

Mál nr. 355/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

**Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.**

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 19. september 2024 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 14. október 2024, ásamt fylgiskjölum.

**Málsatvik.**

Í lögregluskýrslu, dags. 17. janúar 2024, kemur fram að 16. janúar 2024 hafi lögreglunni verið tilkynnt um bílveltu A á Hafnarfjarðarvegi við frárein upp að Hamraborg í Kópavogi. Á vettvangi kom lögreglan að bifreið A sem hafði oltið á vinstri hliðina. Í skýrslunni er haft eftir M, sem var ökumaður bifreiðarinnar, að í umrætt sinn hafi hún verið að aka á vinstri akrein þegar hjól bifreiðarinnar hafi byrjað að skauta í hálku. Við það hafi hún misst stjórn á bílnum, ekið yfir á hægri akrein og þaðan yfir kannt sem aðskilur Hafnarfjarðarveginn og frárein upp að Hamraborg. Hafi bifreiðin síðan endað á vinstri hlið á grasbala. Kveða M hafa verið í öryggisbelti og ekið á 60-70 km hraða. Framburður vitnis í lögregluskýrslu virðist geta staðfest þann ökuhraða. Hámarkshraði á slyssstað er 80 km. Í lögregluskýrslu kemur fram að hjólbarðar A hafi að mestu leyti verið slitnir fyrir utan eitt dekk sem var nýtt. Þá kemur fram í skýrslunni að snjóþekja og ísing hafi verið á veginum sem hafi því verið háll auk þess sem eljagangur var á svæðinu. Sjúkraflutningamenn komu á slyssstað og skoðuðu M sem kenndi til eymsla í höfði og hálsi. Líknarbelgir í A sprungu ekki út. Dráttarþefreið kom og fjarlægði A sem var óökufær. Í lögregluskýrslu kemur fram að sjá hafi mátt miklar skemmdir á A.

Í málinu liggur einnig fyrir lögregluskýrsla, dags. 22. febrúar 2024. Þar kemur fram að daginn áður var tekin skýrsla af M en þá lá fyrir kæra á hendur henni vegna öryggis, gerðar og búnaðar ökutækis. Aðspurð út í dekk bifreiðarinnar svaraði M því til að um væri að ræða heilsársdekk sem hafi reynst vel. Hafi hún látið skoða dekkinn sumarið áður og fengið þau svör að þau ættu eitthvað eftir. Jafnframt staðfesti M að öll dekkinn nema eitt hafi verið slitin. Þetta eina dekk sem ekki var slitnið hafi verið varadekk sem hún hafi sett undir A tveimur eða þremur vikum fyrir tjónsdag. Aðspurð um áverka sagðist hún hafa fengið áverka á háls auk þess sem hún finni til í vinstri öxl, brjóstbaki og mjóðbaki. Þá liggur fyrir í málinu bréf frá lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu, dags. 16. janúar 2024, það sem fram kemur að ekki sé talinn grundvöllur að halda áfram rannsókn vegna kæru á hendur M.

Með tölvubréfi frá V, dags. 18. september 2024, tilkynnti félagið M, m.a. með vísan í 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjetryggingar nr. 30/2019 að því þyki ástæða til að skerða bótarétt M um 1/3 hluta vegna stórkostlegs gáleysis. Tekur V fram að félagið meti það svo að það að aka við þær aðstæður sem voru á slyssdegi að vetrarlagi á bifreið sem var útbúin illa slitnum hjólbörðum, feli í sér stórkostlegt gáleysi í skilningi laga um ökutækjetryggingar. Þá benti félagið jafnframt á að samkvæmt 2. og 3. mgr. 69. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 beri eigandi (umráðamaður) ábyrgð á því að ökutæki sé í samræmi við þær reglur sem ráðherra setur og að ökumaður skuli gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi. Bendir V jafnframt á að samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 736/2014 um breytingu á 16. gr. reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja eigi fólksbifreið á tímabilinu frá og með 1. nóvember til og með 14. apríl að vera búin hjólbörðum með að minnsta kosti 3,0 mm mynsturdýpt. Telur félagið að fyrirbyggjandi ljósmyndir sýni að sú mynsturdýpt hafi ekki verið uppfyllt á 3 af 4 hjólbörðum A.

Í málskoti er því mótmælt að slysið verði rakið til stórkostlegs gáleysis M. Er á því byggt að fullyrðingar V um mynsturdýpt dekkja A sé ekki studd neinum þeim gögnum sem hægt sé að byggja á. Ljósmyndir dugi ekki til þess. Telur M að það sé V að sanna að dekkinn hafi ekki staðist þær kröfur sem gerðar eru til þeirra í lögum og reglugerð. Hafi sú sönnun ekki tekist. Þá er jafnframt byggt á því að lögreglan hafi rannsakað meint brot á 2. mgr. 69. gr. umferðarlaga, sbr. 3. mgr. sömu greinar, en

hætt rannsókn þar sem ekki var talinn grundvöllur til að halda henni áfram. Telur M því liggja í augum uppi að ekki sé sannað brot á því ákvæði og því ekki tilefni til að skerða bótarétt samkvæmt 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Vísar M jafnframt í úrskurði nefndarinnar í málu nr. 36/2022 og 371/2021 máli sínu til stuðnings. Að lokum er tekið fram í málskoti að ef fallist yrði á að um stórkostlegt gáleysi M hafi verið að ræða þá sé skerðing um 1/3 hluta langt úr hófi fram.

Í bréfi frá V til nefndarinnar, dags. 14. október 2024, eru færð frekari rök fyrir því að háttsemi M hafi verið með þeim hætti að full ástæða sé til að skerða bótarétt hennar um 1/3 hluta. Varðandi ágreiningur um sannaða mynsturdýpt dekkja A bendir V á að í lögregluskýrslu segi orðrétt: „Hjólbarðar bifreiðarinnar voru að mestu leyti slitnir fyrir utan eitt dekk sem var nýtt.“ Bendir V einnig á að M hafi vitað að dekkinn voru slitin. Þá bendir félagið einnig á að M hafi staðfest að í umrætt sinn hafi verið hálka og hún hafi misst stjórn á A. Telur V að framangreint bendi til þess að A hafi hvorki verið í góðu né lögmætu ástandi í skilningi umferðarlaga og að á því beri M ábyrgð samkvæmt 69. gr. umferðarlaga. Að lokum hafnar V því að úrskurður nefndarinnar í máli nr. 36/2022 geti átt við í málinu.

### Álit.

Ágreiningur þessa máls snýr að þeirri ákvörðun V að skerða bótarétt M úr slysatrýggingu 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 slysatrýggingu 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. Það liggur fyrir að hálka og snjófól var á slysstað. Þá liggur jafnframt fyrir að þrjú af fjórum dekkjum bifreiðarinnar A voru talsvert slitin. M staðfestir að hún hafi ekið á 60-70 km hraða er slysið varð. Leyfður hámarkshraði var 80 km. M var ekki undir áhrifum.

Í 1. til 3. mgr. 69. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir eftirfarandi: „Ökutæki skal svo gert og því haldið í þannig ástandi að nota megi án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi og það valdi ekki óþarfa hávaða eða mengun. Eigandi (umráðamaður) ber ábyrgð á að ökutæki sé í lögmæltu ástandi skv. 1. mgr. og í samræmi við þær reglur sem ráðherra setur á grundvelli 4. mgr. Ökumaður skal gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi. Sérstaklega skal þess gætt að stýrisbúnaður, hemlar og ljósa- og merkjabúnaður, svo og öryggis- og verndarbúnaður, ökutækis sé í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Sama á við um eftirvagn, svo og tengingu ökutækis og eftirvagns og tengibúnað.“ Samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 736/2014 um breytingu á 16. gr. reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja á fólksbifreið á tímabilinu frá og með 1. nóvember til og með 14. apríl að vera búin hjólbörðum með að minnsta kosti 3,0 mm mynsturdýpt.

Nefndin hefur komist að þeirri niðurstöðu að þó visslega liggi fyrir að öll dekk bifreiðarinnar A nema eitt hafi verið slitin hafi V ekki tekist að sýna fram á það með fullnægjandi hætti að krafan um 3,0 mm mynsturdýpt hafi ekki verið fullnægð í tilviki A. Telur nefndin að fyrirliggjandi ljósmyndir af dekkjum bifreiðarinnar dugi ekki til þess að skera úr um þetta atriði. Ekki liggur fyrir ítarlegri greining á dýpt mynsturs dekkjanna né á ástandi þeirra að öðru leyti en það sem lesa má úr fyrirliggjandi ljósmyndum. Þegar þetta er haft í huga og jafnframt horft til þess sem að framan greinir um ökuhraða, ökumáta og ástand M, telur nefndin það ekki nægjanlega sannað að M hafi brotið með þeim hætti gegn framangreindum ákvæðum umferðarlaga og reglugerðar að í því hafi falist stórkostlegt gáleysi. Því var V ekki heimilt að skerða bætur M um 1/3 hluta eins og gert var.

### Niðurstaða.

M á rétt á fullum bótum úr slysatrýggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 24. febrúar 2025.  
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir