

Mál nr. 165/2021

M og
V v/ slysatryggingar ökumanns og eiganda bifreiðarinnar AÁgreiningur um skerðingu bótaréttar úr slysatryggingu ökumanns vegna líkamstjóns.**Gögn.**

1. Málskot, dags. 21.04.2021, ásamt fylgiskjölum 1-4.
2. Bréf V, dags. 10.05.2021.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 30. ágúst 2020, ók M bifreiðinni A, pallbifreið með eftirvagni, eftir Sandgerðisvegi hinn 28. ágúst 2020 þegar hann missti stjórn á henni og hún hafnaði utan vegar. Við skýrslugjöf hjá lögreglu sagðist M hafa fundið fyrir þreytu og lokað augunum við aksturinn, en opnað þau aftur þegar hann fann að hann var að missa stjórn á eftirvagninum. M varð fyrir meiðslum við atvikið en V tilkynnti með tölvupósti dags. 24. september 2020 að það hygðist skerða bætur til hans um ¼ á grundvelli þess að hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn, sbr. 21. gr. almennra skilmála og 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga.

M fellir sig ekki við þá afstöðu og telur ósannað að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn, þannig hafi hann ekki verið ófær um að stjórna bifreiðinni vegna þreytu og svefnleysis þegar hann hóf aksturinn, enda hafi hann sofið eðlilega nóttina áður og ekki fundið til sérstakrar þreytu. Hann hafi skyndilega orðið þreyttur við aksturinn og dottað í örstutta stund. Sé með öllu ósannað að hann hafi verið ekki verið í ástandi til að stjórna bifreið og verði að skoða framburð hans í lögregluskýrslu með hliðsjón af því að hann sé ekki mæltur á íslenska tungu. Hafi það að dotta skyndilega við akstur ekki verið talið fela í sér stórkostlegt gáleysi. Mikið þurfi að koma til svo háttsemi teljist fela í sér stórkostlegt gáleysi og því sé ekki til að dreifa hér. Jafnvel þó svo væri leiði stórkostlegt gáleysi ekki fortakslaut til skerðingar bóta, enda þurfi að líta heildstætt til þeirra atriða sem tiltekin séu í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Í öllu falli sé skerðing bóta um ¼ úr hófi, og telji nefndin að réttur til óskertra bóta sé ekki til staðar er farið fram á að skerðingarhlutfall verði lækkað, enda geti háttsemi M ekki talist fela í sér alvarlegt frávik frá þeirri háttsemi sem honum bar að viðhafa.

Í bréfi sínu til nefndarinnar vísar V til 3. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 en þar segi að enginn megi stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann er svo á sig kominn að hann sé ekki fær um að stjórna því örugglega, t.a.m. vegna svefnleysis. Er þá vísað til almennra skilmála félagsins og 90. gr. laga um vátryggingarsamninga. Fram komi í lögregluskýrslu að M hafi verið mjög sljór og sagst vera þreyttur. Bendi það til þess að M hafi ekki verið ástandi til að aka ökutækinu örugglega. Þá virðist að framburði M sem hann hafi verið meðvitaður um þreytu sína en haldið áfram akstri engu að síður. Með því hafi hann sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Þá sé skerðing um ¼ fremur væg.

Álit.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu voru aðstæður til aksturs ákjósanlegar og A búin góðum heilsárshjólborðum. Samkvæmt framburði vitnis sá það þegar M missti stjórn á eftirvagninum sem hafi verið út um alla akbraut. Í kjölfarið hafi M misst stjórn á bifreiðinni, sem hafi farið yfir á öfugan vegarhelming og hafnað utan vegar. Verður samkvæmt framansögðu að ætla að eina orsök slyssins hafi verið sú að M sofnaði undir stýri. Í fyrirbyggjandi sjúkragögnum kemur fram að M hafi skyndilega fundið fyrir þreytu en muni þó eftir öllum atvikum. Ekkert í þeim gögnum bendir til þess að það að M dottaði sé að rekja til annars en þreytu, en t.a.m. neitaði M því að hafa fengið flog. Þá er haft eftir M í lögregluskýrslu að hann hafi verið mjög þreyttur og um stund lokað augunum er hann var að aka bifreiðinni. Jafnvel þó litið sé til þess að skýrslugjöf fór fram á ensku verður að líta svo á að M hafi haldið áfram akstri þrátt fyrir að finna fyrir mikilli þreytu og hafi lokað augunum við aksturinn. Samkvæmt 1. mgr. 90 gr. laga um vátryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð félagsins ef vátryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið og við úrlausn þess skuli litið til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburður bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Með hliðsjón af framansögðu telst M hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn og er því heimilt að lækka ábyrgð V til samræmis við það. Með hliðsjón af atvikum öllum er rétt að M beri ¼ hluta tjóns síns sjálfur, en fallist er á það með V að sú skerðing sé ekki úr hófi.

Niðurstaða.

M, á rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A, hjá V, en skerða skal bætur til hans um ¼.

Reykjavík, 22. júní 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.