

**Mál nr. 284/2022**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nafn varnaraðila (V)**

**Heiti vátryggingar: Kaskótrygging og slysatrygging ökumanns og eiganda.**

**Skráningarnúmer ökutækis: A**

**Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.**

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 8. september 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 3. október 2022.
3. Viðbótarathugasemdir V dags 3. október 2022.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 4. nóvember 2022.

**Málsatvik.**

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 4. ágúst 2022, barst lögreglu, hinn 23. júlí 2022, tilkynning um að bifreiðin A, sem M ók, hafi lent utan vegar við Snæfellsveg sunnan megin við Heydalsveg. Er haft eftir M að hann hafi verið orðinn þreyttur við aksturinn og hafi ætlað að biðja eiginkonu sína, X, um að taka við akstrinum, en hún hafi þá verið sofandi svo hann hafi haldið akstrinum áfram. Hafi M skömmu síðar dottað við stýrið og vaknað þegar X kallaði á hann og spurði hvort hann væri að sofna við stýrið. Hafi þá verið of seint til að koma í veg fyrir slys, og hafi bifreiðin farið á öfugan vegarhelming, kastast upp og yfir hliðarveg og að lokum staðnæmst utan vegar.

V tilkynnti M, með bréfi dags. 10. ágúst 2022, að bótaréttur yrði skertur um helming á grundvelli þess að M hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, og gildi það jafnt um kröfu úr kaskótryggingu vegna munatjóns og um slysatryggingu ökumanns og eiganda vegna líkamstjóns. M mótmælir þeirri afstöðu. Samkvæmt 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 megi enginn stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann vegna svefnleysis er ekki fær um stjórna ökutækinu örugglega. Af því leiði að það sé ekki stórkostlegt gáleysi í sjálfu sér að sofna undir stýri, heldur að aka af stað vansvefta. Engin gögn liggja fyrir um að svo hafi verið ástatt fyrir M, slysið hafi átt sér stað kl. 18:40 og hafi M ekki fundið fyrir þreytu þegar ferðin hófst í Ólafsvík. Ýmsar aðrar ástæður geti leitt til þess að ökumenn dotti undir stýri. Mikið þurfi að koma til svo gáleysi teljist stórkostlegt og skilyrði þess séu ekki uppfyllt. Jafnvel þó svo væri þá leiði stórkostlegt gáleysi ekki fyrirvaralaust til bótakerðingar. Einungis sé um heimild til skerðingar að ræða, og beri þá að líta til allra atvika málsins. Þá telji M atvik óljós og alls ekki víst að hann hafi sofnað við aksturinn og hafi hann gert athugasemdir við fyrirbyggjandi lögregluskýrslu. Hann hafi syfjað skyndilega og ætlað að biðja X að taka við akstrinum, svo sé óljóst hvað nákvæmlega hafi gerst enda hafi atburðarás verið hröð. Verði allt að einu talið að skilyrði fyrir skerðingu bótaréttar séu til staðar sé helmings skerðing í öllu falli of mikil.

Í athugasemdum V kemur fram að byggja verði á lögregluskýrslu sem frumgagn í málinu, en ekki síðar tilkomnum framburði M. Í henni sé einnig haft eftir Y, farþega í A, að M hafi dottað við aksturinn. Í sjúkraskrá komi einnig fram að við komu M á Landspítala í kjölfar slyssins hafi atvikum verið lýst svo að M hafi sofnað undir stýri. Þá megi ráða af framburði M að hann hafi fundið til þreytu við aksturinn en ákveðið, í ljósi þess að X var sofandi, að halda akstrinum áfram. Hafi M sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að halda akstrinum áfram.

**Álit.**

Samkvæmt lýsingum M sjálfs og vitnisins Y í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu telur nefndin sýnt að M hafi dottað við aksturinn og að það valdið því að A hafnaði utan vegar, en byggja verður á því sem kemur fram í lögregluskýrslu sem frumgagn í málinu. Þá liggur einnig fyrir, í lögregluskýrslu og í málskoti, lýsing M á því að hann hafi syfjað og því ætlað að biðja eiginkonu sína að taka við akstrinum. Samkvæmt 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 má enginn stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann er svo á sig kominn, m.a. vegna svefnleysis, að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega. Ekki liggur fyrir að M hafi verið svo á sig kominn þegar aksturinn hófst, en umrætt atvik átti sér stað um kl. 18:40. Hins vegar virðist sem M hafi sjálfur talið sig of þreyttan til að stjórna bifreiðinni örugglega og ætlað að biðja X um að taka við akstrinum vegna þess. Við þær aðstæður hefði M verið

rétt að stöðva bifreiðina, en ekkert liggur fyrir um að hann hafi reynt það. Er því fallist á það með V að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn.

Hvað varðar kaskótrygginu A þá segir í 2. mgr. 27. gr. laga váttryggingarsamninga nr. 30/2004 að hafi váttryggður, í öðrum váttryggingum en ábyrgðartryggingum, með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi, valdið váttryggingaratburði losni félagið úr ábyrgð í heild eða hluta. Sambærilegt ákvæði er á við um persónutryggingar, þ.e. í þessu tilviki slysatryggingu ökumanns og eiganda, er að finna í 1. mgr. 90 gr. laga um váttryggingarsamninga, en þar kemur fram að lækka megi eða fella niður ábyrgð félagsins ef váttryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við mat á ábyrgð félagsins skal líta 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.

Með hliðsjón af framansögðu og atvikum öllum er það mat nefndarinnar að heimilt sé að skerða bætur til M um þriðjung.

#### **Niðurstaða.**

Heimilt er að skerða bætur M úr kaskótryggingu og slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V um 1/3.

Reykjavík, 8. nóvember 2022.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Dögg Hermannsdóttir