

Mál nr. 379/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda/Kaskótrygging.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Skerðing bóta. Stórfellt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 3. október 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 24. október 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 17. febrúar 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu ók M bifreiðinni A út af Sandgerðisvegi við Rósaselstorg hinn 3. október 2023. Haft er eftir M í skýrslunni að hann hafi sofnað undir stýri þegar hann var að aka vini sínum heim og að hann hafi verið búinn að vaka í 24 klukkustundir. Í síðari framburði M hjá lögreglu kvaðst hann hafa verið búinn að vaka í 20 klukkustundir. Í tilkynningu M til V, dags. sama dag, kvaðst M hafa verið að klára næturvinnu og verið ósofinn og orkulaus. Hafi hann endað á að sofna undir stýri. Í annarri tjonstilkynningu dagsettri sama dag er að finna ítarlegri lýsingu á tildrögum slyssins þar sem M lýsir því að hafa verið að klára næturvinnu og verið búinn að vera vakandi í rúmlega 20 klukkustundir. Þegar hann hafi verið kominn að hringtorginu hafi hann eða líkami hans verið orðinn svo þreyttur eða orkulaus að hann endaði á að sofna undir stýri og aka út af veginum. Vegna tjóns á bifreiðinni A gerði M kröfu um bætur úr kaskótryggingu ökutækis hjá V. Með bréfi dags. 18. október 2023 tilkynnti V að bætur úr kaskótryggingu yrðu skertar um helming með vísan til 5. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019, 26. gr. og 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga (vsl.). Þá var jafnframt tilkynnt að V muni bera fyrir sig sömu sjónarmið og beita skerðingu vegna stórkostlegs gáleysis berist frekari kröfur, þ.á.m. úr slysátryggingu ökumanns og eiganda vegna mögulegs líkamstjóns M.

M hafnar því alfarið að hafa sýnt af sér stórfellt gáleysi með því að aka bifreiðinni þegar slysið varð. Hann hafi verið á leið heim úr vinnu eftir næturvakt og hafði eðlilega verið vakandi í nokkurn tíma vegna þess. Ástand M hafi þó ekki verið með þeim hætti að hann hafi verið óhæfur um að aka bifreiðinni umrætt sinn. M hafi hins vegar á leið sinni skyndilega og sér að miklum óvörum misst athygli eða dottað eitt augnablik sem olli því að hann missti stjórn á bifreiðinni þannig að hún hafnaði utan vegar. Um hafi verið að ræða einstakt óhappatilvik. Fyrir liggi að M hafi hvorki verið undir áhrifum áfengis eða lyfja né hafi hann brotið lög eða háttarnisreglur þegar slysið varð. Telur M fráleitt að V haldi því fram að orsakatengsl hafi verið á milli þreytu hans og slyssins. Það sé V sem beri sönnunarbyrði þess að háttsemi M hafi verið þannig að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Hvorki liggi fyrir að rannsókn lögreglu á tildrögum slyssins hafi beinst að því að M hafi verið ófær um að aka bifreið sinni né heldur komi fram neinar upplýsingar í læknisfræðilegum gögnum um að ástand M hafi verið með þeim hætti að hann hafi verið ófær um akstur þegar slysið varð. Verði V að bera hallann af sönnunarskorti í málinu. Telur M einsýnt að hann eigi rétt á fullum bótum úr bæði kaskótryggingu ökutækis A og úr slysátryggingu ökumanns og eiganda.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kveði á um að enginn megi stjórna eða reyna að stjórna ökutækis ef hann er ekki fær til þess að stjórna ökutækinu örugglega og í því samhengi m.a. vísað til svefnsleysis. Samhljóma varúðarreglu sé einnig að finna í skilmálum slysátryggingar ökumanns og eiganda. Telur V ljóst að sökum svefnleysis hafi M ekki verið í líkamlega færu ástandi til að stjórna bifreiðinni örugglega og hafi háttsemi hans farið gegn varúðarreglum V. Hafi M augljóslega verið vansvefta. Hér sé því um að ræða ökumann sem vísitandi sest undir stýri þar sem hann vissi eða hefði mátt vita að hann væri ófær að stjórna bifreiðinni örugglega sökum svefnsleysis síns. Verði ekki annað séð en að sanngjarnt og eðlilegt sé að bætur hans úr slysátryggingu ökumanns og eiganda séu skertar um helming með vísan til 1. mgr. 90. gr. vsl. Með þeirri tilvísun leiðréttir V fyrri vísun félagsins til 5. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 sem fram kom í bréfi V til M.

Í viðbótarathugasemddum M hafnar hann því að í tjónstilkynningum sínum komi fram að hann hafi verið ófær um að stjórna bifreiðinni vegna svefnleysis og að hann hafi vitað eða mátt vita það þegar hann hóf akstur. Hann hafi skyndilega dottað við stýri í aðdraganda slyssins. Eðlilegt og venjulegt sé að fullorðnir einstaklingar sofi í sex til átta klukkustundir á sólarhring og séu því vakandi í 16 – 18 klukkustundir. Einstaklingur sem er búinn að vera vakandi í þann tíma er ekki sjálfkrafa ófær um að stjórna ökutæki.

Álit.

Í bréfi sínu til nefndarinnar fjallar V eingöngu um kröfu M um fullar bætur úr slysátryggingu ökumanns og eiganda og minnst ekki á kröfu hans um fullar bætur úr kaskótryggingu bifreiðarinnar A. Þrátt fyrir það lítur nefndin svo á að V beri fyrir sig sömu eða sambærileg rök vegna skerðingar bóta úr kaskótryggingu ökutækis, sbr. einnig fyrirbyggjandi bréf V til M, dags. 18. október 2023.

Samkvæmt 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því sem hann fer með. Skv. 2. mgr. sömu greinar má enginn stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann vegna veikinda, hrörnunar, ellihrumleika, ofreynslu, svefnleysis eða neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða af öðrum orsökum er þannig á sig kominn að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð félagsins ef váttryggður hefur í öðrum váttryggingum en líftryggingum valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið og við úrlausn þess skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburður bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Sambærilegt ákvæði er að finna í 2. mgr. 27. gr. laganna þar sem fjallað er um skaðatryggingar. Ljóst er að fyrrgreind lagaákvæði bjóða upp á nokkurt mat og þarf að skoða atvik í hverju máli fyrir sig.

Haft var eftir M í lögregluskýrslu að hann hafi fyrir slysið verið búinn að vaka í 20 – 24 klst. og sofnað undir stýri með þeim afleiðingum að bifreiðin hafnaði utan vegar. Slysið varð klukkan 5.52 að morgni 3. október og kvaðst M hafa verið að aka heim af næturvakt. Í tjónstilkynningu til V lýsti M því að hann hafi verið þreyttur og orkulaus í aðdraganda slyssins. Verður þar af leiðandi að telja, sbr. 1. og 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga, að M hafi verið svo á sig kominn vegna svefnleysis að hann hafi ekki verið fær um að stjórna ökutækinu örugglega. Er því, með vísan til fyrrgreindra 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. vsl., talið heimilt að lækka ábyrgð félagsins. Með hliðsjón af atvikum málsins þykir þó hæfilegt að bætur úr kaskótryggingu ökutækis og úr slysátryggingu ökumanns og eiganda verði skertar um 1/3 hluta.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr kaskótryggingu ökutækis og slysátryggingu ökumanns og eiganda, hjá V en heimilt er að skerða bætur um 1/3 hluta.

Reykjavík, 31. mars 2025
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir