

Mál nr. 27/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Tómlætisfrestur 94. gr. vsl.

Gögn.

1. Málskot móttakið 26. janúar 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 3. mars 2022.
3. Tölvupóstur lögmans M, dags. 7. mars 2022, ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir V með tölvupósti, dags. 29. mars 2022.

Málsatvik.

Árekstur varð með bifhjólinu A, sem M ók, og bifreið á gatnamótum Stórhöfða og Breiðhöfða í Reykjavík hinn 30. júlí 2020. Í gögnum málsins er vitnað til þess að í frumskýrslu lögreglu vegna árekstursins hafi komið fram að M hafi ekið hratt og í aðdraganda áreksturs hafi hann tekið fram úr annarri bifreið. Lögmáður M sendi tilkynningu til V um umferðarslys M hinn 24. ágúst 2020 og í svari V hinn 9. september 2020 kemur fram að málið hafi verið sent á vátryggingafélag þeirrar bifreiðar sem M lenti í árekstri við, auk þess sem eftirfarandi texti fylgdi: „Það þarf að skoða þetta mál. Hann var víst skv. vitnum líklega vel yfir hraðatakmarkunum...“ Nokkur tími leið síðan áður en gögn bárust frá lögreglu, þ.á.m. bíltæknirannsókn, en í nóvember 2021 komst Tjónanefnd vátryggingarfélaganna að þeirri niðurstöðu að M ætti að bera helmingssök vegna árekstursins sökum þess að hann ók of hratt. Með bréfi V til lögmans M dags. 9. nóvember 2021 kom fram að félagið hygðist takmarka ábyrgð sína úr slysátryggingu ökumanns og eiganda um helming vegna stórkostlegs gáleysis M og vísaði V í því bréfi sínu til þess að mat á háttsemi M byggji á því að hann hafi viðhaft framúrakstur sem og ekið of hratt m.v. aðstæður.

M telur ósannað að hann hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn og því sé ekki heimild til takmörkunar ábyrgðar. M bendir á að V beri sönnunarbyrði um að háttsemi M sé hægt að meta til stórkostlegs gáleysis og vísar til þess að V hafi einnig komist að þeirri niðurstöðu, með því að una niðurstöðu Tjónanefndar vátryggingarfélaganna um sakarskiptingu, að M bæri einungis hluta sakar og þannig geti ekki verið um stórkostlegt gáleysi af hans hálfu að ræða. M telur að háttsemi hans sé í mesta lagi einfalt gáleysi og vísar um það til dóms Hæstaréttar í máli nr. 591/2007. M bendir einnig á að vegna afleiðinga slyssins muni hann ekki eftir atvikum, en hann sé vanur að aka sömu leið og bifreið sem lenti á honum hafi átta að veita honum forgang við aksturinn vegna biðskyldu. Vísar er auk þessa til dómaframkvæmdar varðandi takmörkunarlutfall í ýmsum dómum Hæstaréttar.

Í bréfi V til nefndarinnar dags. 3. mars sl. kemur fram að félagið telji ákvörðun um sakarskiptingu ekki hafa áhrif á mat á stórfelldu gáleysi og að bótaréttur einstaklings í fullum rétti geti verið takmarkaður vegna stórkostlegs gáleysis. V vísar til hraðamælingar á bifhjóli M þar sem komi fram að mesti hraði í aðdraganda slyss hans hafi verið 109,4 km/klst þar sem hámarkshraði væri merktur 50 km/klst. V telur að ofsa- og framúrakstur M hafi verið hættulegur og meginorsök þess að tjón varð og sé takmörkun um 50% úr slysátryggingu ökumanns og eiganda því viðeigandi.

Í tölvupósti lögmans M dags. 7. mars sl. kemur fram tilvísun til dóms Hæstaréttar í máli nr. 37/2021, sem kveðinn var upp 9. febrúar 2022, varðandi gildissvið 94. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 þar sem komi fram að ef vátryggingafélag sendi ekki án ástæðulauss dráttar, eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum til takmörkunar bóta, t.d. vegna stórkostlegs gáleysis skv. 1. mgr. 90. gr. sömu laga, þá glati félagið rétti til að bera fyrir sig slíka takmörkun. Í sama tölvupósti er bent á að starfsmaður V hafi vísað til hraðaksturs M í tölvupósti dags. 9. september 2020 og samskipti lögmans M og V hafi verið regluleg eftir það varðandi það að fá frekari gögn frá lögreglu, en þau hafi ekki borist fyrr en 4. nóvember 2021. Aldrei hafi V þó tilkynnt um mögulega takmörkun á ábyrgð sinni og þannig hafi liðið um 14 mánuðir frá því að upplýsingar um mögulegan hraðakstur lágu fyrir hjá V þar til tilkynnt hafi verið um bótaskerðingu. Á þeim tíma hafi V m.a. með tölvupósti 3. júní sl. ekki talið sig hafa leið til að yta á að fá frekari gögn frá lögreglu.

V var gefinn kostur á að gera athugasemdir við viðbótarathugasemdir lögmanns M og með tölvupósti V dags. 29. mars sl. til nefndarinnar kemur fram að V lítur svo á að „slysátjón“ M hafi verið tilkynnt til V 4. nóvember 2021 og þá fyrst hafi rannsóknarskýrsla lögreglu borist til V og þannig hafi V ekki haft möguleika til að taka afstöðu til takmörkunar á ábyrgð fyrr en það sendi bréf til M hinn 9. nóvember 2021 um takmörkun ábyrgðar vegna stórkostlegs gáleysis. Það hafi því liðið fimm dagar og teljist það án ástæðulauss dráttar.

Álit.

Í þessu máli er í fyrsta lagi ágreiningur um hvort V hafi vanrækt skyldu skv. 1. mgr. 94. gr. vsl. til að tilkynna án ástæðulauss dráttar um takmörkun ábyrgðar, eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum samkvæmt ákvæðum vsl. Í 2. mgr. 94. vsl. kemur fram að váttryggingafélag sem vanrækir að senda slíka tilkynningu missi rétt til að bera fyrir sig takmörkun ábyrgðar. Rétt er að taka fyrst afstöðu til þessa ágreinings.

Í dómi Hæstaréttar í máli 37/2021 er fjallað ítarlega um ákvæði 94. gr. vsl. og áhrif tilkynninga um að váttryggingafélag ætli að takmarka ábyrgð sína. Í þeim dómi kemur fram í málsgrein nr. 30: „*Dótt 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004 mæli ekki berum orðum fyrir um að tilkynningarskylda hvíli á félagi um að til athugunar sé að bera fyrir sig rétt til takmörkunar á ábyrgð, án þess að endanleg ákvörðun hafi verið tekin í þeim efnum, er gert ráð fyrir þeirri málsmeðferð í lögskýringargögnum, eins og áður er rakið. Með slíkri tilkynningu er váttryggðum gert kleift að gæta hagsmuna sinna og fyrirbyggt að hjá honum skapist væntingar um fullar bætur þannig að hann hagi ráðstöfunum sínum í trausti þess.*“ Í málinu sem fjallað var um í dómi Hæstaréttar virðist sem váttryggingafélagið sem þar átti í hlut hafi ekki tilkynnt um að það væri til athugunar að bera fyrir sig rétt til takmörkunar á ábyrgð, en váttryggingafélagi beri að gera það ef upplýsingar í gögnum málsins benda til þess. Vitnað má í þessu sambandi til skýringa með 94. gr. vsl. í athugasemdum frumvarpi til laga um váttryggingarsamninga, sbr. málsgrein nr. 24 í dómi Hæstaréttar: „*Í skýringum við 94. gr. í athugasemdum með frumvarpinu var áréttað að orðalag ákvæðisins miðaðist einungis við að félagið tilkynnti að það hygðist bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun en því væri ekki skylt að tilgreina nákvæmlega í fyrstu tilkynningu hversu mikil lækunin yrði enda gæti það ráðist af mati á upplýsingum sem fengjust með síðari gagnaöflun.*“ Við þær aðstæður sem uppi voru í þessu máli verður að telja að V hafi með tilkynningu í tölvupósti hinn 9. september 2020 um að M hafi verið „...vel yfir hraðatakmarkunum...“ haft ástæðu til að gera fyrirvara um að félagið hygðist mögulega bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð vegna stórkostlegs gáleysis og þannig M hefði þannig verið gert kleift að gæta hagsmuna sinna vegna mögulegrar takmörkunar á ábyrgð V.

Þó V telji sig ekki hafa getað tekið endanlega afstöðu til „slysátjóns“ fyrr en rannsóknarskýrsla lögreglu barst til félagsins hinn 4. nóvember 2021 verður að ætla af niðurstöðu í dómi Hæstaréttar í fyrrnefndu máli nr. 37/2021 að slíkur dráttur á því að skýrsla liggi fyrir verði metinn V í óhag, í ljósi þess að félagið hefði átt að hafa frumkvæði að því að afla slíkra gagna í ljósi sönnunarbyrði V um að skilyrði til takmörkunar á ábyrgð séu fyrir hendi. Einnig telst hafa verið ljóst af samskiptum lögmanns M og V, fyrst með tölvupósti dags. 24. ágúst 2020 að um umferðarslys M hafi verið að ræða og það að V hafi mögulega ekki skráð líkamstjón og mögulegan bótarétt M úr slysathyggingu ökumanns og eiganda sem „slysátjón“ við þá tilkynningu getur ekki verið M í óhag. Þrátt fyrir ákveðinn ómöguleika við að fá gögn frá lögreglu í þessu máli verður að líta svo á að upplýsingar um mögulegan hraðakstur M hafi verið komnar fram í frumskýrslu lögreglu sem og upplýsingar um framúrakstur hans í aðdraganda umferðarslyssins. Þær röksemdir eru færðar af hálfu V fyrir stórkostlegu gáleysi M og staðfest er í tölvupósti starfsmanns V til lögmanns M dags. 9. september 2020 að félagið hafi upplýsingar um a.m.k. hraðakstur og hefði við þær upplýsingar átt að gera M ljóst að félagið hefði háttsemi hans til skoðunar vegna mögulegrar takmörkunar á ábyrgð skv. XIII. kafla vsl. Þannig telst V hafa vanrækt að senda tilkynningu til M um mögulega takmörkun ábyrgðar úr slysathyggingu ökumanns og eiganda án ástæðulauss dráttar og skv. 2. mgr. 94. gr. vsl. glatar V því rétti til að bera fyrir sig atvik sem geta leitt til takmörkunar ábyrgðar félagsins og þarf því ekki að fjalla frekar um skilyrði þess.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr slysathyggingu ökumanns og eiganda hjá V.

Reykjavík, 5. apríl 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir