

VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI**Mál nr. 141/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Taka sér far með ölvuðum ökumanni.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 13. apríl 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V ódagsett.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að 18. desember 2022 hafi M orðið fyrir umferðarslysi þegar ökumaður ökutækisins A missti stjórn á því í hálku með þeim afleiðingum að það fór út af veginum og valt nokkrum sinnum. V skerti bótarétt M um 2/3 með vísan til þess að gögn hafi bent til þess að M hafi valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaþurður hafi orðið eða afleiðingar orðið meiri en ella hefði orðið. M telur að þegar litið sé til fyrirliggjandi gagna málsins sé ekki réttlætanlegt að skerða bætur til hans með vísan til þess að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins. M bendir á að V hafi ranglega vísað til 31. gr. almennra skilmála lögboðinna ökutækjatrýggingar, sbr. 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr laga nr. 30/2004 en að um ágreining aðila gildi lög um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 og að auki sé vísað í lagagreinar sem eigi við um vátryggðan sjálfan en ekki farþega ökutækis. Einnig kemur fram að orsakatengsl verði að vera á milli háttsemi M og þess að slysið varð og að sönnunarbyrði hvíli á V. Þá verði að gera ríkar kröfur til sönnunar atvika sem leiða eigi til skerðingar bótaréttar vegna líkamstjóns í umferðarslysum, sérstaklega á grundvelli stórkostlegs gáleysis. M bendir á að í fyrirliggjandi lögregluskýrslum sem voru teknar af aðilum komi hvergi fram að hann hafi vitað eða mátt vita af ástandi ökumanns enda hafi ekki verið tekin af honum skýrsla. M mótmælir því að honum hafi verið kunnugt um ölvun ökumannsins og ekkert í gögnum málsins bendi til þess að hann hafi vitað eða mátt vita það. Ökumaður A hafi sótt hann kl. 8 um morguninn 18. desember 2022 þar sem þeir voru að fara til Reykjavíkur. M hafi ekki verið með ökumanni fyrir bílferðina en vitað af því að hann hafi verið að vinna á kvöldvakt kvöldið áður. M hafi ekki séð ökumanninn drekka áfengi né hafi hann verið ölvaður við upphaf ferðalagsins. Hann hafi því treyst því að ökumaðurinn hafi verið allsgáður. M vísar til dómafordæma máli sínu til stuðnings þar sem farþegar vissu um ölvun ökumanns og bætur voru lækkaðar vegna þessa. Hvergi komi fram í gögnum málsins að ökumaður hafi verið sýnilega ölvaður og virðist sem tómar áfengisumbúðir við ökutækið hafi verið tilefni þess að ökumaður hafi verið látin blása í áfengismæli. Dómafordæmin séu því ólík þeim aðstæðum sem séu uppi í þessu máli. Þá getur M ekki fallist á þau rök V að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að vera ekki í öryggisbelti.

Í bréfi V kemur fram að samkvæmt 1. og 4. mgr. 4. gr. laga nr. 40/2019 um ökutækjatrýggingar skuli eigandi ökutækis bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns, en þó megi lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða gáleysi. Samkvæmt 1. og 3. mgr. umferðarlaga nr. 77/2019 megi enginn stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir áhrifum áfengis og ef magn vínanda í blóði ökumanns nemur 1,20‰ eða meira telst hann óhæfur til þess að stjórna ökutæki. Þá kemur fram að V telji sannað með óyggjandi hætti að ökumaður bifreiðarinnar hafi verið ölvaður í umrætt sinn og vísar V í því sambandi til niðurstöðu úr Drager mæli lögreglunnar sem gaf niðurstöðuna 1,59‰. V telur því að M hefði ekki getað dulist að ökumaðurinn hafi verið ölvaður þegar hann fór upp í ökutækið með honum og er í því sambandi vísað til dóms Landsréttar nr. 498/2020 þar sem vínandamagn ökumanns var 1,66‰ fljótlega eftir atvikið. Með því að taka sér far með bifreiðinni hafi M sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og því til viðbótar hafi M ekki spennt á sig öryggisbelti við aksturinn. Með vísan til þess og að öllu virtu telur V hæfilegt að skerða bótarétt um 2/3 hluta úr ábyrgðartryggingu A.

Álit.

Í máli þessu liggur fyrir að ökumaður A var ölvaður þegar hann missti stjórn á ökutækinu þannig að það fór út af veginum og valt nokkrum sinnum með þeim afleiðingum að M slasaðist.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort M hafi vitað eða mátt vita að ökumaður A hafi verið ölvaður. Samkvæmt lögregluskýrslu sem var tekin á vettvangi eftir slysið kemur fram að það hafi verið nokkuð magn áfengisumbúða við bifreiðina, bæði tómar og fullar ásamt vínflösku. Ökumaður A var látinn blása í Drager áfengismæli á vettvangi sem sýndi 1,59% en M var ekki látinn blása í áfengismæli. Samkvæmt lögregluskýrslu voru bæði öryggisbelti hjá M og ökumanni spennt og vel strekkt eftir slysið. Í Landsréttardómi nr. 498/2020 sem V vísar til þar sem ökumaður var mældur með 1,66% var farþeginn einnig drukinn. Í þessu máli var liggur ekki fyrir að M hafi verið með áfengismagn í blóði. Í gögnum málsins kemur fram að ökumaður A var að vinna kvöldið áður og að hann hafi sótt M heim til hans sama morgun og slysið varð. Það liggja engin gögn fyrir í málinu sem sýna ótvírætt að M hafi mátt vera kunnugt um að ökumaður A hafi verið með áfengismagn í blóðinu þegar hann missti stjórn á ökutækinu. Með vísan til framangreinds er ekki unnt að skerða bótarétt M og er tjón hans því bótaskyldt að fullu. Með vísan til dóms Hæstaréttar nr. 31/2014 verður það ekki talið stórkostlegt gáleysi að M hafi ekki verið í bílbelti.

Niðurstaða.

M á rétt á óskertum bótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 13. júní 2023.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir