verið ófær um að stjórna ökutækinu sökum áfengisáhrifa, hafi ekið of hratt og ekki gætt nægilega að annarri umferð við aksturinn. Með hliðsjón af atvikum telji V því rétt að skerða bætur til hans um helming. Jafnframt skorar V á M að kalla eftir, og leggja fram, myndbandsupptöku sem sé til af atvikinu.

Í viðbótarathugasemdum sínum tekur M fram að það hvíli á V að sýna fram á að skilyrði til bótaskerðingar séu fyrir hendi, og því sé það ekki M að afla gagna frá lögreglu. M hafi þó kallað eftir gögnum frá lögreglu, sýnatökum, skýrslum og myndbandsupptökum, en án árangurs.

Álit.

Í 1. mgr. 45. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 kom fram að óheimilt væri að stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki undir áhrifum áfengis. Þá sagði í 2. mgr. sömu lagagreinar að ökumaður teldist ekki geta stjórnað ökutæki örugglega, ef vínandamagn í blóði hans næmi 0,50 prómillum en væri minna en 1,20 prómill. Áfengismagn í blóði M mældist 0,61 prómill þegar rúm klukkustund var liðin frá slysinu. Af því má ljóst vera að hann var ekki fær til að stjórna ökutæki örugglega þegar hann ókk aftan á B og missti stjórn á A með þeim afleiðingum að hann slasaðist. Það breytir ekki þeirri niðurstöðu að M telji sig ekki hafa fundið til áfengisáhrifa við aksturinn. Sýndi hann því af sér stórkostlegt gáleysi. Á grundvelli 2. mgr. 88. gr. þágildandi umferðarlaga er heimilt að lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða

stórkostlegu gáleysi. Sambærilegt ákvæði er að finna í 1. mgr. 90 gr. laga nr. 30/2004 um en þar segir að ef váttryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið megi lækka eða fella niður ábyrgð félagsins og við úrlausn þess skuli 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.

Í lögregluskýrslu sem gerð var vegna atviksins kemur fram að ekki hafi verið unnt að afla skýrrar frásagnar A á vettvangi þar eð hann hafi verið í töluverðu uppnámi. Tveimur dögum eftir atvikinu, þegar skýrsla um það var rituð, hafði þá ekki tekist að ná tali af M í því skyni að fá frekari upplýsingar. Með hliðsjón af vitnisburði ökumanns B, svo og lýsingu lögreglu á efni myndbandsupptöku af atvikinu, verður að telja að áreksturinn megi rekja til þess að A hafi ekki gætt nægilega að ákvæði 1. mgr. 36. gr. þágildandi umferðarlaga, þar sem kveðið var á um að ökuhraði skyldi aldrei vera meiri en svo að ökumaður hefði fullt vald á ökutækinu og gæti stöðvað þá áður en kæmi að hindrun sem gera mætti ráð fyrir.

Þó ekki verði fullyrt um hver ökuhraði A hafi verið við áreksturinn er þannig ljóst að hann var meiri en svo að hann gæti stöðvað örugglega og verður jafnframt að telja að sú staðreynd að hann taldist á slystíma ekki fær til að stjórna ökutæki örugglega hafi verið meðverkandi orsakabáttur tjóns hans. Verður þannig samkvæmt öllu framansögðu að telja að atvik megi rekja til stórkostlegs gáleysis hans samkvæmt framansögðu. Er því heimilt að skerða bætur til hans á grundvelli ofangreinds og telst hæfilegt að skerða þær um helming.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns A hjá V en skerða skal bætur til hans um helming.

Reykjavík, 29. október 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.