

**Mál nr. 11/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila: V1 og V2****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Stórkostlegt gáleysi. Váttryggingarskylda.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 13. janúar 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 26. janúar 2023 ásamt fylgiskjali.
3. Bréf V1 dags. 2. febrúar 2023 ásamt fylgiskjölum.

**Málsatvik.**

Samkvæmt fyrirleggjandi 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 og í málskoti kemur fram að aðallega sé gerð krafa um bætur úr ábyrgðartryggingu A hjá V1 vegna þess, en til vara sé gerð krafa um að úrskurðað verði um bótaskyldu V2. Í málskoti kemur fram að M sé kunnugt um að sams konar ágreiningur, þ.e. varðandi bótarétt farþegans X, sé rekinn fyrir nefndinni í máli 332/2022, og með leyfi vísist til gagna og röksemda þess málskots eftir því sem við eigi, en ætla megi að nefndin hafi undir höndum öll gögn um umrætt slys. Að öðru leyti vísar M til þess að ekki sé rétt að skerðing á grundvelli ætlaðs stórkostlegs gáleysis M komi til álita enda sé hún barn og verði að skoða gjörðir hennar í því ljósi.

Í bréfi V1, sem var á tjónsdegi váttryggjandi A, til nefndarinnar er einnig vísað til málgagna og frekari umfjöllunar í máli 332/2022. Rekur félagið atvik við áreksturinn og vísar 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 hraðatakörkun 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 tetrahýdrokanntjónsuppgjörsmiðstöðnól (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 tetrahýdrokanntjónsuppgjörsmiðstöðnóls 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 bréfi V2, sem er tjónsuppgjörsmiðstöð í skilningi 1. mgr. 15. gr. laga um ökutækjatryggingar, 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 skráningarskyld 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 ökutækjatryggingar 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 megin sök 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.

### Álit.

Samkvæmt framansögðu hverfist ágreiningur máls þessa um það hvort bótaskylda sé til staðar á grundvelli hlutlægrar ábyrgðarreglu 4. gr. laga um ökutækjatryggingar 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 skráningarskyld ökutæki samkvæmt umferðarlögum, sbr. 7. tl. 3. gr. laga um ökutækjatryggingar, 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 ökutækjatryggingar. 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 liggja 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 ítarlegri 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 ökutækjatryggingar.

Í 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatryggingar 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. Á M því, á grundvelli þessa ákvæðis rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A vegna þess líkamstjóns sem hún varð fyrir.

Kemur þá til skoðunar 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatryggingar 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. Kemur þá til sérstakrar skoðunar framburður M við skýrslugjöf hjá lögreglu hinn 19. febrúar 2022, en þar kemur fram að hún og fleiri krakkar hafi verið við drykkju um kvöldið fyrir umrætt atvik. Hún hafi sjálf drukkið mest allra en ökumaður B hafi tekið nokkra sopa að hún telji en sé ekki viss. Þá hafi hvorki hún né X verið með hjálms meðan á ökuferðinni stóð. Þrátt fyrir að ábyrgð þess að farþegi noti hlífðarhjálms, sbr. 1 mgr. 78. gr. umferðarlaga, hvíli einnig á ökumanni verður að telja að M, sem m.a. fékk höfuðáverka við slysið, hafi ekki getað dulist sú áhætta sem í því fólst að nota ekki viðurkenndan hlífðarhjálms. 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 slysdagi, 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 13 ára og sjö 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 háttað, og þá sérstaklega með tilliti til ungs aldurs M, er það mat nefndarinnar að hæfileg skerðing sé 1/4 hluti.

**Niðurstaða.**

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

Reykjavík, 14. febrúar 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir