

Mál nr. 68/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Skerðing bóta. Stórfellt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 7. febrúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 13. mars 2025.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 16. mars 2025.

Málsatvik.

Fram kemur í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu að M hafi lent í umferðarslysi hinn 31. júlí 2024, þegar hann missti stjórn á bifreið sinni, A, við gatnamót Reykjavíkurveggar og Fjarðarhrauns, með þeim afleiðingum að bifreiðin valt út af veginum. Rætt var stuttlega við M á vettvangi sem sagði umferðarljós á gatnamótunum hafa verið að breytast í rautt ljós og því hafi hann ákveðið að gefa í til að komast yfir gatnamótin. Kvaðst hann hafa misst stjórn á bifreið sinni vegna bleytu á akbraut með þeim afleiðingum að hann velti bifreið sinni. Lögregla ræddi við sex vitni á vettvangi. Fjögur þeirra töldu M hafa ekið yfir gatnamótin gegn rauðu ljósi og lýsa þau öll að M hafi ekið yfir gatnamótin á ógnarhraða og að hraði bifreiðarinnar A hafi verið um 100 km/klst. Tvö vitnanna nefndu að hann hafði verið á um 100 – 120 km/klst.

M hefur sótt bætur úr slysátryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A hjá V. Með bréfi V dags. 11. nóvember 2024 var M tilkynnt skerðing á bótarétti hans um 2/3 hluta þar sem tjónið verði rakið til stórkostlegs gáleysis M, sbr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 (vsl.) og 26. gr. skilmála V.

Í málskoti lýsir M aðdraganda slyssins með eftirfarandi hætti: „Bifreið ekið Reykjavíkurveg í átt að Hafnarfirði, á ljósunum við gatnamót Álfanesveggar gaf ökumaður í ca 60-65 km hraða til þess að ná yfir á ljósunum. Það var rigning úti og fór bíllinn að fljóta í vatni sem var í hjólförum, við það missir ökumaður stjórn á bifreið og rekst fram- og afturhjól hægra megin í kantstein, við það veltur bíllinn.“ Lýsir M því að hann sé algjörlega ósammála þeim staðhæfingum vitna að hann hafi ekið á þeim hraða sem þau vitna um í lögregluskýrslu og fer fram á fullan bótarétt úr slysátryggingu ökumanns. Telur M skilyrði 90. gr. vsl. ekki uppfyllt og því sé skerðing ekki heimil. Ekki hafi farið fram nein nánari rannsókn á tildrögum slyssins og því sé ekkert sem staðfesti vitnisburð vitna um aksturshraða. Vitnin hafi verið kyrrstæð og hafi engar forsendur haft til að meta hans hraða. Auk þess hafi M ekki verið undir áhrifum lyfja né áfengis. Hraðari ökutæki gefi frá sér herra ljóð og auk þess var mikill hávaði frá pústkerfi bifreiðarinnar, það hafi því getað gefið vitnum ranga mynd af ökuhraða A. Á bifreiðinni voru fjögur púströr sem gáfu frá sér mikinn hávaða. Verði fallist á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda umferðarslyssins, telur M ljóst að ekki sé heimilt að skerða bætur um 2/3 hluta. Sú skerðing sé of mikil, ósamngjörn og í ósamræmi við dómaframkvæmd. Vísar M máli sínu til stuðnings til nánar tilgreindra dóma Hæstaréttar.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að málsatvikalýsingu M í málskoti sé mótmælt. Það hafi fyrst verið í málskoti til nefndarinnar sem M byggir á því að hann hafi ekið með hægra afturdekkið á kantstein og m.a. þess vegna hafi bifreiðin oltið. Það komi ekki fram í fumgögnum málsins. Hvorki M sjálfur né nokkurt vitnanna nefna að M hafi ekið bifreiðinni utan í kantstein. Afstaða V byggir á því að sannað sé með vitnisburði sex óháðra vitna og aðstæðna á vettvangi að M hafi valdið tjóninu með háttsemi sem telst til stórkostlegs gáleysis og á þeim grundvelli beri að skerða bótarétt um 2/3 hluta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar. M hafi ekið bifreið sinni á ofsahraða, 100 – 120 km á klst., gegn rauðu götuvitaljósi og á vanbúnum hjólbörðum í aðdraganda þess að hann missti stjórn á bifreiðinni innanþegar þar sem hámarkshraði er 50 km á klst. Með þeirri háttsemi braut M gegn skráðum háttennisreglum umferðarlaga nr. 77/2019. Mikilvægt sé við sakarmatið að M hafi sjálfviljugur ekið bifreiðinni á þeim hraða sem hann ók. Svo gáleysi teljist stórkostlegt gáleysi þurfi háttsemi tjónvalds

annað hvort að víkja hlutrænt meira frá þeirri háttsemi sem honum bar að viðhafa eða hin huglæga afstaða hans til tjónsins þurfi að einkennast af meira tillitsleysi en í tilviki almenns gáleysis. Það er að mati V ljóst að bæði skilyrðin ná til háttsemi M sem vék verulega frá háttternisreglum umferðarlaga og lét sér í léttu rúmi liggja þá hættu á tjóni sem af þeirri háttsemi stafaði. Af dómaframkvæmd Hæstaréttar Íslands megi ráða að mælikvarði á stórkostlegt gáleysi ráðist einkum af því hversu augljós hætta sé á ferðum vegna tiltekinnar háttsemi. Hættan af háttarlagi M var augljós að mati V. Vísar V máli sínu til stuðnings til dóma Héraðsdóms Reykjavíkur og Hæstaréttar.

Í viðbótarathugasemdum sínum rökstyður M það að málsatvik í dómum þeim sem V vísar til í athugasemdum sínum séu ekki sambærileg við slys og aðstæður M. Skýrsla hafi verið tekin af M á vettvangi meðan hann var í mikilli geðshræringu og hugsaði ekki rökrétt. Þá sé M erlendur og tali ensku við lögreglumenn en ekki móðurmál sitt. Þá ítrekar M þær athugasemdir sem fram koma í málskoti og vísar til þess að hægt hefði verið að rannsaka tildrög slyssins betur t.d. með því að reikna út hraða hans eða óska eftir myndum úr myndavél sem staðsett er á gatnamótum. Það hafi ekki verið gert.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort V hafi verið heimilt að skerða bætur úr slysathyggingu ökumanns og eiganda um 2/3 hluta vegna stórkostlegs gáleysis M. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. vsl. má lækka eða fella niður ábyrgð vátryggingafélagsins hafi vátryggður í slysathyggingu valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við sakarmatið skal líta 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. 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 fyrirliggjandi vitnaframburða verður að leggja til grundvallar að M hafi ekið bifreið sinni á ofsahraða eða að lágmarki 50 km/klst umfram hámarkshraða á vettvangi sem var 50 km/klst. Þá telst einnig nægilega sannað að hann hafi ekið yfir gatnamótin gegn rauðu umferðarljósi. Með þeirri háttsemi sinni braut M gegn 1. mgr. 7. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 sem kveður á um að ökumanni sé óheimilt að aka gegn rauðu umferðarljósi. Þá telst hann einnig hafa brotið gegn almennum reglum laganna um ökuhraða sem fram koma í 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Hvíldi sérstök skylda á honum að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þar sem hann ók í þéttbýli, við vegamót og þar sem vegur var blautur, sbr. a-, c- og h-lið 2. mgr. 36. gr. laganna. Þessa gætti M ekki umrætt sinn og telja verður að hann hafi með háttsemi sinni sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Bein orsakatengsl eru milli þeirrar háttsemi hans og slyssins. 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 V sé heimil skerðing bóta sem nemur 2/3 hlutum.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum vegna líkamstjóns úr slysathyggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A en V er heimilt að skerða bætur um 2/3 hluta vegna stórkostlegs gáleysis.

Reykjavík, 8. apríl 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir