

**Mál nr. 411/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Upplýsingaskylda váttryggingafélags.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 1. nóvember 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 23. nóvember 2023 ásamt fylgiskjali.

**Málsatvik.**

Í málskoti kemur fram að M hafi, sem farþegi í A, lent í alvarlegu umferðarslysi hinn 8. júlí 2022, þegar X, ökumaður A, missti stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún hafnaði utan vegar. Hinn 11. október 2022 hafi V fengið senda frumskýrslu lögreglu og framburðarskýrslu M fyrir lögreglu en í þeirri fyrrnefndu hafi komið fram að X hafi verið handtekinn og fengið réttarstöðu sakbornings þar sem hann hafi verið undir áhrifum áfengis og amfetamín mælst í þvagsýni. Í framburðarskýrslu M hafi m.a. komið fram að hann hafi ekki vitað af ölvun X fyrr en nokkrum dögum eftir slysið. Í afstöðubréfi V dags. 3. júlí 2023, komi fram að félaginu hafi borist framburðarskýrsla X, eftir að hafa ítrekað óskað eftir henni frá lögreglu. Að sögn V komi þar fram að M hafi verið meðvitaður um ástand X og beri V það fyrir sig að á þeim tímapunkti hafi því verið kunnugt um þau atvik sem veittu heimild til skerðingar bótaréttar M, sbr. 1. mgr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Komi einnig fram í afstöðubréfinu að V hafi þó áður verið meðvitað um niðurstöðu blóðsýna úr X en slíkar upplýsingar geti einar og sér aldrei orðið grundvöllur skerðingar þegar um er að ræða líkamstjón farþega. M byggir fyrir nefndinni á því að V hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig að M hafi tekið sér far með ölvuðum öikumanni enda hafi V haft vitneskju um það frá 11. október 2022. V hefði á þeim tímapunkti getað sent M tilkynningu um að til stæði að skerða bótarétt M, eða það væri í öllu falli í skoðun. V hafi hins vegar beðið með það í tæpa í níu mánuði að tilkynna M um fyrirhugaða skerðingu og með því skapað réttmætar væntingar hjá M um óskertar bætur. Með slíku tómlæti hafi V glatað rétti sínum til að bera fyrir sig rétti til takmörkunar á ábyrgð vegna meints stórkostlegs gáleysis. Er vísað til Hæstaréttardóms nr. 37/2021 því til stuðnings. Verði ekki fallist á fyrrgreind sjónarmið og fallist á kröfu M um fullar bætur er á því byggt að skerðing að 2/3 hlutum sé í öllu falli úr hófi, enda hafi M sjálfur verið mjög ölvaður og ekki meðvitaður um ölvun öikumanns. Þá hafi M misst vinkonu sína í umræddu slysi. M hefði þá engan veginn getað séð fyrir að X mundi haga akstri sínum með svo vítaverðum hætti sem raunin var.

Í bréfi V er tekið fram að um afar alvarlegt slys hafi verið að ræða. Hafi áfengi í blóði X mælst 1,23 prómill og þá hafi komið jákvæð svörun á amfetamín. Hafi háttsemi X því brotið gegn ákvæði 49. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um bann við að stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki undir áhrifum áfengis. Í framburðarskýrslu M komi fram að hann hafi verið í teiti og drukkið mikið af sterku áfengi. Hafi X svo komið þar að á bifreiðinni A. Hafi M svo sagst ekki muna neitt frekar af atvikum fyrr en hann rankaði við sér á slysstað. Í öðrum gögnum og framburði öikumanns komi svo fram að X hafi setið að drykkju með M og fleirum fyrir slysið. Sé því ljóst að M vissi eða mátti vita af ölvun X. Með þeirri háttsemi sinni að taka sér far með X, sem honum gat ekki dulist að var undir áhrifum áfengis, hafi M því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar og verði hann því að bera 2/3 hluta tjóns síns sjálfur. Þá er því hafnað að V hafi sýnt af sér tómlæti og skapað réttmætar væntingar hjá M um óskertar bætur, enda sé skýr og áralöng dómvenja varðandi það að farþegar sem taki slíka áhættu beri 2/3 hluta tjóns síns sjálfir. Röksemdir um tómlæti félagsins eigi þá ekki við enda byggi félagið skerðingu bótaréttar á 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Þá sé um ábyrgðartryggingu að ræða og heimild 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga til skerðingar ná til annarra váttrygginga en ábyrgðartrygginga. Eigi ákvæði 31. gr. því ekki við. Verði hins vegar litið svo á að V hafi borið að tilkynna um takmörkun ábyrgðar sé þá ljóst að það hafi verið gert án ástæðulauss dráttar eftir að kunnugt var um þau atvik er veittu heimild til skerðingar. Það hafi enda ekki verið fyrr en framburðarskýrslur bárust sem finna mátti staðfestingu þess að M vissi eða mátti vita um ölvun X og fyrr hafi grundvöllur bótaskerðingar ekki legið fyrir.

**Álit.**

Í málinu er í fyrsta lagi ágreiningur um hvort V hafi vanrækt skyldu sína skv. 1. mgr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga til að tilkynna án ástæðulauss dráttar um takmörkun ábyrgðar, eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum samkvæmt ákvæðum XIII. kafla laganna. Rétt er í því samhengi að taka fram að V byggir heimild sína til skerðingar ekki á ákvæðum fyrrgreinds XIII. kafla heldur á 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar er þar um að ræða skaðabótaréttarlega ábyrgðartakmörkun, en ekki takmörkun skv. XIII. kafla laga um váttryggingarsamninga. Auk þess sem um er að ræða kröfu um bætur úr lögboðinni ábyrgðartryggingu og fer um tilkynningu um takmörkun ábyrgðar úr slíkri tryggingu eftir 31. gr. laganna en ekki 94. gr. Rétt er þá að benda á að gildissvið 1. mgr. 31. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 er bundið við það þegar váttryggingafélag hyggst bera fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð skv. reglum IV. kafla laganna og lýtur einnig að tilkynningaskyldu til váttryggingartaka eða váttrygðs. Í þessu máli byggir V á takmörkun ábyrgðar skv. tilgreindu ákvæði laga um ökutækjatrýggingar en ekki IV. kafla laga um váttryggingarsamninga auk þess sem M er hvorki váttryggingartaki né váttrygður í ábyrgðartryggingu þeirri sem gerð er krafa um bætur í.

Þrátt fyrir framangreint er eðli lögboðinnar ábyrgðartryggingar þó þannig að eðlilegt er að meta tómlæti V í málinu til samræmis við þær kröfur sem gerðar eru í 31. gr. laga um váttryggingarsamninga.

Óumdeilt virðist að V hafi haft frumskýrslu lögreglu undir höndum þegar í október 2022, en tjónstilkynning M barst félaginu hinn 28. október 2022. Kemur þar skýrt fram að M hafi verið farþegi í A og að ökumaður hennar hafi verið undir áhrifum áfengis, svo og að þvagsýni frá X hafi gefið jákvæða svörun á amfetamíni, þó síðar virðist hafa komið í ljós að það væri í læknisfræðilegum skömmtum. Mátti V því þá þegar vera ljóst að X braut gegn ákvæðum 1. mgr., sbr. 3. mgr., 49. gr. umferðarlaga um bann við ölvunarakstri.

V byggir á því að á þeim tíma hafi ekki legið fyrir að M hafi verið meðvitaður um ástand X, og það hafi ekki legið fyrir fyrr en félaginu barst framburðarskýrsla X en í kjölfar þess, hinn 3. júlí 2023, hafi verið tilkynnt um skerðingu bóta að 2/3hlutum.

Við mat á framansögðu verður að líta til þess að í 1. mgr. 31. gr. laga um váttryggingarsamninga er ekki tilgreindur tiltekinn tímafrestur, en þó má telja ljóst að um skamman frest sé að ræða, enda skal senda tilkynningu um að félagið hyggist bera fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð að heild eða hluta „án ástæðulauss dráttar“. Í Hæstaréttardómi 37/2021, sem varðaði tilkynningu á grundvelli 1. mgr. 94. gr. var því þá slegið föstu að eðlilegt svigrúm váttryggingafélags til sendingar slíkrar tilkynningar geti ekki staðið mánuðum saman eftir að félagið fær upplýsingar sem gefa því tilefni til að bregðast við.

Eins og kemur réttilega fram í máli V er löng venja fyrir því að farþegar sem taka sér far með ölvuðum ökumönnum þurfi að sæta bótaskerðingu. Í ljósi þess verður að telja, sbr. og athugasemdir við 31. gr. frumvarps til laga um váttryggingarsamninga, eðlilegt að V hefði tilkynnt M, í kjölfar þess að upplýst var um ölvun X, að til athugunar væri hjá félaginu að bera fyrir sig skerðingu ábyrgðar, þrátt fyrir að endanleg afstaða lægi ekki fyrir. Með því að rúmir átta mánuðir liðu frá því frumskýrsla lögreglu barst V og þar til M fékk vitneskju um að til stæði að skerða bætur til hans er það mat nefndarinnar að tilkynning hafi ekki verið send „án ástæðulauss dráttar“.

Í ljósi þessa tómlætis verður því ekki fallist á að V geti borið fyrir sig 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar við takmörkun á ábyrgð.

**Niðurstaða.**

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

Reykjavík, 7. febrúar 2024.  
rafræn undirritun

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson