

Mál nr. 353/2024**Nafn málskotsaðila (M)****VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns.****Skráningarnúmer ökutækis (X)****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 17. september 2024, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 3. október 2024, ásamt fylgiskjöllum.
3. Viðbótarathugasemdir M með bréfi dags. 7. október 2024.
4. Viðbótarathugasemdir V með tölvupósti dags. 10. október 2024.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna tjónsatburðar 8. apríl 2024 kemur fram að M ók bifreiðinni X á hringtorg, nánar tiltekið svonefnt Vatnsendatorg. Í sömu skýrslu er haft eftir M að hann hafi verið að aka heim til sín af næturvakt, gleymt sér í örskamma stund við aksturinn og lokað augunum og þegar hann hafi opnað augun aftur hafi hann ekið á hringtorgið. Í skýrslunni kemur einnig fram að M hafi fundið fyrir eymslum eftir tjónsatburðinn. Í rafrænni tjónstilkynningu M sjálfs til V frá 8. apríl 2024 kemur fram að hann hafi sofnað undir stýri eftir næturvakt með þeim afleiðingum að hann keyrði upp á hringtorg. Í sjúkraskrá M frá því að hann leitaði til Landspítala Háskólasjúkrahúss eftir tjónsatburðinn er haft eftir honum að hann hafi sofnað undir stýri.

M telur að hann hafi ekki sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn og það eitt að hafa ekið heim eftir næturvakt geti ekki talist til slíks. Einnig telur M að skráning í sjúkraskrá um að M hafi sofnað undir stýri hafi verið ónákvæm miðað við það sem haft er eftir M í lögregluskýrslu, en sá framburður hafi verið strax eftir tjónsatburðinn. M bendir einnig á að ekkert sé að finna í sjúkraskrá M um að hann hafi verið ófær um akstur í greint sinn. M vísar einnig til úrskurða nefndarinnar í málum nr. 124/2022 og 363/2022, máli sínu til stuðnings.

V telur með vísan til rafrænnar tjónstilkynningar M til V á tjónsdegi, sem og annarra gagna, sannað að M hafi sofnað undir stýri í aðdraganda tjónsatburðar og þannig hafi háttsemi hans brotið gegn ákvæði 1. og 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og varúðarreglu a.liðar 13. váttryggingarskilmála V um að vera fær til að stjórna ökutæki örugglega. Þannig hafi M sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn og V sé heimilt að takmarka bætur um helming til M með vísan til 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Með þeirri tilvísun leiðréttir V fyrri tilvísun félagsins til 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 í höfnunarbréfi til M.

Í viðbótarathugasemdum M er ítrekuð tilvísun til ummæla M í lögregluskýrslu þar sem hann kveðst hafa gleymt sér um stund og lokað augunum í aðdraganda tjónsatburðar og ónákvæmara orðalag sé bæði í tjónstilkynningu og lögregluskýrslu. Einnig er ítrekað að ekki komi fram í læknisfræðilegum gögnum að líkamlegt ástand M hafi verið með þeim hætti að hann hafi verið ófær um að stjórna ökutækinu. Einnig telur M að með tilliti til 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 geti V ekki breytt þeim grundvelli sem höfnun félagsins byggir á, eða að það sé of seint fram komið.

Í viðbótarathugasemdum V kemur fram að félagið telur 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 ekki eiga við þar sem M hafi verið tilkynnt um mögulega skerðingu á bótarétti sínum vegna stórkostlegs gáleysis hinn 25. apríl 2024. V vísar einnig til þess að öll skynsemisrök styðji við þá afstöðu félagsins að einstaklingur sofni ekki án þess að um aðdraganda sé að ræða og þegar ökumaður setjist vansvefta undir stýri sé hann bæði að stofna sjálfum sér og öðrum í almennt umferð í hættu og verði að meta það honum til stórkostlegs gáleysis.

Álit.

Þegar váttryggingafélag ber því við að heimild til takmörkunar á ábyrgð þess, eins og 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga, sé fyrir hendi ber félagið sönnunarbyrði um að skilyrði þess ákvæðis sé uppfyllt. Þar segir: „Hafi váttryggður í öðrum váttryggingum en líftryggingum valdið því af

stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið má lækka eða fella niður ábyrgð félagsins. Hið sama á við ef vátryggður hefur af stórkostlegu gáleysi valdið því að vátryggingaratburður varð með því að hlíta ekki varúðarreglum.“ V ber því sönnunarbyrði um að háttsemi M við akstur X hinn 8. apríl 2024 hafi verið þannig að hann hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn.

Röksemdir V eru fyrst og fremst þær að almenn rök hnígi til þess að vansvefta M hafi verið ófær um að stjórna ökutæki örugglega og hann hafi sagst hafa sofnað undir stýri í greint sinn. Í frumskýrslu lögreglu vegna málsins er haft eftir M að hann hafi lokað augum um stund og þannig misst stjórn á X. Gögn málsins benda ekki til þess að rannsókn lögreglu hafi beinst að því að M hafi verið ófær um að aka bifreið í greint sinn. Þó fram komi upplýsingar í sjúkraskrá og tjónstilkynningu um að M hafi þar sagst hafa sofnað undir stýri verður að meta þær upplýsingar í samræmi við framburð M í frumskýrslu lögreglu. Ekki koma fram frekari upplýsingar í læknisfræðilegum gögnum um að ástand M hafi verið þannig að morgni 8. apríl 2024, að hann hafi verið ófær um akstur. Þannig er kominn upp vafi um hvort líkamlegt ástand M hafi verið með þeim hætti að hann hafi verið, eða mátt vita að hann gæti verið, ófær um akstur í greint sinn.

Hallann af slíkum sönnunarskorti ber V sem telst ekki hafa sýnt nægilega fram á að M hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við akstur. M á því rétt á fullum bótum úr slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá V. Þegar af þeirri ástæðu kemur 94. gr. laga um vátryggingarsamninga ekki frekar til umfjöllunar.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns ökutækisins X hjá V.

Reykjavík, 12. nóvember 2024.

rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir