

Mál nr. 155/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórfellt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 5. maí 2025, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 30. júní 2025, ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 1. júlí 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu, lenti M í umferðarslysi hinn 24. júní 2023 þegar hann missti stjórn á bifreið sinni, A, á Grænásbraut í Reykjanesbæ, með þeim afleiðingum að bifreiðin fór út af veginum og hafnaði á steiptum vegg um 70 metrum frá veginum. Af gögnum málsins verður ráðið að M tjáði sjúkraflutningamönnum á vettvangi að hann hafi ekið um 60 km/klst þegar slysið varð. Í samskiptaseðli HSS var skráður ökuhraði „rúmlega 50 km/klst“. Í skýrslu lögreglu kvöldið eftir sagði M að hann muni ekki hversu hratt hann hafi ekið. Þrjú vitni, vinafólk M, sem sáu slysið, lýstu því að bifreiðin hafi ekki verið á mikilli ferð þegar stjórn hennar tapaðist. M sótti batur úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A hjá V. Með bréfi, dags. 14. júní 2024, tilkynnti V að bótaréttur M væri skertur um helming á þeim grundvelli að hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sbr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Vísaði V til til hraðaútreiknings í skýrslu Aðstoðar og öryggis (PC-Crash), þar sem fram kemur að hraði bifreiðarinnar hafi verið 97 km/klst. þegar hún lenti á veggnum.

M mótmælir þeirri niðurstöðu. Hann vísar til þess að engin gögn bendi til þess að hann hafi ekið á tvöföldum leyfðum hámarkshraða, eins og byggt er á í skýrslu Aðstoðar og öryggis ehf. (PC-Crash), og bendir á að skýrslan sé einhliða aflað að beiðni V og í andstöðu við framburð vitna og hans sjálfs. Gildi slíkra skýrslna sé umdeilt enda sé þeirra yfirleitt aflað einhliða líkt og í þessu tilviki. Þrátt fyrir að M hafi talið að hann hafi ekið 10 km/klst yfir hámarkshraða þennan dag geti það eitt og sér ekki leitt til þess að hann sé sviptur rétti til bóta á þeim grundvelli að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða, án þess að annað og meira komi til, eða afgerandi gögn liggi því til grundvallar. V hafi bent á að fremri hjólbarðar hafi verið talsvert slitnir, ekki liggi þó fyrir nein rannsókn á bifreiðinni sjálfri og því óvarlegt að draga víðtækar ályktanir af meintu sliti fremri hjólbarða. Hann hafi hvorki verið sektaður né sviptur ökurétti í kjölfar slyssins. Þá hafi hann hvorki verið undir áhrifum áfengis né fíkniefna og ekkert í akstursskilyrðum bent til gáleysis af hans hálfu. M telur að slysið verði fremur rakið til óhapps eða hugsanlegs ástands bifreiðar, en ekki ólögmæts ökuhraða. Hann vísar til fordæma úr úrskurðarnefnd váttryggingamála og dómstóla þar sem ekki var talið að ökuhraði einn og sér, án annarra atriða, réttlætti skerðingu á bótarétti.

V byggir á því að M hafi ekið A á miklum hraða þegar slysið varð. Þrátt fyrir framburð M um að hann hafi ekið á 50 – 60 km/klst og framburð vitna, sem allir séu vinir hans, telur V að sú frásögn samræmist ekki gögnum málsins. Bifreiðin hafi farið 70 metra frá því M missti stjórn á bifreiðinni þar til hún hafnaði á steiptum vegg, án þess að M hafi hemlað. Með hliðsjón af því hafi V óskað eftir PC-crash skýrslu þar sem ökuhraði M var metinn um 97 km/klst, eða nær tvöfaldur leyfilegur hámarkshraði á vettvangi sem var 50 km/klst. V telur niðurstöður skýrslunnar trúverðugar og í samræmi við sönnunargögn þ.e. lögregluskýrslu og ljósmyndir af vettvangi. Að mati V var ekki um að ræða óhapp heldur afleiðingu verulegs hraðaksturs í bága við 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Þá bendir V á að hjólbúnaður bifreiðarinnar hafi verið mjög lélegur og ekki í samræmi við lögmæltu kröfu, sbr. 69. gr. umferðarlaga. Þetta hafi aukið hættuna og stuðlað að því að M gat ekki stöðvað bifreiðina. V hafnar því að það hafi þýðingu að lögregla hafi ekki rannsakað hraðann frekar og vísar til þess að V hafi sérstaklega óskað eftir frekari rannsókn vegna gruns um tvöfaldan hámarkshraða. Að mati V leiði öll gögn málsins til þeirrar niðurstöðu að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og réttlæti það helmingsskerðingu á bótarétti hans samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga.

Í viðbótarathugasemdum sínum mótmælir M þeirri afstöðu V að lögregla hafi ekki rannsakað slysið nægilega vel og bendir á að nærtækasta skýringin sé sú að hún hafi einfaldlega ekki talið tilefni til frekari rannsóknar þar sem ekkert benti til ofsaaksturs. Þá áréttar M að vitni hafi verið áminnt um vitnaábyrgð og að framburður þeirra sé samhljóma um að hraðinn hafi ekki verið mikill. M hafnar því að ástand hjólabúnaðar hafi átt þátt í slysinu, enda liggi engin rannsókn fyrir á bifreiðinni og aðeins skráð að framhjólbarðar hafi verið talsvert slitnir. Þá mótmælir M því að PC-Crash skýrslan hafi fullt sönnunargildi þar sem hennar hafi verið einhliða aflað, byggist á líkindareikningi og sé í andstöðu við framburð vitna. Visar hann til úrskurða nefndarinnar og dóma Hæstaréttar þar sem ekki var fallist á skerðingu bóta í sambærilegum tilvikum.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort V hafi verið heimilt að skerða bætur úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda um helming vegna háttsemi M. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. vsl. má lækka eða fella niður ábyrgð vátryggingafélagsins hafi vátryggður í slysaftryggingu valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingarburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við sakarmatið skal líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingarburður bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fikniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Ljóst er að fyrrgreint lagaákvæði býður upp á nokkurt mat og þarf að skoða atvik í hverju máli fyrir sig.

Í því atviki sem hér um ræðir var M hvorki undir áhrifum áfengis né fikniefna. Samkvæmt framburði hans sjálfs og vitna, sem gáfu skýrslur hjá lögreglu, var hann ekki á miklum hraða þegar slysið varð. Í samskiptum við sjúkraflutningamenn taldi hann sig hafa ekið á um 60 km/klst og í samskiptaseðli HSS er hraðinn skráður rúmlega 50 km/klst. Vitnin voru öll samhljóða um að bifreiðin hefði ekki verið á miklum hraða. Lögregla ákvað ekki að rannsaka málið frekar og M var hvorki sektaður né sviptur ökuréttindum í kjölfar slyssins. Nefndin telur að leggja verði heildstætt mat á gögn málsins. PC-Crash skýrslan, sem aflað var einhliða af V, er byggð á líkindareikningi og á matskenndum forsendum, m.a. um viðnámsstuðul vegar og ástand bifreiðar. Slík skýrsla getur haft vísindalegt gildi en verður ekki lögð til grundvallar sem óbyggjandi sönnun ef hún er í andstöðu við framburð vitna á vettvangi og samtímagögn, eins og í þessu máli. Vitni voru áminnt um vitnaábyrgð og gáfu samhljóða framburð. Þá liggur ekkert fyrir sem bendir til þess að þau hafi sérstaka hagsmuni af því að gefa ranga frásögn. Þá er ljóst að lögregla taldi ekki ástæðu til að hefja frekari rannsókn eða beita viðurlögum vegna hraðaksturs, sem verður að hafa nokkurt vægi við matið. Hvað varðar ástand hjólabúnaðar verður ekki séð að fyrirliggjandi gögn, þar sem aðeins er vísað til þess að framhjólbarðar hafi verið „talsvert slitnir“, geti leitt til þeirrar ályktunar að það eitt og sér sýni fram á stórkostlegt gáleysi. Með vísan til alls framangreinds telur nefndin að ekki hafi verið sýnt fram á með nægilegri vissu að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 1. mgr. 90. gr. vsl. umrætt sinn. Því eru ekki forsendur til að skerða bótarétt hans úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda.

Niðurstaða.

M á rétt á óskertum bótum vegna líkamstjóns úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 2. september 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir