

Mál nr. 132/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis: (A)

**Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Tilkynning skv. 94. gr. laga um
vátryggingarsamninga.**

Gögn.

1. Málskot mótttekið 10. apríl 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 7. maí 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 11. júní 2025 ásamt fylgiskjali.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 19. júní 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 30. janúar 2023, varð hinn 27. janúar 2023 árekstur milli A, sem M ók, og B. Samkvæmt ummerkjum á vettvangi höfnuðu ökutækin framan á hvort öðru en þeim var ekið úr gagnstæðri átt. Eftir ökumanni B er haft að hún hafi verið á réttum vegarhelmingi og hún hafi séð A koma á móti sér, en ökumaður A hefði verið að reyna að taka fram úr öðru ökutæki, C. M lýsti atvikum svo að B hafi komið til móts við hann á öfugum vegarhelmingi. Hann hafi reynt að hemla og beygja frá en bifreiðarnar hafi skolið saman. Hann telji þá að ökumaður B hafi verið að taka fram úr annarri bifreið. Sagðist M þá hafa ekið á 94 til 95 kílómetra hraða á klukkustund en hámarkshraði á vettvangi var 50 kílómetrar á klukkustund. Eftir farþega í A er haft að M hafi eftir áreksturinn sagt við þau „þið vitið að ég var á 120“. Samkvæmt framburði vitnisins X, sem var ökumaður D, óku tvær bifreiðar fram úr henni á ofsahraða en ökumenn þeirra hafi verið að leika sér að því að taka hvor fram úr öðrum. Skyndilega hafi annarri bifreiðinni verið ekið yfir á öfugan vegarhelming og á B. Vitnið X sagðist ekki hafi séð áreksturinn en að hún hefði áður veitt því athygli að A og C hafi verið ekið fram úr hvor annarri á miklum hraða. Eftir áreksturinn hafi C verið ekið af vettvangi.

M varð fyrir meiðslum við áreksturinn og krafðist vegna þess bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A hjá V. Með tölvupósti dags. 6. mars 2023 tilkynnti V M að það áskildi sér rétt til þess að skerða bótarétt M, og með tölvupósti dags. 22. mars 2023 barst M tilkynning V þess efnis að félagið áskildi sér rétt til þess að hafna bótaskyldu á grundvelli þess að M hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Með bréfi dags. 11. apríl 2024 hafnaði V bótaskyldu úr slysátryggingu ökumanns og eiganda.

Í málskoti er byggt á því að fullnaðartilkynning um höfnun bótaskyldu hafi borist of seint, og hafi V því glatað rétti til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun, sbr. 2. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga. Er vísað til þess að í bréfi V dags. 11. apríl 2024 sé byggt á upplýsingum sem þegar hafi legið fyrir í frumskýrslu lögreglu, dags. 30. janúar 2023 og hafi V því verið kunnugt um þau atvik sem það teldi veita heimild til höfnunar fljótlega eftir áreksturinn. Þegar hinn 22. mars 2023 hafi V áskilið sér rétt til að hafna bótaskyldu að fullu. Þrátt fyrir það hafi endanleg tilkynning þess efnis ekki borist fyrr en rúmu ári síðar og hafi V því glatað rétti sínum til að bera fyrir sig atvik er leitt geti til skerðingar bótaréttar á grundvelli XIII. kafla laga um vátryggingarsamninga. Framangreindu til stuðnings er vísað til dóms Hæstaréttar í máli 37/2021.

Í málskoti er jafnframt byggt á því að M hafi ekki sýnt af sér stórkostlegt gáleysi umrætt sinn og því sé enginn grundvöllur fyrir skerðingu bóta til hans. Afstaða V byggir þannig á rangfærslum í lögregluskýrslu og því til stuðnings vísar M til þess sem fram komi í bráðamóttökuskra dags. 28. janúar 2023. Þar sé atvikum lýst svo að önnur bifreið hafi tekið fram úr A og svo „hemlað niður“. M hafi þá einnig hemlað, en dekk A runnið til og bifreiðin „vinklað“ til vinstri yfir á öfugan vegarhelming, þar sem B hafi hafnað framan á henni. Sú háttsemi að aka yfir á öfugan vegarhelming hafi í dómaframkvæmd ekki talist, ein og sér, fela í sér stórkostlegt gáleysi. Jafnvel þó M hafi sýnt af sér eitthvað gáleysi við aksturinn verði það því ekki talið stórkostlegt.

Jafnvel þó um stórkostlegt gáleysi væri að ræða leiði það þá ekki fyrirvaralaust til skerðingar eða höfnunar bóta heldur verði að taka tillit til allra atvika og aðstæðna, s.s. akstursaðstæðna á vettvangi og háttsemi annarra ökumanna. Eigi full skerðing bóta því ekki rétt á sér.

Í bréfi V til nefndarinnar er vísað til þess að frumskýrsla lögreglu bendi til þess að umrætt atvik hafi orsakast vegna ofsa- og kappaksturs M, en á vettvangi hafi verið 50 kílómetra hámarkshraði og óbrotin miðlína milli akreina. Atvikalýsing sú er M byggir nú á eigi sér þá ekki stoð í öðrum gögnum málsins, en m.a. liggi fyrir fjölmargar vitnaskýrslur lögreglu þar sem ítrekað komi fram að M hafi ekið A töluvert yfir lögmæltum hámarkshraða svo og að A og C hafi verið í kappakstri skömmu fyrir áreksturinn. Sé því ljóst að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og séu orsakatengsl milli þess og tjóns hans.

Þá er því hafnað að V hafi, vegna tómlætis, glatað rétti til að bera fyrir sig stórkostlegt gáleysi. Í bréfi V dags. 22. mars 2023 hafi komið fram að V áskildi sér rétt til að hafna bótaskyldu og að ekki væri unnt að taka formlega afstöðu fyrr en fullnaðarrannsókn lögreglu lægi fyrir, en málið hafi þá enn verið til rannsóknar tæknideilda lögreglu. Afstöðubréf V hafi svo verið sent M 11. apríl 2024. Eðli máls samkvæmt sendi V ekki frá sér fullnaðartilkynningu um höfnun fyrr en öll málgögn liggi fyrir. V hafi þá ekki borist formleg tilkynning um líkamstjón M fyrr en í apríl 2024. Um grundvallargagn sé að ræða sem þurfi að liggja fyrir áður en endanleg afstaða er tekin.

Í viðbótarathugasemdum M er því hafnað að tilkynning á eyðublaði V sé „grundvallargagn“ í málinu enda sé höfnun V ekki byggð á því sem þar komi fram. Formleg tilkynning um líkamstjón M hafi verið send V 2. mars 2023 og hafi því öll nauðsynleg gögn legið fyrir í mars það ár. Er þá vísað til þess að með bréfi lögreglu, dags. 7. apríl 2025, hafi M verið tilkynnt um að rannsókn lögreglu væri hætt. Hafi lögreglan því ekki talið grundvöll til að halda uppi frekari rannsókn á kæruliðum málsins. Megi ráða ef því að M hafi ekki sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda árekstursins.

Í viðbótarathugasemdum V er m.a. lýst þeirri afstöðu að þó að rannsókn lögreglu hafi verið hætt leiði það ekki sjálfkrafa til þess að M teljist ekki hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, m.a. þar sem sönnunarbyrði sé þyngri í sakamálum.

Álit.

V byggir á því að heimilt sé, á grundvelli 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004, að fella niður ábyrgð félagsins þar sem M hafi valdið því að af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð. Umrætt ákvæði er að finna í XIII. kafla laganna um almennar forsendur fyrir ábyrgð félagsins. Í 94. gr. laganna, sem einnig er í XIII. kafla laganna segir að félagið skuli senda tilkynningu þess efnis að það beri fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð samkvæmt ákvæðum XIII. kafla, án ástæðulauss dráttar eftir að það vissi um þau atvik sem veiti heimild til þess. Sé slík tilkynning ekki send glati félagið rétti sínum til þess að bera fyrir sig atvikin. Í athugasemdum með 31. gr. frumvarps þess sem varð að lögum nr. 30/2024, en það ákvæði á við um skaðatryggingar og er sambærilegt 94. gr. að breyttu breytanda segir: *Ekki verða gerðar þær kröfur til félagsins að það sendi strax tæmandi upplýsingar um hvernig það muni bregðast við. Nægilegt væri að það tilkynnti að til athugunar væri að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð, en nauðsynlegt væri þó í þeim tilvikum að strax og atvik væru ljós mundi send fullnaðartilkynning.*

Í því máli sem hér er til skoðunar sendi V, hinn 22. mars 2023, lögmanni M tölvupóst þess efnis að félagið áskildi sér rétt til að hafna bótaskyldu, en að félagið sé „þó að bíða eftir skýrslu tæknideildar og frekari gögnum frá lögreglu sem að öllum líkindum munu varpa frekara ljósi á málsatvik.“ Framangreind tilkynning, þess efnis að til athugunar væri hjá félaginu að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð var því send með tímanlegum hætti. Hún ber það þó með sér að vera ekki fullnaðartilkynning.

Fullnaðartilkynning var hins vegar send með bréfi dags. 11. apríl 2024, eða um fjórtán og hálfum mánuði eftir að umrætt atvik átti sér stað. Í henni er vísað til þess sem fram kemur í lögregluskýrslu dags. 30. janúar 2023 og fyrirbyggjandi framburðarskýrslum. Framangreindar skýrslur eru meðal málgagna fyrir nefndinni. Skýrsla tæknideildar er dags. 14. júní 2023 en fyrirbyggjandi framburðarskýrslur eru frá því í janúar og febrúar 2023.

Í málflytningu V fyrir nefndinni kemur ekkert fram um að það hafi verið einhverjum erfiðleikum bundið að kalla eftir framangreindum gögnum frá lögreglu eða að afhending þeirra hafi dregist úr hófi. Liggur því ekki annað fyrir að V hafi haft framangreind gögn undir höndum í um tíu mánuði áður en fullnaðartilkynning um brottfall bótaréttar var send til M. Þó hugtakið „ástæðulaus dráttur“ feli ekki í sér afdráttarlaust tiltekin tímamörk og ætla verði vátryggingafélögum eitthvert svigrúm til að afla gagna

og móta endanlega afstöðu í málum sem þessum verður ekki litið fram hjá framangreindu orðalagi í greinargerð um að „strax og atvik væru ljós mundi send fullnaðartilkynning.“ Þar sem ekki liggur annað fyrir en að atvik hafi í síðasta lagi verið ljós í júní 2023 er það mat nefndarinnar að V hafi ekki uppfyllt fyrrgreindan áskilnað. Verður því að telja að tilkynning til M hafi ekki verið send réttilega til samræmis við 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004. Verður því jafnframt að telja að V hafi glatað réttinum til að bera fyrir sig atvik er leiði til brottfalls bótaréttar M sbr. 2. mgr. 94. gr. laganna.

Verður þá ekki séð að það skipti máli í þessu samhengi að tilkynning á „formi félagsins“ hafi ekki borist fyrr en 3. apríl 2024, enda liggur fyrir og er óumdeilt að tilkynning um líkamstjón M var send V dags. 1. mars 2023.

Að fenginni framangreindri niðurstöðu eru ekki efni til að fjalla frekar um háttsemi M í aðdraganda árekstursins.

Niðurstaða.

M á óskertan rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 12. ágúst 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir