

Mál nr. 63/2021

M og

V vegna slysatryggingar ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A

Ágreiningur um skerðingu bótaréttar vegna stórkostlegs gáleysis.**Gögn.**

1. Málskot, dags. 15.02.2021, ásamt fylgiskjölum 1-18.
2. Bréf V, dags. 08.03.2021.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 15.03.2021.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 19. febrúar 2020 hafi M slasast við árekstur á Vesturlandsvegi. Hafi M ekið bifreiðinni A í vesturátt en hafi verið að snúa við til austurs þegar vörubifreiðin B ók á hlið A með þeim afleiðingum að M slasaðist. V hafi fallist á bótaskyldu úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A en skert bótarétt A um þriðjung á grundvelli þess að hann hafi valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi. M mótmælir þeirri afstöðu. Í fyrsta lagi á grundvelli þess að V hafi glatað rétti til að bera fyrir sig að það væri laust úr ábyrgð að hluta eða öllu leyti, þar sem tilkynning um það hafi ekki verið send án ástæðulauss dráttar, sbr. 1. mgr. 94. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Þannig hafi M gert kröfu í vátrygginguna með tölvupósti hinn 9. mars 2020, og daginn eftir hafi félagið tjáð honum að það hefði afrit af frumskýrslu lögreglu undir höndum. Tilkynning um bótaskerðingu hafi hins vegar ekki borist M fyrr en með tölvupósti dags. 29. maí 2020. Á grundvelli frumskýrslu lögreglu hefði V hæglega getað tilkynnt um takmörkun ábyrgðar sinnar í síðasta lagi í mars 2020. Í öðru lagi vísar M til þess að hvorki hafi verið um stórkostlegt gáleysi að ræða né orsakatengsl milli meints gáleysis og slyssins, enda hefði ökumaður B getað varnað árekstri hefði hann hagað akstri sínum á skynsamlegan máta. Jafnvel þó sýnt væri fram á stórkostlegt gáleysi og orsakatengsl ætti það ekki sjálfkrafa að leiða til skerðingar bótaréttar. Aðstæður á vettvangi hafi verið afar erfiðar og M slasast mikið við áreksturinn. Verði að líta til þess við mat á því hvort skerðing sé réttmæt.

Í bréfi V til nefndarinnar er rakið að M hafi ekið A í vesturátt frá höfuðborgarsvæðinu á leið í Kjós. Áður en komið var að Grundarhverfi hafi M og samferðarmenn hans ákveðið að snúa við vegna veðurs. Hafi M snúið A á miðjum veginum og A verið þversum á veginum þegar B, sem var einnig á vesturleið, ók á hana. Hafi tjónanefnd vátryggingafélaganna felld sök á ökumann A sem ekki hefði gætt nægilega að umferð áður en A var snúið við á veginum. V hafnar því að tilkynning um skerðingu bóta hafi dregist svo mikið að félagið hafi glatað rétti sínum til að bera atvikin fyrir sig, skv. 2. mgr. 94. gr. laga um vátryggingarsamninga. Hinn 10. mars 2020, daginn eftir að krafa M barst, hafi V óskað frekari gagna, en frumskýrsla lögreglu hafi borist félaginu hinn 25. febrúar 2020. Frekari gögn hafi borist V hinn 15. maí 2020, og hafi verið tilkynnt um skerðingu bóta hinn 29. maí 2020, en þá hafi aðeins verið liðnir tveir og hálfur mánuður frá því krafa í vátrygginguna barst V. Hvað varði mat á stórfelldu gáleysi M þá liggi fyrir að veður var afar slæmt og veðurviðvaranir hafi verið gefnar út, og hafi M ekki átt neitt sérstakt erindi inn á Kjalarnes þar sem veðurskilyrði séu varasöm. Áreksturinn hafi þá átt sér stað eftir að M stöðvaði bifreiðina þvert á þjóðveg 1. Ákvörðun M um að snúa við á þessum stað og með þessum hætti hafi verið til þess fallin að skapa stórhættu fyrir hann, farþega í A og aðra vegfarendur. Skyggni hafi auk þess verið verulega skert og hálka á vettvangi, og hafi M því ekki getað dulist sú hætta sem þetta hefði í för með sér, en ekki verði séð að brýna nauðsyn hafi borið til að snúa bifreiðinni við á einmitt þessum stað. Þá verði ekki greint af gögnum málsins að áreksturinn verði á nokkurn hátt rakinn til ökuhraða eða aðgæsluleysis ökumanns B. Hvað varði skerðingarhlutfall verði þá byggt á því að saknæmisstig háttsemi M hafi verið hátt og hættan á stórfelldu líf- og líkamstjóni veruleg. Sé því hæfileg skerðing bótaréttar að 1/3 hluta.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttuð sú afstaða að V hafi, sökum tomlætis, glatað rétti sínum til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun. Þar sem skerðing bótaréttar hafi komið til álita af hálfu V þegar við móttöku frumskýrslu lögreglu hafi V borið að tilkynna M um að skerðing bótaréttar væri til skoðunar. Hafi skerðingin enda byggt á upplýsingum sem lágu fyrir í frumskýrslu lögreglu en þrátt fyrir það hafi ekki verið tilkynnt um hana fyrr en 29. maí 2020, eða rúmum þremur mánuðum eftir að hún lá fyrir. Þá sé fráleitt að M hafi, með hliðsjón af aðstæðum, sýnt af sér stórfellt gáleysi. V byggi á því að það hefði verið mun öruggara að snúa bifreiðinni við í Grundarhverfi eða á hliðarvegi, M hafi hins vegar, vegna veðurs og aðstæðna, ekki haft þá yfirsýn yfir möguleika sem auðvelt sé að benda á eftir á. Þá hafi B átt að haga akstri sínum á þann hátt að eigi væri hætta á árekstri þótt ökutækið sem á undan var staðnæmdist, enda sé það

grundvallarregla umferðarlaga. Enn fremur séu fordæmi fyrir því að fullur bótaréttur sé til staðar þrátt fyrir stórkostlegt gáleysi ökumanns. Beri því að fallast á fulla bótaskyldu.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð vátryggingafélagsins hafi vátryggður í slysátryggingu 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. Takmarkaðra samtímagagna nýtur við um aðdraganda umrædds árekstrar, þar sem M rekur ekki minni til þess hvernig hann atvikaðist og vitnisburðir farþega í A eru ónákvæmir. Þó virðist mega slá því föstu að M hafi ákveðið að snúa bifreiðinni A við á Vesturlandsvegi, við aðstæður, sem samkvæmt lýsingu í lögregluskýrslu voru erfiðar, myrkur, hálka og ísing á vettvangi auk þess sem aftakaveður virðist hafa verið með stormi og eljagangi. A hafi þá verið kyrrstæð þvert á akbrautina þegar B ók á hana. Verður að telja að M hafi ekki getað dulist að það að snúa bifreið við á veginum á þjóðvegi 1, þar sem vænta megí mikillar umferðar, við þessar aðstæður, hefði í för með sér töluverða hættu. Telst M því hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn og með hliðsjón af atvikum öllum telst hæfilegt að skerða bætur til hans að 1/3 hluta vegna þess.

Kemur þá til skoðunar hvort hvort V hafi réttilega sinnt tilkynningarskyldu sinni. Í 1. mgr. 94. gr. laga um vátryggingarsamninga kemur fram að ef vátryggingafélag ætlar að bera fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð að öllu leyti eða hluta skv. öðrum ákvæðum XIII. kafla laganna, þ.á.m. 90. gr. þeirra, þá verði það að tilkynna vátryggingartaka eða þeim sem eigi rétt til vátryggingarbóta skriflega um afstöðu sína og verður að senda tilkynninguna án ástæðulauss dráttar eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum skv. ákvæðum fyrirnefnds XIII. kafla. Ef vátryggingafélag sinnir þessu ekki þá missir það rétt til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun skv. 2. mgr. 94. gr. laganna. Ekki er tilgreindur sérstakur tímafrestur í þessu sambandi og verður því að meta eftir atvikum hverju sinni hvort tilkynning sé send innan ástæðulauss dráttar í skilningi 1. mgr. 94. gr. Fyrirliggjandi er tölvupóstur frá V til lögmanns M, dags. 10. mars 2020, þar sem óskað er eftir framburðarskýrslum og ljósmyndum, auk þess sem óskað er sjúkragagna svo unnt sé að taka afstöðu til bótaskyldu og/eða orsakatengsla. Þá er því ekki mótmælt að frekari gögn hafi fyrst borist V hinn 15. maí 2020, og fyrirliggjandi er tölvupóstur V dags. 29. maí 2020, þar sem tilkynnt er um takmörkun bótaréttar. Með hliðsjón af framansögðu, svo og því að þá voru ekki nema rúmlega tveir og hálfur mánuður frá því V fékk vitneskju um kröfu M, verður ekki talið að V hafi fyrirgert rétti sínum til að bera fyrir sig atvik er leiði til skerðingar bótaréttar.

Niðurstaða.

M, á rétt til bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A, hjá V, en skerða skal bætur til hans um 1/3 hluta.

Reykjavík, 8. apríl 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.