

Mál nr. 122/2021

M og
V vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar AÁgreiningur um brottfall bótaréttar vegna líkamstjóns.**Gögn.**

1. Málskot, dags. 29.03.2021, ásamt fylgiskjölum 1-8.
2. Bréf V, dags. 29.04.2021 ásamt fylgiskjölum 1-2.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi verið farþegi í A, sem X hafi ekið, þegar bifreiðin valt við Þingvallaveg að morgni hins 8. október 2020. M krefst fullra bóta vegna þess líkamstjóns sem hún hafi orðið fyrir við atvikið á grundvelli hlutlægrar ábyrgðarreglu 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. V hafnaði kröfu hennar með bréfi dags. 5. febrúar 2021.

Í málalíbúnaði M kemur fram að hún hafi sannanlega verið farþegi í A þegar bifreiðin valt, en fyrirbyggjandi sé tölvupóstur frá X sem staðfesti það. Þá sé haft eftir X í lögregluskýrslu, dags. 8. október 2020, að ónafngreindur farþegi hafi verið í bifreiðinni, og að hann hafi leitað sér aðhlynningar á slysadeild um morguninn. Einnig komi fram í sjúkragögnum M, dags. 14. og 15. október 2020, að meiðsl hennar sé að rekja til bílveltu. Eftir umrætt atvik hafi M og X farið heim til X, og „dottið í það“. Um morguninn hafi M leitað á slysadeild en þá ekki viljað segja frá ástæðum áverka sinna vegna þessa „partístands“, og sagst hafa dottið á laupahjól. Ekkert liggja fyrir um að M hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna þegar slysið átti sér stað. Enn síður liggja nokkuð fyrir um að M hefði átt að vera ljóst að X væri ekki fær um að aka bifreið örugglega, enda hafi styrkur lyfja í blóði X, þegar blóðsýni var tekið um sjö klukkustundum eftir slysið, verið í samræmi við lækningalega skammta. Hann hafi þá ekki mælst undir áhrifum áfengis. Ekkert liggja því fyrir um það að M hafi verið meðvöld að tjóni sínu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi þannig að heimilt sé að lækka bætur til hennar, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Vísar M til dómafordæma Hæstaréttar í málum 374/2020 og 55/2017 máli sínu til stuðnings. Jafnvel þó niðurstaðan yrði sú að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi leiði slíkt aðeins til þess að heimilt sé að fella niður bætur með hliðsjón af öllum atvikum. Það leiði sum sé ekki til fortakslausrar skerðingar eða niðurfellingar bóta enda væri slíkt í andstöðu við réttarframkvæmd. Er samkvæmt framansögðu gerð krafa um fullar bætur úr ökutækjatrýggingu A.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að upplýsingar um það hvenær umrætt slys hafi átt sér stað séu afar misvísandi, og sé það ýmist sagt hafa átt sér stað milli 5 og 6 um morguninn eða um miðnætti, þ.e. tólf tímum áður en lögregla hafði upp á meintum ökumanni og tók blóðsýni úr honum. Þá hafi upplýsingar frá M og X verið misvísandi á öllum stigum málsins, en þau hafi jafnframt vanrækt að tilkynna um slysið í samræmi við 14. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þrátt fyrir að atvikið hafi augljóslega verið alvarlegt. Eina mögulega skýring þessa sé þá sú að M og X hafi bæði verið í annarlegu ástandi og verði tjónið rakið til þess. Hafi því verið ótækt fyrir M að tryggja sér sönnun um málsatvik og verði hún að bera hallann af því. Sé þá ekki hægt að slá því föstu að M hafi verið farþegi í A, en ekki ökumaður, jafnvel þó sannað teljist að hún hafi lent í umræddu slysi. M hafi ekki sagt rétt frá orsökum áverka sinna þegar hún leitaði á bráðamóttöku 8. október 2020, og geti það allt eins bent til þess að hún hafi sjálf verið ökumaður. Í öllu falli bendi gögn málsins til þess að M og X hafi bæði verið með öllu óhæf til að stjórna ökutæki örugglega á slysstundu, og þá geri háttsemi þeirra í kjölfar slyssins það einnig að verkum að bótaskylda sé ekki fyrir hendi, þar sem þau hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Með hliðsjón af framansögðu, þ.e. því að málsatvik séu mjög á reiki og framburður aðila ótrúverðugur sé bótaskylda V því að fullu fallin niður með vísan til 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar.

Álit.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum leitaði M á bráðamóttöku hinn 8. október 2020 vegna áverka sem hún sagði að rekja til falls á rafmagnshlaupahjól. Við komu á bráðamóttöku hinn 14. október 2020 og komu á göngudeild hinn 15. október 2020 mun hún hins vegar hafa dregið þá atvikalýsingu til baka og sagt að hún hafi verið farþegi í A og undir áhrifum áfengis og kókaíns þegar A valt að morgni hins 8. október 2020. Við skýrslugjöf hjá lögreglu sem fór fram símleiðis hinn 19. október 2020 sagðist M þá hafa verið farþegi í A. Jafnframt liggur fyrir að ekki var tilkynnt um umrætt atvik í samræmi við 14. gr. umferðarlaga, heldur barst lögreglu tilkynning frá vegfaranda um að yfirgefin bifreið væri utan vegar að morgni hins 8. október 2020. Í kjölfarið, eða um hádegi 8. október 2020, hafði lögregla uppi á X, sem þá var staddur á slysadeild,

og neitaði hann þá að gefa upp nafn farþega sem hafi verið með honum í A. Í skýrslutöku hjá lögreglu sagðist X ekki vita nafn farþegans, og aðspurður svaraði hann því neitandi að hann hefði farið á sjúkrahús með M enda væri það bara „kjaftæði og bull“. Á þeim tíma virðist lögregla þó hafa fengið þær upplýsingar frá M að hún hafi verið með X í bifreiðinni þegar slysið átti sér stað. Þá er tímasetning atviksins mjög á reiki, en það er ýmist sagt hafa átt sér stað um miðnætti eða snemma morguns. Verður samkvæmt framansögðu að telja að ekki liggi fyllilega fyrir hvenær eða hvernig umrætt atvik hafi átt sér stað, og verður einnig að teljast ósannað að M hafi verið farþegi í A á þeim tíma en M ber hallann af sönnunarskortum hvað þetta varðar. Af gögnum málsins er því ekki sýnt fram á að M hafi orðið fyrir tjóni sem hlotist hafi af notkun ökutækis, sbr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, og verður kröfu hennar hafnað þegar af þeirri ástæðu.

Niðurstaða.

M, á ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A, hjá V.

Reykjavík, 18. maí 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.