

Mál nr. 346/2021**M og
V v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A****Ágreiningur um niðurfellingu bótaréttar vegna líkamstjóns.****Gögn.**

Málskot, dags. 11.09.2021 ásamt fylgiskjölum 1-9.
Bréf V, dags. 21.09.2021.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að aðfararnótt hins 28. mars 2020 hafi M orðið fyrir líkamstjóni við umferðarslys, þegar A hafi verið ekið á hann þar sem hann gekk eftir Eyrarbakka. Atvik hafi verið þau að M hafi sinnast við eiginkonu sína og stormað úr húsi þeirra á Eyrarbakka. Hafi M verið í miklu uppnámi og undir áhrifum áfengis en áfengismagn í blóði hans mældist 1,37 prómill. Þegar hann gekk meðfram veginum, þar sem hámarks hraði sé 50 kílómetrar á klukkustund, hafi A verið ekið eftir veginum á 70-80 kílómetra hraða og beint á M, sem hafi slasast mikið við áaksturinn. M sé lögblindur og hafi því ekki haft tækifæri til að víkja sér undan. V hafi fellt bótarétt M niður að fullu þar eð félagið taldi hann hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. M telur, með vísan til fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, að slík skerðing sé ekki réttlætanleg. Þannig þurfi V að sýna fram á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, og að orsakasamband sé milli slíkrar háttsemi og slyssins sem slíks og gera verði ríkar kröfur til slíkrar sönnunar. Ósannað sé að M hafi staðið dökklæddur á miðri akrein þegar slysið átti sér stað og að það hafi verið orsök þess. Standi um það orð á móti orði, en M segist hafa gengið meðfram malbikskanti á móti umferð. Gögn málsins bendi þannig frekar til þess að A hafi verið ekið yfir miðlinu og að bifreiðin hafi að einhverju leyti verið á rangri akrein við atvikið. Þá hafi klæðaburður M ekki verið orsök slyssins, heldur sé hraðakstur A höfuðorsök hans, enda hafi hraðinn valdið því að A sá M ekki fyrr en hann var við framenda bifreiðarinnar og þá var orðið of seint að afstýra atvikinu. Jafnvel þó fallist væri á að M hefði verið dökklæddur á miðri akrein feli það ekki sjálfkrafa í sér stórkostlegt gáleysi. Þá leiði stórkostlegt gáleysi ekki fyrirvaralaust til skerðingar bóta, jafnvel þó fallist sé á að það hafi verið til staðar, heldur verði að horfa heildstætt til allra atvika. Í öllu falli gangi alger niðurfelling bóta of langt, og verði ekki fallist á fullan bótarétt M sé ekki réttlætanlegt að skerða bætur til hans um meira en helming.

Í bréfi V er tekið fram að samkvæmt framburði M sjálfs hafi hann verið heima hjá sér að neyta áfengis fram eftir kvöldi og hafi svo ákveðið að fara út að ganga af sér vímuna. Lögreglu hafi þá, fyrir umrætt atvik, borist ábending um að M hafi hlaupið út af heimili sínu í annarlegu ástandi og til alls líklegur. Engin gögn liggi fyrir um að M hafi verið að rifast við eiginkonu sína eins og fram komi í málskoti. Það sem liggi fyrir sé að M, sem er lögblindur, hafi, dökklæddur og án endurskinsmerkinga, gengið í myrkri eftir ólýstum vegi þar sem ekki sé gert ráð fyrir fótgangandi umferð. Samkvæmt framburði A hafi hann þá verið á miðjum veginum og sækji sá framburður stoð í önnur málsgögn. Hafi M með þessu sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Hafið sé yfir allan vafa að háttsemi M hafi orsakað slysið. Hraði A, þ.e. meintur hraðakstur, hafi ekki leitt til slyssins, enda hefði komið til þess jafnvel þó A hefði ekið hægar. Sé því rétt að bætur til M séu skertar að fullu.

Álit.

Rétt er að taka fram að um ágreining aðila gilda lög um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019, en ekki lög nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga, sem báðir aðilar vísa til í málatilbúnaði sínum. Í 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar er að finna hlutlæga ábyrgðarreglu, þ.e. að eigandi (umráðamaður) ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Þá segir í 4. mgr. sömu greinar að bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Samkvæmt gögnum málsins var M ölvaður umrætt kvöld, og í uppnámi, en skömmu fyrir atvikið hafði lögreglu borist tilkynning um að hann hefði hlaupið út af heimili sínu í annarlegu ástandi og til alls líklegur. Þá kemur einnig fram í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 31. mars 2020, að M hafi verið klæddur í dökkláa úlpu og dökkar gallabuxur og að ekkert endurskin hafi verið sjáanlegt á fatnaði hans. Þá var M, sem er aðeins með um 15% sjón og því lögblindur, á gangi eftir óupplýstum vegi eftir miðnætti að vetrarlagi. Með vísan til þess telst M hafa sýnt af sér stórfellt gáleysi og þannig hafi hann verið meðvaldur að tjóni sínu. Hins vegar liggur

einnig fyrir að samkvæmt framburði ökumanns A ók hún á 70-80 kílómetra hraða á klukkustund umrætt sinn þrátt fyrir að hámarkshraði á vettvangi væri 50 kílómetrar á klukkustund. Braut ökumaður því gegn 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og ekki er útilokað að hraðakstur hennar hafi verið meðverkandi orsakapáttur tjóns M. Verður ökumaður A, eins og hér háttar, að bera hallann af því. Þykir með hliðsjón af framansögðu rétt að bætur til M skerðist um 2/3 hluta á grundvelli 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V, en skerða skal bætur til hans um 2/3 hluta.

Reykjavík, 19. október 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.