

Mál nr. 332/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: V1 og V2

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Stórkostlegt gáleysi. Váttryggingaskylda.

Gögn.

1. Málskot móttakið 19. október 2022.
2. Bréf V1 dags. 8. nóvember 2022 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 9. desember 2022.
4. Bréf V2 dags. 5. janúar 2023.
5. Viðbótarathugasemdir V1 dags. 9. janúar 2023.
6. Viðbótarathugasemdir M dags. 10. janúar 2023 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 11. ágúst 2021, og öðrum málgögnum varð, aðfararnótt hins 9. ágúst 2021, árekstur milli bifreiðarinnar A og bifhjólsins B. M var, ásamt annarri stúlku, X, farþegi á bifhjólinu B. Varð hún fyrir líkamstjóni við áreksturinn.

Í málskoti kemur fram að V1 hafi hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A á grundvelli þess að Tjónanefnd váttryggingafélaganna hafi talið B bera alla sök á umræddum árekstri þar sem hann hefði ekki virt forgang umferðar samkvæmt biðskyldu. M felli sig ekki við þá afstöðu enda hafi ökumaður A verið án ökuréttinda og undir áhrifum fíkniefna auk þess sem hann hafi greinilega ekið yfir leyfilegum hámarkshraða. Í viðbótarathugasemdum M er áréttað að ökumaður A hafi sýnt af sér sök og orsakasamband sé milli þess og líkamstjóns M. Þá sé um að ræða hlutlæga ábyrgð eiganda A.

Í bréfi V1, sem var á tjónsdegi váttryggjandi A, eru rakin atvik við áreksturinn og vísað til álits Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem hafi komist að þeirri niðurstöðu að ökumaður B bæri alla ábyrgð á árekstrinum þar sem hann hefði ekki virt biðskyldu. V1 lýsir þá þeirri afstöðu sinni að B sé váttryggingarskyldt bifhjól. Samkvæmt umferðarlögum nr. 77/2019 séu öll vélknúin ökutæki skráningarskyld en létt bifhjól í flokki I séu þó undanþegin skráningarskyldu skv. 1. mgr. 72. gr. laganna. Þau séu einnig undanþegin váttryggingarskyldu skv. 11. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 og ákvæði 5 gr. sömu laga um sakarskiptingu. Létt bifhjól í flokki I sé hins vegar, skv. 28. tl. 3. gr. umferðarlaga, skilgreint sem bifhjól sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund. Samkvæmt bíltæknirannsókn sem framkvæmd hafi verið á B hafi hraðatakmörkun á hjólinu verið aftengd, þannig að það nái 56,7 kílómetra hraða á klukkustund. Við skoðun á hjólinu hafi hraðamælir þess þá verið fastur í 38 kílómetra hraða á klukkustund. Sé B því ekki bifhjól í flokki I, og falli því ekki undir undanþágu frá váttryggingarskyldu sem beri, eins og aðrar undantekningar frá meginreglum, að túlka þröngt. Með framangreindri aftengingu hafi hönnun hjólsins verið breytt. Þegar slíkar breytingar eigi sér stað beri eiganda ökutækis að afla nýrrar gerðarviðurkenningar, sbr. 9. tl. gr. 03.02 reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004. Hefði eigandi B sinnt þeirri skyldu sé ljóst að skráningu B hefði verið breytt og það bæði skráningar- og váttryggingarskyldt. Byggja verði flokkun ökutækja á raunverulegri hönnun þeirra en ekki upphaflegri skráningu, enda væri eigendum bifhjóla ella auðvelt að koma sér undan skráningar- og váttryggingarskyldu þrátt fyrir að breyta virkni bifhjóls með þeim hætti sem hér hafi verið gert. Beri því samkvæmt framansögðu að skipta ábyrgð í hlutfalli við sök ökumanna, sbr. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Telur V1 að háttsemi ökumanns B, sem tekið hafi að sér stjórn skráningar- og váttryggingarskylds ökutækis án þess að hafa til þess tilskilin réttindi, og hafi í engu gætt að forgangi umferðar sem gefin var til kynna með biðskyldumerki og þess í stað ekið viðstöðulaust, og án þess að hægja á sér, yfir gatnamótin, leiða til þess að hann beri alla sök á árekstri aðila. Hvað varði ökumann A þá hafi hann ekið bifreiðinni umrætt sinn án tilskilinna réttinda auk þess sem tetrahýdrokannabínól (kannabis) hafi mælst í blóði hans. Hins vegar sé ekki orsakasamband milli þeirrar háttsemi og árekstursins og vandséð hvernig hann hefði getað brugðist við með öðrum hætti. Hann hafi öðlast réttindi til að aka bifreið, þó slík réttindi hafi ekki verið í gildi á slysdegi og því búið yfir þeirri þekkingu sem þurfi til aksturs bifreiðar, og þá hafi magn

tetrahydrokannabinóls í blóði hans verið lítið. Þá bendi tjón á bifreiðinni einnig til þess að B beri sök á umræddum árekstri. Eigi M því ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A.

Í ljósi afstöðu V1 og þeirra álitamála sem nefndin taldi uppi við afgreiðslu málsins var kallað eftir viðbrögðum V2, sem er tjónsuppgjörsmiðstöð í skilningi 1. mgr. 15. gr. laga um ökutækjatrýggingar, Í bréfi V2 til nefndarinnar kemur fram að B hafi, þegar það kom frá framleiðanda, ekki verið hannað til þess að geta náð meira en 25 kílómetra hraða á klukkustund. Hafi það við nýskráningu verið skráð sem létt bifhjól í flokki I. Eftir að breytingar sem gerðar voru á umferðarlögum með lögum nr. 39/2021 tóku gildi í maí 2021 hafi B verið afskráð enda ekki lengur skráningarskylt ökutæki samkvæmt lögum. Ábyrgð V2 takmarkist við skráningarskyld ökutæki og falli afleiðingar þessa atviks því ekki undir lögbundið ábyrgðarsvið V2. Sú staðreynd að eigendur B hafi breytt þeim öryggisbúnaði sem fylgdi hjólinu frá framleiðanda breyti ekki þeirri afstöðu enda miðist skráningarskylda við ökutæki eins og þau eru búin frá framleiðanda. Jafnvel þó bótaskylda væri til staðar á grundvelli lagaskyldu V2 til að bæta tjón sem leiðir af ökutækjum sem ekki eru ábyrgðartryggð leiði þá af 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar að skipta beri ábyrgð í hlutfalli við sök ökumanna. V2 telji þá ökumann A, á grundvelli ástands hans, réttindaleysis svo og þess að hann hvarf upphaflega af vettvangi, bera meginsök á atvikinu. Þess utan er afstaða V2, teldist bótaskylda til staðar, sú að skerða beri eða fella niður bótarétt M á grundvelli stórkostlegs gáleysis hennar sjálfrar, en hún hafi séð til ökumanns B drekka áfengi fyrir um kvöldið auk þess sem henni hafi mátt vera ljóst að stórhætta skapaðist af því að flytja tvo farþega á B. Auk þess hafi M vanrækt að bera hlífðarhjálms svo sem henni hafi borið.

Í viðbótarathugasemdom M koma fram mótmæli við afstöðu V2, enda verði að horfa til þess hvernig ökutæki var úr garði gert á tjónsdegi enda sé tilgangur umræddrar löggjafar sá að tryggja rétt þeirra sem slasast af völdum notkunar ökutækja. B hafi á slysdegi ekki verið létt bifhjól í flokki I heldur bifhjól í skilningi 8. tl. 3. gr. umferðarlaga, þ.e. hannað til hraðari aksturs en 45 kílómetra á klukkustund og haft sprengirými yfir 50 rúmsentmetra. Burtséð frá sök ökumanna verði svo að horfa til þess að M eigi rétt á að fá tjón sitt bætt, enda sé hlutlæg bótaábyrgð fyrir hendi verði tjón rakið til notkunar ökutækis.

Álit.

Samkvæmt framansögðu hverfist ágreiningur máls þessa að mati nefndarinnar um það hvort bótaskylda sé til staðar á grundvelli hlutlægrar ábyrgðarreglu 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019, eða á grundvelli sakar hlutaðeigandi aðila, þ.á.m. ökumanns hins óvátryggða ökutækis B, sbr. 5. gr. og 1. mgr. 10. gr. en greiðsluskylda hvíli þá á V2 skv. 15. gr. sömu laga.

Kemur þá fyrst til skoðunar hvort B hafi á tjónsdegi verið skráningarskylt ökutæki samkvæmt umferðarlögum, sbr. 7. tl. 3. gr. laga um ökutækjatrýggingar, en það er forsenda þess að tjóni verði skipt á milli A og B í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli á grundvelli 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Samkvæmt 1. gr. 72. gr. umferðarlaga eru létt bifhjól í flokki I undanþegin skráningarskyldu. Í 28. tl. 3. gr. sömu laga kemur fram að létt bifhjól greinist í létt bifhjól í flokki I, sé bifhjólið ekki hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund, og í létt bifhjól í flokki II sé bifhjólið hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund. Samkvæmt bíltæknirannsókn sem fram fór á B, var B hannað og skráð sem létt bifhjól í flokki I. Þó fyrir liggi að búið hafi verið að aftengja hraðatakmarkun á B, í þeim tilgangi að aka því hraðar, verður ekki talið að í því felist að það hafi verið „hannað“ til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund í skilningi umferðarlaga. Þá verður ekki byggt á því að tilvitnaður 9. tl. gr. 03.02 reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, þar sem fjallað er um heimildir Samgöngustofu til afturköllunar gerðarviðurkenninga að tilteknum skilyrðum uppfylltum, feli í sér skýra skyldu eigenda til að hlutast til um breytta skráningu eigi þeir við ökutæki sín með þessum hætti. Án ítarlegrri ákvæða og skýrari leiðbeininga í lögum hvað þetta varðar telur nefndin sér því ekki unnt að komast að þeirri niðurstöðu að létt bifhjól sem hönnuð eru til að falla í flokk I verði skráningar- og vátryggingarskyld við það að eigendur þeirra aftengi hraðatakmarkanir með þessum hætti. Er greiðsluskylda af hálfu V2 því ekki fyrir hendi og verður við úrlausn þessa máls ekki byggt á 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar.

Í 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar segir að eigandi (umráðamaður) ökutækis skuli bæta það tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Þar sem niðurstaða málsins verður samkvæmt framansögðu byggð á þessu ákvæði þarf ekki að taka afstöðu til þess hvort ökumaður A beri sök á umræddu tjónsatviki enda er um hlutlæga ábyrgðarreglu að ræða. Er umfjöllun um þann þátt málsins því stillt í hóf frá því sem kemur fram í

málgögnum. Á M samkvæmt framansögðu, á grundvelli fyrrnefndrar 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A vegna þess líkamstjóns sem hún varð fyrir.

Kemur þá til skoðunar 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar en þar segir að bætur vegna líkamstjóns eða missis framfæranda megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Við skýrslugjöf M hjá lögreglu hinn 13. ágúst 2021, kom fram að hvorki hún né X hafi verið með hjálm meðan á ökuferðinni stóð. Þrátt fyrir að ábyrgð þess að farþegi noti hlífðarhjálm, sbr. 1 mgr. 78. gr. umferðarlaga, hvíli einnig á ökumanni verður að telja að M hafi ekki getað dulist sú áhætta sem í því fólst að nota ekki viðurkenndan hlífðarhjálm. Þá liggur fyrir að B, M og X þrímennu á bifhjólinu, en samkvæmt 3. mgr. 45. gr. umferðarlaga var B, sem var 14 ára á slysdegi, með öllu óheimilt að flytja farþega á því. Þrátt fyrir að meginábyrgð þess að hlíta umræddu ákvæði hvíli á ökumanni verður að miða við að M hafi ekki getað dulist að umrætt hjól var ekki ætlað þremur manneskjum og að hætta gæti verið fólgin í því að þrímenna á því með þessum hætti. Þrátt fyrir ungan aldur M, en hún var 14 ára og tæpra sex mánaða á slysdegi, verður að telja að með fyrrgreindri háttsemi hafi hún sýnt af sér stórkostlegt gáleysi enda hafi hún mátt gera sér grein fyrir þeirri hættu sem í framangreindri háttsemi fælist. Eins og málum er hér háttáð er það mat nefndarinnar að hæfileg skerðing sé 1/4 hluti.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A hjá V1 en skerða skal bætur til hennar um 1/4 hluta.

Reykjavík, 14. febrúar 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir