

**Mál nr. 350/2022****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Ökutæki A****Sakarskipting. Stórkostlegt gáleysi.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 26. október 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 16. nóvember 2022, ásamt fylgiskjölum.

**Málsatvik.**

Í málskoti kemur fram að M hafi þann 30. september 2022 verið á rafhlaupahjólí á leið yfir götu þegar bifreiðinni A hafi verið ekið í veg fyrir hann með þeim afleiðingum að H lenti á bifreiðinni og varð fyrir meiðslum. M mótmælir þeirri afstöðu V að rafhlaupahjólíð falli undir skilgreiningu vélknúins ökutækis skv. 42. tölul. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. M telur rafhlaupahjólíð falla undir skilgreiningu á reiðhjólí skv. c-lið 30. tl. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem hjólíð nái að hámarki 20 km/klst. skv. skráningargögnum og að samfellt hámarksafll þess sé 2 kw. Hjólíð sé því ekki hannað til þess að komast hraðar en 25 km/klst auk þess sem það komi fram á heimasíðu Samgöngustofu að vélknúin hlaupahjól tilheyri flokki reiðhjóla og teljist ekki til léttra bifhjóla í flokki I. Þá bendir M á að skv. skráningargögnum framleiðanda hjólsins sé það ekki hannað til hraðari aksturs en 25 km/klst. Með vísan til þess telur M að slysið sé bótaskyld úr ábyrgðartryggingu A og um sé að ræða slys sem falli undir hlutlæga ábyrgðarreglu 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019.

Í bréfi V kemur fram að hámarkshraði hjólsins sé 66 km/klst skv. upplýsingum á heimasíðu Motos og því sé komin fullnægjandi sönnun um að hjólíð hafi verið hannað til að ná þeim hraða. Þá hafi M viðurkennt að hafa ekið hlaupahjólínu á 45 km/klst og faðir M hafi viðurkennt að hlaupahjólíð væri hannað til aksturs á 70 km/klst. Hlaupahjólíð falli því ekki undir skilgreiningu skv. c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga 77/2019 heldur falli það undir skilgreiningu 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga og verði það því að teljast til vélknúins ökutækis skv. 42. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. Hlaupahjólíð hafi því verið skráningarskyld skv. 1. mgr. 72. gr. umferðarlaga og váttryggingarskyld skv. 10. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. V telur að M beri alla ábyrgð á árekstrinum þar sem hann hafi ekið beint út á akbraut í hlið A sem hafi verið kyrrstæð á gatnamótum og brotið með háttsemi sinni fjölda ákvæða umferðarlaga.

**Álit.**

V byggir á því að rafhlaupahjólíð í máli þessu sé bifhjól og því skráningar- og váttryggingarskyld. Samkvæmt 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 eru bifhjól skilgreind sem vélknúin ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 cm<sup>3</sup> sé það búíð brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. Létt bifhjól greinast 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 váttryggingarskyldu skv. 8.-10. gr. laganna. Það liggur fyrir í málinu að rafhlaupahjólíð var hvorki skráð né váttryggt og það liggja ekki fyrir gögn frá Samgöngustofu um að það sé skráningarskyld. Fyrir liggur að M tjáði lögreglu að hann hefði verið á 45 km hraða í aðdraganda árekstursins en þrátt fyrir það verður ekki talið að sýnt hafi verið fram á að rafhlaupahjólíð hafi verið hannað til hraðari aksturs en 25 km á klukkustund. Verður því að telja að um lítið vélknúíð ökutæki sé að ræða sem fellur undir c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. 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 M í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu sem var gerð á slysdegi kvaðst hann hafa verið að aka rafhlaupahjólinu á um 40-45 km/klst og þegar hann var að koma að gatnamótum Fljótasels og Flúðasels og hafi húsið á endanum komið í veg fyrir að hann sæi bifreiðina A í tæka tíð. Kvaðst hann hafa reynt að hemla en það hafi verið of seint. Í lögregluskýrslunni kom fram að ökumaður bifreiðarinnar A sagðist hafa verið að aka vestur Fljótasel þegar hún nam staðar á gatnamótum Fljótasels og Flúðasels og þá hafi hún séð aðila á rafhlaupahjólum koma á miklum hraða og hafi hann klesst í hliðina á bifreiðinni. Samkvæmt framburði Y sem var vitni að atvikinu sá hann þegar rafhlaupahjólíð klessti harkalega á vinstri hlið A en hann gat ekki staðfest að bifreiðin hafi verið kyrrstæð. Hvað málavexti varðar verður að byggja á framangreindum gögnum þ.e. að M hafi ekið á A, sem hafi verið á litlum hraða eða kyrrstæð. Þykir því sýnt að M hafi verið meðvaldur að tjóni sínu, er hann ók á miklum hraða viðstöðulaust á A 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 3. mgr. 42. gr. umferðarlaga þar sem segir m.a. að hjólreiðamenn skuli sýna sérstaka aðgát við vegamót og þar sem akbrautir og stígar skerast. Verður samkvæmt þessu að telja sýnt fram á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur rafhlaupahjósins í umrætt sinn. Hvað varðar bætur fyrir líkamstjón, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, þykir rétt að skerða þær um helming á grundvelli stórkostlegs gáleysis X. Fyrir nefndinni var ekki gerð krafa um greiðslu bóta vegna muna úr ábyrgðartryggingu A og kemur hugsanlegur ágreiningur aðila hvað það varðar því ekki til frekari skoðunar.

**Niðurstaða.**

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V en skerða skal bætur til hans um helming.

Reykjavík, 20. desember 2022.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir