

Mál nr. 372/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis: A

**Miskabætur skv. 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Sönnun.**

Gögn.

1. Málskot mótttekið 31. október 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 21. nóvember 2022.

**Málsatvik.**

Í málskoti kemur fram að faðir M, X, hafi látist er rafmagnsbifhjólínu A var ekið á hann þar sem hann var á ferð á rafskútu eftir hjólastíg við Sæbraut í Reykjavík að morgni hins 10. nóvember 2021. Á grundvelli þess geri M, með vísan til 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, en þar segi að þeim sem af ásetningi eða stórfelldu gáleysi veldur dauða annars megi gera að greiða maka, börnum og foreldrum hins látna miskabætur, kröfu um greiðslu miskabóta úr ábyrgðartryggingu A. V hafi, með bréfi dags. 6. október 2021, hafnað kröfu hennar. M byggir á því að það hafi verið stórkostlegt gáleysi af hálfu ökumanns A að aka rafmagnsbifhjól sínu, sem sé hannað til allt að 45 kílómetra aksturshraða á klukkustund og því létt bifhjól í flokki II, eftir hjólastig þar sem umferð slíkra farartækja sé óheimil samkvæmt ákvæðum umferðarlaga nr. 77/2019. Hafi ökumanni A átt að vera, eða mátt vera, ljóst að ólögleg ferð hans um hjólastíg gæti skapað hættu fyrir leyfilega umferð, ekki síst við þær aðstæður sem uppi voru á slysdegi, þ.e. myrkur, blautt malbik og engin lýsing. Hafi ólögmet ferð ökumanns A um stíginn skapað þær aðstæður sem leiddu til banaslyssins. Í rökstuðningi V fyrir höfnun sé þá byggt á því að báðir aðilar hafi reynt að afstýra árekstri, og báðir sveigt í sömu átt, með þeim afleiðingum að árekstur varð á grasflöt milli hjólastígsins og göngustígs sem liggur nær sjónum. Þessum málflutningi er mótmælt af hálfu M enda sé ekkert í gögnum málsins sem styðji við þessa atvikalýsingu. Því sé þá haldið fram af hálfu M að X hafi verið á rafskútu hægra megin á hjólastígnum með akstursstefnu til austurs, þegar hann mætti A skyndilega sömu megin, þ.e. röngu megin miðað við akstursstefnu A sem var til vesturs. Hafi X því sveigt til vinstri, til norðurs, til að forða árekstri, en á sama tíma hafi ökumaður A sveigt til hægri til að koma sér yfir á réttan helming miðað við akstursstefnu. Jafnvel þó A hefði reynt að afstýra árekstri, eins og haldið sé fram af hálfu V, breyti það þá engu um þær varasömu aðstæður sem vera hans á hjólastígnum hafi skapað.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að félagið telji fyrirliggjandi gögn ekki renna stoðum undir það að ökumaður A hafi valdið slysinu af stórkostlegu gáleysi í skilningi 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Þá er þeirri lýsingu sem fram komi í málskoti um að A hafi verið ekið öfugu megin á reiðhjólástígnum umrætt sinn, þ.e. sömu megin og rafskúta X var, hafnað sem ósannaðri. Það að rafmagnsbifhjólínu A hafi verið ekið eftir hjólastíg umrætt sinn þyki eitt og sér ekki sönnun þess að ökumaður þess hafi valdið slysinu af stórfelldu gáleysi og sé því þar af leiðandi hafnað að skilyrði 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga séu uppfyllt.

**Álit.**

Meðal gagna fyrir nefndinni eru lögregluskýrsla dags. 10. nóvember 2021, skýrsla tæknideildar lögreglu og skýrsla um bíltæknirannsókn á rafhlaupahjólíu hins látna. Frekari gögn er varpað geti ljósi á tildrög slyssins liggja ekki fyrir, t.d. hvorki framburðarskýrsla af ökumanni A né skýrsla um bíltæknirannsókn á A. Þá virðast engin vitni hafa orðið að árekstrinum sjálfum, en þau vitni sem tilgreind eru í fyrirliggjandi lögregluskýrslu komu á vettvang eftir að slysið hafði átt sér stað. Af framangreindum gögnum verður ekki ráðið með vissu um háttsemi A og X í aðdraganda árekstursins, þó ljóst virðist að báðir aðilar hafi beygt til norðurs, og lent harkalega saman en ákomur voru á framendum beggja farartækja. Engin hemla- eða skriðför voru þá sjáanleg á vettvangi en ekki liggur heldur fyrir hver aksturshraði farartækjanna hvers um sig var í aðdraganda áreksturs þeirra. Samkvæmt skýrslu um bíltæknirannsókn á rafhlaupahjólínu var þá búið að aftengja hraðatakörkun, þannig að hámarkshraði þess gat verið 51,2 kílómetrar á klukkustund en ekki 25 eins og upplýsingar framleiðanda gefa til kynna og þá voru hjólbarðar þess slitnir. Eins og áður segir liggur sambærileg skýrsla um A ekki fyrir nefndinni. Af framangreindum gögnum verður ekki talið að sýnt sé fram á að aksturslag A sem slíkt,

eða afstaða þess á hjólastígnum hafi orsakað umrætt slys og verður því ekki, eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni, byggt á því.

Óumdeilt er í málinu að ekki hafi verið heimilt að aka bifhjólinu A, léttu bifhjóli í flokki II, á umræddum hjólastíg. Hins vegar verður samkvæmt framansögðu ekki talið sýnt fram á að sú háttsemi hafi valdið dauða X. Þegar af þeirri ástæðu verður, eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni, að telja að ekki sé sýnt fram á að skilyrði 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga fyrir greiðslu miskabóta séu uppfyllt en sönnunarbyrði þess hvílir á M.

**Niðurstaða.**

M á ekki rétt á miskabótum skv. 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 20. desember 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir