

Mál nr. 86/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis: (A).****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 14. mars 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 24. mars 2022.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 1. apríl 2022.

Málsatvik.

Í máskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir líkamstjóni hinn 25. júlí 2021, þegar árekstur varð milli bifreiðanna A, sem hún var farþegi í, og B. Ekki virðist um það deilt að öll sök á árekstrinum hvíli á A. V, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, hafi tilkynnt M, með tölvupósti, dags. 5. nóvember 2021, að ákveðið hefði verið að skerða bótarétt hennar að 2/3 hlutum á grundvelli þess að hún hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að taka sér far með ölvuðum ökumanni. M hafnar því að hafa haft vitneskju um ölvun ökumanns A, X. M hafi ekki hitt X fyrr um daginn og hafi ekkert bent til þess að hann væri ölvuður þegar ökuferðin hófst. Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu, dags. 25. júlí 2022, hafi X verið látinn blása í áfengismæli sem sýnt hafi niðurstöðuna 0,51 prómill. Séu einkenni slíkrar ölvunar væg slökun og óþvingaðri hegðun. Ekki sé um það deilt að niðurstöður blóðrannsóknar hafi verið þær að X hafi verið ölvuður og því ekki getað stjórnað bifreiðinni örugglega, heldur aðeins það hvort gengið verði út frá því að M hafi vitað eða mátt vita af áfengisneyslu hans. Svo skerðing komi til álita þurfi M að hafa sýnt af sér stórfelld gáleysi og svo sé ekki. Dómaframkvæmd sé sú að svo að stórkostlegt gáleysi sé fyrir hendi þurfi ölvun ökumanns að vera slík að hún hefði ekki getað dulist farþega. Fyrir ökuferðina hafi M ekki hitt X umræddan dag og þá hafi hún setið í aftursæti bifreiðarinnar þaðan sem erfitt hafi verið að greina hegðun ökumanns, auk þess sem hann hafi ekki sýnt ölvunareinkenni. Hafi hún þá enga ástæðu haft til að ætla að hann væri undir áhrifum áfengis um miðjan dag á sunnudegi. Komist nefndin hins vegar að því að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi sé skerðing um 2/3 hluta í öllu falli úr hófi fram.

Í bréfi V kemur fram að þegar lögregla kom á vettvang, en tilkynnt hafi verið um slysið kl. 16:55, hafi ökumenn og farþegar A og B verið komnir út úr bifreiðunum. M hafi verið flutt á sjúkrahús og hafi lögregla ekki getað rætt við hana á vettvangi. X og annar farþegi í A hafi þá sagt lögreglu að M hefði ekið bifreiðinni umrætt sinn. Fljótlega hafi þó vaknað grunur um að X hefði verið ökumaður og hafi í kjölfarið verið tekin blóðsýni úr honum. Hafi áfengismagn í blóði X verið 0,55 prómill kl. 18:44 og 0,27 prómill klukkustund síðar. Þá komi fram í sjúkraskrá M að hún hafi sagt viðbragðsaðilum að hún hefði ekið bifreiðinni en hafi svo tjáð lækni á bráðadeild að hún hefði verið farþegi. Fyrir liggi að M hafi tekið sér far með ölvuðum ökumann sem ekki hafi getað stjórnað ökutæki örugglega í skilningi 49. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. M og X hafi þá þekkt fyrir umrætt slys og ekki sé gerð fullnægjandi grein fyrir samskiptum þeirra í aðdraganda ökuferðarinnar. M hafi þá, strax eftir umrætt slys, sagt að hún hefði verið ökumaður bifreiðarinnar. Ástæða þess hljóti að vera vitneskja um ölvun ökumanns. Þá verði að líta til þess að um leið og í ljós kom að X hefði ekið bifreiðinni hafi vaknað grunsemdir um ölvun hans.

Í viðbótarathugasemdum sem settar eru fram af hálfu M kemur fram að samkvæmt sjúkraskrá eigi M að hafa tjáð viðbragðsaðilum að hún hafi verið ökumaður bifreiðarinnar. Þessi frásögn eigi sér ekki stöð í öðrum gögnum málsins og hafi M samdægurs, við skýrslugjöf hjá lögreglu, sagst hafa verið farþegi í A. M hafi verið í mikilli geðshræringu og mögulega vitneskju um ölvun X megi hugsanlega rekja til tímans milli slyssins og aðkomu viðbragðsaðila en ekkert sé sýnt fram á að M hafi vitað af áfengisneyslu X áður en árekstur átti sér stað. Áréttað er að M og X hafi ekki verið saman fyrr um daginn og að einkenni áfengisneyslu rétt yfir refsímörkum séu lítil sem engin.

Álit.

Í 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 segir 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 framfaranda megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Hér reynir því á hvort M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi er hún tók sér far með X hinn 25. júlí 2021, en ekki er um það deilt að X hafi verið ölvaður umrætt sinn og ekki getað stjórnað ökutæki örugglega, sbr. 2. mgr. 49. gr. umferðarlaga. Gegn neitun M er ekki sýnt fram á að M og X hafi verið saman fyrir um daginn þannig að hún hafi verið vitni að áfengisneyslu hans. Þá er nokkuð óljóst af gögnum málsins hvort M hafi tjáð viðbragðsaðilum á vettvangi að hún hefði verið ökumaður A, en ekkert kemur fram um það í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu og framburðarskýrsla M er ekki meðal gagna málsins. Verður þá ekki talið að slík yfirlýsing, væri á henni byggt, sýni fram á að M hafi verið kunnugt um ástand M áður en til árekstrar kom. Þá er ekki sýnt fram á að ölvunarástand X hafi verið slíkt að það hafi ekki getað dulist henni. Svo skerðingu á grundvelli áðurnefndrar 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar verði beitt þarf að sýna fram á stórkostlegt gáleysi tjónþola. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni hefur það ekki tekist og er því óskertur bótaréttur M fyrir hendi.

Niðurstaða.

M á rétt til óskertra bóta úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 10. maí 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir