

Mál nr. 343/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis: A

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Gáleysi.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 21. október 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 27. október 2022 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags 11. nóvember 2022.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 11. maí 2022, varð umferðarslys hinn 10. maí 2022, þegar bifreiðin A sem var ekið norður eftir Mosavegi og rafknúin vespa sem ekið var eftir göngustíg frá Móavegi og yfir á Mosaveg rákust saman við vegþrengingu á Mosavegi. Ólögráða dóttir M, X, var ökumaður og eigandi vespunnar. Haft er eftir ökumanni A í lögregluskýrslunni að hún hafi verið að aka norður Mosaveg og verið komin á þrenginguna og séð að strætisvagn var að koma akandi úr gagnstæðri átt. Hafi A verið komin áleiðis yfir þrenginguna þegar X hafi hafnað á bifreið hennar. Hafi A ekki séð til ferða X en náð að stöðva um leið og óhappið varð, en A hafi verið á vel undir 25 kílómetra hraða í aðdraganda þess. Hafi X hvorki hægt á sér né athugað með umferð fyrir óhappið. Í lögregluskýrslu er þá haft eftir X að hún hafi ekið vespunni a undir 20 kílómetra hraða eftir göngustíg og ætlað sér yfir veginn. Hafi hún séð strætisvagn koma og hægja á sér og hún hafi ætlað að hann væri að hleypa sér yfir götuna en hún hafi ekki séð A koma frá hægri. Samkvæmt Y, ökumanni strætisvagnsins, ók hann suður Mosaveg og sá A sem kom úr gagnstæðri átt komna þvert yfir þrenginguna á Mosavegi. X hafi komið á mikilli ferð án þess að hægja á sér og ekið í hliðina á A.

Í málskoti kemur fram að ágreiningur málsins snúi aðeins að því munatjóni sem varð á vespunni, en V hafi skert bætur vegna þess að fullu á grundvelli þess að X hafi sýnt af sér gáleysi. M krefst þess að munatjón verði bætt að fullu. Í málskoti er byggt á því að af myndbandsupptöku af atvikinu, sem er ekki meðal gagna fyrir nefndinni, megi sjá að A hafi ekki hægt á sér í aðdraganda áreksturs heldur haldið jöfnum hraða þar til hún staðnæmdist skyndilega er vespan ók í hlið hennar. Þá megi ráða af umræddu myndbandi að ökuhraði A hafi verið um 45 kílómetrar á klukkustund en ekki 25 kílómetrar eins og komi fram í lögregluskýrslu. Mosavegur liggja meðfram menntaskóla og hafi ökumaður A því mátt vænta umferðar unglinga á reiðhjólum eða léttum bifhjólum á svæðinu. Hefði A sýnt eðlilega aðgát með tilliti til aðstæðna megi gera ráð fyrir að hún hefði getað stöðvað bifreið sína áður en til áreksturs kom. Þrátt fyrir að X hafi ekki hægt á sér er hún ók yfir akbrautina verði því, og þá einnig í ljósi þess aldurs- og þroskamunar sem sé á A og X, að líta svo á að A beri alla sök á umræddum árekstri.

Í bréfi V til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að X hafi valdið árekstrinum af gáleysi og eigi fulla sök á honum. Bætur út ökutækjatrýggingu A vegna munatjóns skerðist því að fullu. Með þeirri háttsemi að aka vespunni á miklu hraða óhikað að þrengingunni á Mosavegi og framan á A hafi X brotið gegn 46. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 en þar segi í 3. mgr. að ef ökumenn á léttu bifhjóli í flokki 1 á gangstétt þveri akbraut skuli þess gætt að aka eigi hraðar en sem nemi venjulegum gönguhraða. Sama gildi um ökumenn á léttu bifhjóli í flokki 1 sem þveri akbraut á gangbraut. Jafnframt sé rétt að horfa til 1., 3., og 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga en þar segi að ökumaður skuli hafa sérstaka aðgát við vegamót og veita umferð forgang hvarvetna þar sem ekið er inn á veg af vegslóða, stíg, göngugötu o.s.frv. Þá er því mótmælt sem röngu og ósönnuðu að A hafi verið ekið of hratt miðað við aðstæður enda bendi ekkert í gögnum málsins til þess að svo hafi verið.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttað að af útreikningum á hraða A, á grundvelli þess sem sjá megi á umræddu myndbandi af atburðinum megi ráða að hann hafi verið um 45 kílómetrar á klukkustund og því ekki til samræmis við aðstæður á veginum, en á honum séu þrengingar og skilti sem vari við varasamri hægri beygju. Vegsýn X hafi þá verið skert vegna vörubifreiðar sem var lagt í nærliggjandi stæði. Í ljósi allra aðstæðna sé því afar ósanngjarnt að leggja alla sök á árekstrinum á X sem hafi verið ung og reynslulítill í umferðinni á slysdegi.

Álit.

Ekki virðist um það deilt að vespa sú sem X ók umrætt sinn hafi verið létt bifhjól í flokki 1. Í lögum um ökutækjatyggingar 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. Í 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatyggingar 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 5. mgr. sömu lagagreinar segir 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 en eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni er einungis um að ræða ágreining um bótarétt vegna munatjóns.

Samkvæmt framburði X, sbr. fyrirbyggjandi lögregluskýrslu ók X vespunni eftir göngustíg á „undir 20 km/klst hraða“ og ætlaði sér svo að þvera akbrautina um Mosaveg. Hafi hún þá ekki séð A koma frá hægri. Þá kemur fram að vegsýn X til hægri hafi verið skert vegna kyrrstæðrar flutningabifreiðar. Samkvæmt vitnisburði Y var X á mikilli ferð og hægði ekki á sér áður en hún ók vespunni út á akbrautina. A og X virðist þá ekki greina á um að atvik hafi verið með þessum hætti, en hins vegar er deilt um hvort aksturshraði A í aðdraganda áreksturs hafi verið til samræmis við aðstæður. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni er ekki sýnt fram á annað.

Þykir því sýnt að X hafi verið meðvöld að tjóni sínu, er hún ók á nokkrum hraða viðstöðulaust frá göngustíg yfir á akbraut án þess að gæta nægilega að annarri umferð, sbr. 1 mgr. 4. gr. umferðarlaga eða gæta að forgangi annarrar umferðar sbr. 1., 3, og 4. mgr. 26. gr. sömu laga. Verður þá jafnframt að telja að X hafi með ökuhraða sínum í aðdraganda atviksins brotið gegn 3. mgr. 46. gr. umferðarlaga þar sem segir að ef ökumaður á léttu bifhjóli í flokki 1 á gangstétt eða gangbraut þverar akbraut skuli hann gæta þess að aka ekki hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða, 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 gáleysi við akstur bifhjólsins umrætt sinn. Svo heimilt sé að lækka eða fella niður bætur vegna munatjóns, sbr. 5. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatyggingar, er nægilegt að um einfalt gáleysi sé að ræða. Eins og atvikum er háttáð hér verður að telja rétt að bætur vegna munatjóns falli að fullu niður.

Niðurstaða.

M á ekki rétt til bóta vegna munatjóns úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 20. desember 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir