

Mál nr. 472/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Sakarskipting. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 11. desember 2024 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V, dags. 10. janúar 2025 ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu, dags. 12. desember 2023, kemur fram að 4. desember 2023 hafi lögreglunni verið tilkynnt um bílveltu flutningabifreiðarinnar A. Á vettvangi kom lögreglan að bifreið sem hafði oltið á hægri hliðina. Í skýrslunni haft eftir M, sem var ökumaður bifreiðarinnar, að í umrætt sinn hafi hann verið að aka áleiðis í endurvinnslustöð. Kvaðst hann hafði verið að teygja sig eftir einhverskonar „bluetooth“ tæki sem hafi dottið á gólfíð hjá honum í bifreiðinni. Við það hafi hann misst stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún valt á hliðina. Slysið átti sér stað í dagsbirtu á þurrum og malbikuðum vegarkafli. Þá var umferð lítil. Kemur fram að leyfður hámarkshraði á slysstað hafi verið 90 km á klst. Einnig virðist haft eftir M að hann hafi ekið á 40 km hraða í umrætt sinn. M blés í áfengismæli á staðnum. Niðurstaðan sýndi að hann var ekki undir áhrifum. M var fluttur með sjúkrabíl af vettvangi. Ekki kemur fram í gögnum máls að deilt sé um það milli aðila hvort M hafi orðið fyrir líkamstjóni við umferðaróhappið.

Með bréfi frá V, dags. 21. desember 2023, tilkynnti félagið M, með vísan í 94. gr. laga nr. 30/2004 (vsl.) um vátryggingarsamninga, að V hyggist bera fyrir sig rétt til að takmarka ábyrgð sína vegna slyssins um 1/3 hluta. Rök V voru þau, með vísan í framangreinda umfjöllun í lögregluskýrslu, að tjónið verði rakið til stórfellds gáleysis M, sbr. 90. gr. framangreindra laga, og skilmála þeirra sem giltu um slysátryggingu M.

Í málskoti er þessari ákvörðun V mótmælt enda verði tjónið ekki rakið til stórfellds gáleysis M. V hafi því ekki verið heimilt að skerða bótarétt M um 1/3 hluta. Er m.a. vísað í Hrd. í máli nr. 591/2007 og einnig tekið fram að málsatvik í héraðsdómsmáli E-2921/2023 hafi ekki verið sambærileg því sem var í tilviki M. Máli M til stuðnings er í málskotinu einnig bent á að tækið sem M hafi verið að teygja sig eftir hafi verið handfrjáls búnaður sem fer í eyrað og er notaður til að tala í farsíma á meðan á akstri stendur. M sé atvinnubílstjóri sem þurfi að nota farsíma með handfrjálsum útbúnaði á meðan á akstri stendur sem sé heimilt samkvæmt 57. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Þá er í málskotinu byggt á því að ökuhraði bifreiðarinnar er óhappið varð hafi verið 40 km á klst. sem sé langt undir 90 km leyfilegum hámarkshraða. Auk þess hafi akstursskilyrði verið góð. Að lokum er á því byggt að ef ekki verður fallist á framangreind rök M þá sé óskað eftir endurskoðun á hlutfalli skerðingar. Er á það bent að sök M hafi ekki verið mikil. Ef á annað borð koma ætti til skerðingar væri 1/4 skerðing hæfilegri en 1/3. M gerir því aðallega þá kröfu að nefndin fallist á fullan bótarétt M úr slysátryggingu ökumanns en til vara að skerðingin verði minni en sem nemur 1/3 hluta.

Í athugasemdum V, dags. 10. janúar 2025, er á því byggt að háttsemi M teljist vera stórfellt gáleysi og því hafi félaginu verið heimilt að fella bótaréttinn úr slysátryggingu ökumanns niður að 1/3 hluta. Er á það bent að óumdeilt sé að M hafi misst hlut á gólf bifreiðarinnar og verið að teygja sig eftir honum þegar hann missti stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún fór út af veginum og valt. Þá er einnig bent á að M er atvinnubílstjóri með sérstök aukin ökuréttindi, þar með talið réttindi til aksturs stórra vörubifreiða eins og hann ók í umrætt sinn. Telur V einsýnt, með vísan í upplýsingar í frumgögnum málsins, að fyrir liggi fullnægjandi sönnun fyrir því að þegar tjónið varð hafi M ekið bifreiðinni án þess að horfa á veginn er hann náði í hlut af gólfi bifreiðarinnar. Jafnframt teljist sannað að hann hafi litið af veginum það lengi að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni. V telur því að háttsemi M feli í sér alvarlegt frávík frá 4. gr. umferðarlaga, þar sem fram komi að vegfarandi skuli sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum og þannig að eigi trufla eða tefji umferð að óþörfu. M hafi hvorki verið með hugann við aksturinn né sýnt þá varúð sem honum bar. Bendir V einnig á að M segist hafa ekið á 40 km hraða í umrætt sinn, nokkuð sem sé 11,1

m á sekúndu. Telur V því sannað að háttsemi M feli í sér verulegt frávík frá þeirri háttsemi sem M hafi borið að viðhafa og af háttsemi hans hafi augljóslega stafað mikil hættu enda hafi hann ekið hættulegu tæki í almennri umferð. Þá leggur V einnig áherslu á þýðingu þess að M er atvinnubílstjóri. Að lokum vísar V m.a. í Hrd. í máli nr. 522/2007, danska dómaframkvæmd og íslensk fræðiskrif, máli sínu til frekari stuðnings. Einnig bendir V á tvö eldri mál frá nefndinni. Að lokum kemur fram að V telur sig hafa fært fullnægjandi rök fyrir því að sú ákvörðun félagsins að skerða bótarétt M um 1/3 hluta hafi verið rétt.

Álit.

Ágreiningur þessa máls snýr að þeirri ákvörðun V að skerða bótarétt M úr slysaftryggingu ökumanns um 1/3 hluta.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð vátryggingafélagsins hafi vátryggður í slysaftryggingu eins og hér um ræðir, valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við úrlausn á þessum atriðum skal 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. Andmæli M í málskoti verða ekki skilin svo að hann mótmæli þeirri lýsingu á slysinu sem er að finna í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, þ.e. að hann hafi verið að teygja sig eftir einhverskonar „bluetooth“ tæki sem hafi dottið á gólfið hjá honum í bifreiðinni. Þá virðist einnig ágreiningslaust að M sem var atvinnubílstjóri horfði ekki á veginn þegar hann missti stjórn á ökutækinu sem hann segir sjálfur að hafi verið ekið á 40 km. hraða. Með framangreindu háttalagi sýndi M af sér stórkostlegt gáleysi. Að virtum gögnum málsins og með vísan til dóma Hæstaréttar Íslands í svipuðum málum og úrskurða nefndarinnar í málum nr. 112/2017 og 248/2018 telst sök M og aðstæður allar þannig að V geti takmarkað ábyrgð sína sem nemur 1/3 hluta tjóns M. M telst því eiga rétt á bótum að 2/3 hlutum úr slysaftryggingunni.

Niðurstaða.

Heimilt er að skerða bótarétt M úr slysaftryggingu ökumanns hjá V um 1/3 hluta.

Reykjavík, 27. janúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir