

Mál nr. 194/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis: (A).

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 26. maí 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 12. júní 2025.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 19. júní 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 3. nóvember 2023, varð M fyrir umferðarslysi kvöldið áður. Atvik voru þau að M sem var ökumaður A umrætt sinn ók henni á steinvegg. M, sem varð fyrir töluverðu líkamstjóni, var með skerta meðvitund eftir slysið og mundi ekki eftir aðdraganda þess. Hann sagðist þó telja það ólíklegt að hann hefði ekið á ólöglegum hraða enda væri það ólíkt honum. B, sem var farþegi í A, lýsti því m.a. að bifreiðinni hefði verið ekið á „allavegana yfir 100 km/klst.“ hraða í aðdraganda slyssins, en hann viti þó ekki nákvæman hraða. Lögbundinn hámarkshraði á vettvangi var 50 km/klst. Samkvæmt lögregluskýrslu var blautt og ísing á vettvangi. Fyrir liggur að M var hvorki undir áhrifum áfengis né vímuefna við aksturinn og samkvæmt skýrslu tæknideildar lögreglu, dags. 28. janúar 2025, var A ekki vanbúin til aksturs.

Í málskoti kemur fram að með tölvupósti, dags. 14. apríl 2025, hafi V tilkynnt M að bótaréttur hans yrði skertur um helming með vísan til 23. gr. almennra skilmála félagsins og 90. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004, enda hefði M sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn. M telur að skilyrði fyrir skerðingu séu ekki uppfyllt. Er því sérstaklega mótmælt að hraðaútreikningar sem V hafi aflað einhliða án aðkomu V, svokölluð PC-crash skýrsla, en þar komi fram að ökuhraði A hafi verið 91 km/klst., hafi nokkurt sönnunargildi í málinu. Vísar M einnig til umfjöllunar um slíkar skýrslur fyrir dómi máli sínu til stuðnings en af henni megi ráða að um óáreiðanlega hraðaútreikninga sé að ræða. Er framburði B þá sérstaklega mótmælt. Fram komi í lögregluskýrslu að B hafi verið sjáanlega ringlaður og illa áttaður á vettvangi og verði að skoða framburð hans í því ljósi. Ljóst sé þá að B hafi ekki séð hraðamæli bifreiðarinnar. B lýsi því fyrir lögreglu að ökuhraðinn hafi verið 110, 120 eða 130 km/klst., eða alla vega yfir 100 km/klst. og hann hafi beðið M að hægja á sér. Mikill munur sé á því hvort ekið sé á 100 km hraða eða 130 og sé framburður B einkennilegur. Auk þess hafi spurningar lögreglu verið afar leiðandi. Telji M því framburð B mjög ótrúverðugan og fjarstæðukennt sé að M hefði ekið á umræddum hraða innanbæjar. Því liggi engar áreiðanlegar upplýsingar fyrir um aðdraganda slyssins og sé ósannað að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn.

Verði niðurstaðan þrátt fyrir framangreint sú að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi telur M helmings skerðingu í öllu falli vera úr hófi fram og er vísað til fjölmargra dómafordæma því til stuðnings að skerðingin skuli nema minna en 1/3 hluta.

Í bréfi V til nefndarinnar er því hafnað að framburður B sé ótrúverðugur. Hann hafi upplifað ökuhraða A á bilinu 110 til 130 km/klst. án þess þó að hafa séð á hraðamæli bifreiðarinnar og fullyrði að hraðinn hafi í öllu falli verið meiri en 100 km/klst. Þekkt sé að farþegar í sportbifreiðum, eins og A, vanmeti raunverulegan aksturshraða fremur en ofmeti. Aðilaskýrsla M, þar sem fram komi m.a. að hann hafi aldrei stundað hraðakstur, verði þá ekki lögð til grundvallar niðurstöðu í málinu. M hefði þá mátt gera sér grein fyrir hættu á hálkumyndun á þessum árstíma og á blautum vegi. Er athugasemdum M við gildi og áreiðanleika framlagðs hraðaútreiknings þá alfarið hafnað. Er afstaða V því sú að gögn málsins séu óyggjandi um að M hafi ekið A á nærri tvöföldum hámarkshraða án nokkurs tilefnis eða tillits til aðstæðna. Hafi hann með því skapað stórfellda hættu fyrir sig og aðra vegfarendur. Hafi hann því sýnt af sér verulegt og alvarlegt frávik frá þeirri háttsemi sem honum bar að viðhafa. Þá rekur V dómafordæmi til stuðnings þeirri afstöðu sinni að hæfilegt sé að skerða bætur til M um helming.

Í viðbótarathugasemdum V er því m.a. enn mótmælt að hraðaútreikningar sem V hafi látið vinna hafi sönnunargildi í málinu. Þá sé það með öllu ósannað að farþegar í sportbílum vanmeti ökuhraða þeirra. Hvað varði skerðingarhlutfall þá eigi dómafordæmi þau sem V vísi til sem rökstuðnings fyrir skerðingarhlutfalli ekki við í máli þessu enda séu atvik ósambærileg.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingafélags ef váttryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við úrlausn á þessum atriðum skal litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.

Fyrir liggur að hámarkshraði á vettvangi var 50 km/klst. Þá liggur jafnframt fyrir að blautt var og ísing á vegi og voru því aðstæður til aksturs ekki eins og best verður á kosið. Aðila deilir samkvæmt framansögðu á um það hvort aksturshraði A hafi verið slíkur að það verði metið M til stórkostlegs gáleysis. Taka verður undir það með M að þó niðurstaða hraðaútreikninga þeirra sem V lét vinna hafi verið sú að A hafi verið ekið á 91 kílómetra hraða verða ekki dregnar víðtækar almennar ályktanir af sönnunargagni sem er einhliða aflað án þess að M hafi gefist færi á athugasemdum við það, án þess að litið sé til annarra gagna. Kemur þá framburður B til skoðunar. Samkvæmt því sem B ber fyrir lögreglu sá hann ekki á hraðamælinn en hafi þó talið að ökuhraðinn hafi verið á bilinu 100 til 130 km/klst. Þó B gefi ekki upp nákvæma tölu í þessum efnunum og hafi ekki séð hraðamæli A verður að miða við að farþegar geti greint milli þess hvort bifreið er ekið á löglegum hraða eða u.þ.b. tvöföldum þeim hraða. Styður framburður hans því við fyrrgreinda hraðaútreikninga og þykir því mega álykta sem svo að bifreiðinni hafi verið ekið umtalsvert hraðar en lög gera ráð fyrir. Er því að mati nefndarinnar nægilega sýnt fram á að aksturshraði A hafi verið um 90 km/klst eða meiri í aðdraganda árekstursins. Verður því fallist á að M, sem jafnframt hafi mátt gera sér grein fyrir því að aðstæður á vettvangi, en samkvæmt lögregluskýrslu var blautt og ísing á vegi, kölluðu á sérstaka aðgæslu, hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur A umrætt sinn er hann ók henni á tæplega tvöföldum hámarkshraða. Er því heimilt að skerða bætur til hans.

Kemur þá til skoðunar hver sú skerðing skuli vera. Af heildstæðu mati á gögnum málsins, þ.á.m. þeim dómafordæmum sem aðilar vísa hvor um sig til máli sínu til stuðnings, og þeim atriðum sem fram koma í 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga er það mat nefndarinnar að hæfileg skerðing sé að 1/3 hluta.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda A hjá V, en heimilt er að skerða bætur til hans um þriðjung.

Reykjavík, 19. ágúst 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir