

Mál nr. 253/2021**M og X og
V1 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 v/ frjálsrar ábyrgðartryggingar M****Ágreiningur um bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu bifreiðar vegna tjóns hinn 22. júní 2020.****Gögn.**

Málskot móttakið 21.06.2021 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1, dags. 15.07.2021 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V2, dags. 29.09.2021 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 22. júní 2020, var lögregla kölluð á vettvang vegna slyss X, sem er ólöggráða sonur M. Á vettvangi var haft eftir X að hann hefði ekið vespu í vesturátt á göngustíg og hafi vespan lent á bifreiðinni A með þeim afleiðingum að X féll af henni og lenti á götunni. Ökumaður A sagðist hafa verið að bakka úr bifreiðastæði, og hafi hann snúið A við þannig að hún sneri í norðurátt. Hafi hann ætlað að aka áfram af stað þegar X ók vespunni hratt í vesturátt og lenti á bifreiðinni. Þá er haft eftir vitni, Y, að hann hafi séð X koma á miklum hraða vestur göngustíg sem liggja að Birkigrund 74. A hafi verið að bakka á litlum hraða og X hafi ekið á hana. Þá kemur fram að ákoma hafi orðið á bifreiðinni B, sem var kyrrstæð skammt frá, við það að vespan lenti á henni við fall X. Lögregla lýsir þá aðstæðum svo að A hafi snúið í norður við húsið, göngustígur sé staðsettur austan megin við bifreiðina en engin skil séu milli hans og götunnar við bifreiðastæðið. Í síðari framburði X er haft eftir honum að hann hafi ekið eftir hjólastígnum á um 30 kílómetra hraða á klukkustund en það sé hámarkshraði vespunnar. Hann hafi ekki tekið eftir A sem hafi komið „allt í einu“. Hann geri sér ekki grein fyrir hvort hún hafi verið kyrrstæð, en líklega hafi hún verið það, en önnur bifreið hafi skyggt á hana. Hann hafi ekki náð að stöðva vespuna og ekið á A. X slasaðist nokkuð við atvikið og ráða má af gögnum málsins að vespan hafi eyðilagst.

Í málskoti kemur fram að skemmdir á vespunni og áverkar X bendi ekki til þess að X hafi ekið á A heldur að A hafi verið ekið á X. Þá sé jafnframt ljóst af atvikum að A hafi verið á hreyfingu en ekki kyrrstæð.

Í bréfi V1 kemur fram að þar sem vespunni hafi verið ekið á 30 kílómetra hraða á klukkustund sé ljóst að um sé að ræða létt bifhjól í flokki 2, þar sem bifhjól í flokki 1 séu ekki hönnuð fyrir aksturshraða umfram 25 kílómetra á klukkustund. Sé því um að ræða skráningar- og vátryggingarskyld ökutæki, sbr. 9. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Beri því að skipta ábyrgð í réttu hlutfalli við sök ökumanna, sbr. 5. gr. sömu laga. Verði það þá metið X til sakar að hafa ekið á miklum hraða frá gangstétt, þar sem ekki megi aka bifhjólum í flokki 2, og út á götu án þess að gæta nægilega að annarri umferð. Hvað varði A þá verði ekki með sanngirnri lögð á ökumann hennar sú skylda að hann hefði átt að geta brugðist við háttsemi X, og sé því ekki tilefni til þess að leggja hluta sakar á A. Þurfi þá jafnframt að hafa í huga að A hafi verið á undan X, en í sömu akstursstefnu, og hafi bifreiðinni verið ekið aftur á bak á litlum hraða og hafi hún verið orðin kyrrstæð þegar atvikið átti sér stað. Beri X því alla sök á umræddu atviki.

Í bréfi V2, en af málgögnum má ráða að eigandi A hafi krafist bóta úr ábyrgðartryggingu M hjá félaginu, en X er vátryggður samkvæmt henni, en að þeirri kröfu hafi verið hafnað, kemur fram að V2 telji kröfu M þá að snúið verði við þeirri niðurstöðu V1 að hafna bótaskyldu úr lögbundinni ábyrgðartryggingu A. Samkvæmt lögregluskýrslu hafi A verið ekið aftur á bak úr stöðureit en óljóst sé hvort hún hafi verið kyrrstæð áður en til árekstrar kom. Samkvæmt málskoti telji M bifreiðinni hins vegar hafa verið ekið áfram og hafi hún verið á leið í stöðureitinn er árekstur varð. Hvað sem því líði sé ljóst að A hafi verið á ferð í aðdraganda áreksturs. Reyni á tvenns konar tryggingar, þ.e. lögbodna ábyrgðartryggingu A og frjálsa ábyrgðartryggingu einstaklings. Hinn fyrrnefnda feli í sér hlutlæga bótareglu en ekki hin síðari. Þurfi ökumaður A því að sýna fram á að X hafi sýnt af sér sök sem leitt hafi til tjónsins. Í 4. og 5. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar komi skýrt fram að sá sem verði fyrir tjóni þurfi að hafa verið meðvaldur að tjóninu svo hægt sé að skerða eða fella niður bótaábyrgð. Til að skerða bætur vegna munatjóns þurfi X að hafa sýnt af sér einfalt gáleysi, en stórfellt gáleysi þurfi að koma til svo heimilt sé að skerða bætur vegna líkamstjóns. A hafi skyndilega verið ekið í veg fyrir X. Þó haft sé eftir ökumanni A og vitninu Y að X hafi verið ekið

hratt í aðdraganda áreksturs hafi ekki verið sýnt fram á að X hafi verið yfir löglegum hámarkshraða eða ekið í ósamræmi við aðstæður. Sé því ekki hægt að byggja á því að hann hafi sýnt af sér sök í aðdraganda árekstursins. Í öllu falli sé sökin ekki slík að hún eigi að leiða til skerðingar eða niðurfellingar á bótarétti. Eigi X því rétt til fullra bóta vegna líkams- og munatjóns úr ábyrgðartryggingu A hjá V1.

Álit:

V1 byggir á því að vespa sú sem X ók umrætt sinn hafi verið létt bifhjól í flokki 2 og því skráningar- og vátryggingarskyld. Samkvæmt 28. tl. 1.mgr. 3.gr. umferðarlaga nr. 77/2019 eru létt bifhjól skilgreind sem vélknúin ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum, sem eru ekki hönnuð til hraðari aksturs en 45 kílómetra á klst. og eru með sprengirými sem er ekki yfir 50 sm³ sé það búið brunahreyfli eða samfelld hámarksafl er ekki yfir 4kW sé það búið rafhreyfli. Þá greinast létt bifhjól í létt bifhjól í flokki I séu þau ekki hönnuð til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund og í létt bifhjól í flokki II séu þau hönnuð til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund. Í lögum um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 kemur fram í 7. gr. að ákvæði 4.-6. gr. um skaðabótaábyrgð vegna tjóns gildi ekki um létt bifhjól í flokki I og í 11. gr. kemur fram að þau séu undanþegin vátryggingarskyldu skv. 8.-10. gr. laganna. Fyrir liggur að X bar fyrir lögreglu að hafa verið á „um 30 km“ hraða á klukkustund í aðdraganda tjónsatviksins. Hins vegar verður ráðið af gögnum málsins að umrædd vespa hafi hvorki verið skráð né vátryggð. Þá hafði X á tjónsdegi ekki aldur til að aka lettu bifhjóli í flokki 2, sbr. 4. mgr. 61. gr. umferðarlaga og ekki verður séð að lögregla hafi við rannsókn sína innt hann eftir ökuskipteini. Þrátt fyrir ofangreind ummæli X verður því ekki talið sýnt fram á að umrætt bifhjól hafi verið hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund, enda liggja engin frekari gögn fyrir um það. Verður því að telja að um létt bifhjól í flokki 1 hafi verið að ræða.

Í 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar er að finna hlutlæga ábyrgðarreglu, þ.e. að eigandi (umráðamaður) ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Þá segir í 4. mgr. sömu greinar að bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Í 5. mgr. segir svo að bætur fyrir tjón á munum megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi. Samkvæmt framburði X, sbr. fyrirliggjandi lögregluskýrslu dags. 28. júlí 2020, ók hann eftir göngustígnum á um 30 kílómetra hraða á klukkustund. Hann hafi ekki tekið eftir A sem hafi „komið allt í einu“. Þá kvaðst hann ekki gera sér grein fyrir því hvort A hefði verð kyrrstæð en líklega hefði hún verið það. Önnur bifreið hefði skyggt á hana. X hefði ekki náð að hemla og ekið framán á A. Samkvæmt framburði ökumanns A, sbr. lögregluskýrslu dags. 22. júní 2020, hafi hann bakkað og snúið bifreiðinni við til norðurs og ætlað að keyra af stað þegar X hafi ekið hratt í vesturátt og hafnað á A. Samkvæmt framburði Y, sem var vitni að atvikinu, ók X á miklum hraða vestur göngustíginn og á A sem hafi verið að bakka úr bifreiðastæði á litlum hraða. Hvað málavexti varðar verður að byggja á framangreindum gögnum en framburðir aðila eru nokkuð samhljóða hvað atvikalýsingu varðar, þ.e. að X hafi ekið á A, sem hafi verið á litlum hraða eða kyrrstæð. Þykir því sýnt að X hafi verið meðvaldur að tjóni sínu, er hann ók á nokkrum hraða viðstöðulaust frá göngustíg yfir á akbraut án þess að gæta að annarri umferð, sbr. 1 mgr. 4.gr. umferðarlaga. Verður þá jafnframt að telja að X hafi með ökuhraða sínum í aðdraganda atviksins brotið gegn 2. mgr. 46. gr. umferðarlaga um aksturshraða á m.a. göngustígum, og 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga þar sem segir m.a. að ökumaður skuli haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutæki og geti stöðvað það áður en komið er að hindrun. Verður samkvæmt þessu að telja sýnt fram á að X hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur bifhjólsins umrætt sinn. Svo heimilt sé að lækka eða fella niður bætur vegna munatjóns, sbr. 5. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, er nægilegt að um einfalt gáleysi sé að ræða. Eins og atvikum er háttað hér verður að telja rétt að bætur vegna munatjóns falli að fullu niður. Hvað varðar bætur fyrir líkamstjón, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, þykir rétt að skerða þær um 1/3 hluta á grundvelli stórkostlegs gáleysis X.

Fyrir nefndinni var ekki gerð krafa um greiðslu bóta úr ábyrgðartryggingu M og kemur hugsanlegur ágreiningur aðila hvað það varðar því ekki til frekari skoðunar.

Niðurstaða.

X á rétt til bóta vegna líkamstjóns úr ábyrgðartryggingu A hjá V skerða skal bætur til hans um 1/3 hluta.

Reykjavík 19. október 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.