

Mál nr. 370/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttengið 30. september 2024, ásamt fylgiskjöllum og myndbandsupptöku.
2. Bréf V dags. 25. október 2024, ásamt fylgiskjöllum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 4. nóvember 2024 ásamt ljósmyndum.

Málsatvik.

Fram kemur í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu að M hafi lent í umferðarslysi hinn 8. október 2022 við Suðurlandsveg, þegar hann ók bifhjóli sínu inn á lokaðan vegarkafli þar sem búið var að rjúfa veginn með þeim afleiðingum að hann hafnaði ofan í gjá á veginum. Rætt var stuttlega við M á vettvangi sem kvaðst hafa ekið Suðurlandsveg til austurs og verið kominn að framkvæmdum á veginum þegar hann ákvað að aka bifhjólinu hægra megin fram hjá framkvæmdunum eftir moldarslóða sem hann hafði margoft áður ekið. Hafi honum ekki litist á að aka áfram eftir malarslóðanum sökum ástands hans og því ekið bifhjólinu aftur inn á Suðurlandsveg innan lokunar. Var hann kominn á nokkra ferð þegar hann tók eftir gjánni í veginum en of seint til að draga úr ferðinni og hafnaði hann því ofan í botni hennar.

M hefur sótt bætur úr slysátryggingu ökumanns og eiganda bifhjólsins A hjá V. Með bréfi V, dags. 16. mars 2024, var M tilkynnt að V teldi ástæðu til að skerða bótarétt hans um 66,67% vegna þess sem fram kæmi í lögregluskýrslu og að gögn málsins styddu að M hefði valdið slysinu af stórkostlegu gáleysi.

M getur ekki sætt sig við framangreinda niðurstöðu og byggir á því að hann eigi rétt til fullra bóta úr tryggingunni. Í fyrsta lagi byggir M á því að V hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig mögulega takmörkun á ábyrgð vegna tómlætis, sbr. 2. mgr., sbr. 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga (vsl.). V hafi fengið upplýsingar sem fram koma í sjúkragögnum í október 2022 þar sem fram komi upplýsingar um aðdraganda slyssins. Vísar M til dóms Hæstaréttar í máli nr. 37/2021 máli sínu til stuðnings. V hafi ekki hlutast til um eða ýtt á eftir því að fá frekari gögn til að varpa ljósi á aðdraganda slyssins. Í mars 2024, þegar 17 mánuðir höfðu liðið frá því að V var tilkynnt um slysið og sjúkragögn lágu fyrir, var málið enn í óákveðinni stöðu og ekki búið að taka formlega afstöðu til bótaskyldu. Á þessu tímabili var M aldrei tilkynnt að til skoðunar væri að skerða eða fella niður bótarétt hans og hafði hann þ.a.l. réttmætar væntingar til þess að ætla að bótaskylda væri fyrir hendi. Vanræksla og tómlæti V telst vera óhóflegur dráttur í skilningi 94. gr. vsl.

Í öðru lagi byggir M á því að hann hafi ekki sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins. Leggur M áherslu á að engar merkingar hafi verið um lokun vegarins eða neitt sem hafi gefið til kynna að ekki mætti fara upp á nýja Suðurlandsveginn á þessum vegarkafli. Þá hafi hann ekki séð neinar keilur, borða eða frekari viðvaranir. Telur M að framkvæmdaaðilar hafi ekki farið eftir ákvæðum 89. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og 1. mgr. 6. gr. reglugerðar nr. 492/2009 um merkingu og aðrar öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á eða við veg eða reglum Vegagerðarinnar um vinnusvæðamerkingar frá mars 2021. Hafi það falið í sér bersýnilega hættu bæði fyrir starfsmenn og vegfarendur að skilja eftir fjögurra metra gjá á miðjum vegi án þess að hafa öryggisgirðingar eða merkja og vara við hættunni og vinnusvæðinu með fullnægjandi hætti. Eftir slysið hafi framkvæmdaaðilar lokað aðkomuleiðinni frá malarveginum með trjágreinum en það bendi til þess að gleymst hafi að huga að umferð vélhjóla á þeim vegi. Varðandi meintan ökuhraða þá vísar M til þess að hann hafi alls ekki verið á of miklum hraða, engu að síður hafi hann ekki séð í hvað stefndi fyrr en of seint. Þá telur M að lögregluskýrslan gefi ekki fyllilega rétta mynd af því sem gerðist, enda hafi ekki verið tekin almennileg skýrsla af honum, heldur byggi hún á stuttu og óljósu samtali við lögreglumann á vettvangi.

Í þriðja lagi er byggt á því að verði fallist á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi sé skerðingin sem V fari fram á engu að síður langt fram úr öllu hófi miðað við aðstæður og atvik málsins.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að málsatvikalýsingu M í málskoti sé hafnað. Um sé að ræða seinni tíma skýringar um að M hafi frá upphafi ekið malarveg samhliða Suðurlandsvegi og ekki tekið eftir lokunarpóstinum. Það fái ekki stoð í frumgögnum málsins og sé ekki í samræmi við það sem hann viðurkenndi á slysstað. Skerðing bóta um 2/3 byggi á því að M hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi sem leiddi til slyssins er hann tók ákvörðun um að virða lokun Suðurlandsvegur að vettugi og aka fram hjá lokunarpósti og aftur inn á veginn á of miklum hraða miðað við aðstæður þannig að hann gat ekki brugðist við aðsteðjandi hættu er hann áttaði sig á því að skurður þveraði veginn. Bar honum skv. 36. gr. umferðarlaga að miða ökuhraða við gerð og ástand vegar þannig að hann hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað á þeim hluta vegar sem framundan er og hann sér yfir, áður en komið er að hindrun. Í sama lagaákvæði komi fram sérstök skylda á herðar öikumönnum að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þar sem vegavinna fer fram. Telur V ljóst að M hafi ekið of hratt þar sem hann gat ekki stöðvað áður en hann lenti í skurðinum. Vegurinn hafi verið lokaður og umferð var beint til vinstri fram hjá lokuninni. Ekkert hafi komið í veg fyrir að M fylgdi umferðinni þangað. Þá er V ósammála því að hafa á grundvelli tómlætis fyrirgert rétti sínum til að skerða bætur á grundvelli 94. gr. vsl. Lögregluskýrsla hafi borist frá lögmanni M hinn 4. mars 2024 og tilkynning um skerðingu bóta var send þann 16. mars 2024, tæpum tveimur vikum eftir að lögregluskýrsla barst. Hafnar V því alfarið að því hafi borið að tilkynna fyrr í ferlinu að til greina kæmi að skerða bætur.

Í viðbótarathugasemdom sínum undirstrikar M að hann hafi aldrei ætlað sér að fara aftur upp á malbikið á nýja Suðurlandsveginum, heldur hafi ætlunin verið að aka malarveginn alla leið líkt og hann hafði gert viku áður og síðastliðin 25 ár. Hann hafi verið kominn á malarveginn töluvert áður en kom að umræddum lokunarpósti.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það í fyrsta lagi hvort V hafi verið heimilt að skerða bætur úr slysatryggingu ökumanns og eiganda um 2/3 hluta vegna stórkostlegs gáleysis M og í öðru lagi hvort V hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig höfnun á bótaskyldu að hluta í málinu, sbr. 94. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga (vsl.) má lækka eða fella niður ábyrgð vátryggingafélagsins hafi vátryggður í slysatryggingu valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Ætli vátryggingarfélag að bera fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð að öllu leyti eða hluta verður það skv. 1. mgr. 94. gr. laganna að tilkynna vátryggingartaka, eða þeim sem eiga rétt til vátryggingarbóta, skriflega um afstöðu sína án ástæðulauss dráttar eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum. Ef vátryggingafélag sinnir þessu ekki þá missir það rétt til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun skv. 2. mgr. 94. gr. Frestur skv. 1. mgr. 94. gr. vsl. byrjar að líða þegar félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum til að skerða bætur. Verður að telja að sá frestur hafi byrjað að líða er V fékk senda lögregluskýrslu frá lögmanni M hinn 4. mars 2024. Ekki verður talið að fyrirbyggjandi sjúkragögn hafi veitt V upplýsingar um atvik sem leiddu til þeirrar afstöðu V að skerða bætur vegna stórkostlegs gáleysis. V tilkynnti M um skerðingu tólf dögum síðar og verður þannig að telja að V hafi ekki sýnt af sér slíkt tómlæti að það hafi glatað rétti til að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð vegna stórkostlegs gáleysis.

Víkur þá að því hvort V hafi verið heimilt að skerða bætur um 2/3 hluta. Við úrlausn þess skal, skv. 1. mgr. 90. gr. vsl., líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna 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 fíkniefna. Á grundvelli fyrirbyggjandi lögregluskýrslu verður að leggja til grundvallar að M hafi ekið bifhjóli sínu hægra megin fram hjá framkvæmdunum. Hafi því næst ekið bifhjólinu aftur inn á Suðurlandsveg innan lokunar og verið á nokkurri ferð þegar hann kom að skurðinum í veginum. Á vettvangi var búið að loka fyrir umferð um Suðurlandsveg með skiltum og steiptum vegtálum og beina umferð til vinstri fram hjá framkvæmdum sem voru í gangi á veginum. Þá hafði umferðarhraði verið lækkaður í 50 km/klst. Mátti M vera ljóst að hann væri að aka inn á lokaðan veg þar sem vegavinna væri í gangi enda viðurkenndi hann það fyrir lögreglu. Þá bar honum á grundvelli 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 að miða ökuhraða sinn við aðstæður og þannig að hann hefði fullt vald á ökutækinu og gæti stöðvað það á þeim hluta vegar sem framundan var og hann sá yfir og áður en hann kom að hindrun. Þessa gætti M

ekki umrætt sinn og telja verður að hann hafi með háttsemi sinni sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, enda mátti hann búast við hindrunum á lokuðum vegi. Bein orsakatengsl eru milli þeirrar háttsemi hans og slyssins.

Það verður hins vegar ekki hjá því komist að horfa til þess að umrædd gjá í veginum var ekki vel sýnileg úr fjarlægð líkt og sjá má á myndbandsupptöku sem fylgdi málskoti M. Þá var gjáin sjálf ekki merkt á nokkurn hátt. Í grein 8.2.4. í reglum Vegagerðarinnar um vinnusvæðamerkingar frá júlí 2022, er gert ráð fyrir að opnir brunnar séu varðir með tilheyrandi grind eða öryggisvegg, jafnvel þótt brunnurinn standi innan afmarkaðs vinnusvæðis. Engar merkingar voru við umræddan skurð í veginum. Þá var vinna við skurðinn ekki í gangi þegar M féll ofan í hann.

Með hliðsjón af háttsemi M, hvernig slysið bar að og atvikum að öðru leyti þ.m.t. aðstæðum á vettvangi, er það mat nefndarinnar að hæfileg skerðing bóta sé 50%.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum vegna líkamstjóns úr slysatryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A en V er heimilt að skerða bætur um helming vegna stórkostlegs gáleysis.

Reykjavík, 21. janúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir