

Mál nr. 222/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Gildissvið umferðarlaga. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot dags. 20. júní 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 30. júní 2023, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu og öðrum málgögnum varð, hinn 9. júní 2022, árekstur milli bifreiðarinnar A og rafmagnshlaupahjólans B á frárein af Hringbraut inn á Nauthólsveg. Atvik voru með þeim hætti að M sem var ökumaður rafmagnshlaupahjólans ók af gangstétt og út á fráreinina í veg fyrir bifreiðina A. M varð fyrir líkamstjóni við áreksturinn og hefur krafist bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V. V hefur hafnað bótaskyldu með vísan til þess að umrætt rafmagnshlaupahjól teljist ekki reiðhjól í skilningi 42. tölul. 3. gr. umferðarlaga og að M beri alla sök á árekstrinum. M er þessu ósammála og telur sig eiga fullan og óskertan bótarétt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A. Í fyrsta lagi teljist rafmagnshlaupahjól með um ræðir vissulega reiðhjól, í öðru lagi eru engin orsakatengsl fyrir hendi á milli mögulegs hámarkshraða hlaupahjólans og þeirrar staðreyndar að ekið var á M á gangbrautinni umrætt sinn. Loks var M í rétti umrætt sinn en skv. 3. mgr. 26. gr. laga nr. 77/2019 bar ökumanni A að veita M forgang þegar hann þveraði götuna og jafnframt sýna af sér sérstaka aðgæslu við umrædd vegamót sbr. 1. mgr. 26. gr. sömu laga. Er því ólöglegt að mati M að leggja alla sök á árekstrinum á hann. Til vara krefst M minni hlutfallslegrar skerðingar bótaréttar.

Afstaða V er sú að skipta eigi sök milli ökumanna á grundvelli 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar og að alla sök beri að leggja á M þar sem 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. tölul. 3. gr. umferðarlaga, skilgreint sem bifhjól sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund. Í málinu liggja fyrir að hámarkshraði B var 47,2 km/klst., sbr. rannsóknargögn lögreglu. Ljóst sé því að B falli ekki undir skilgreiningu á léttu bifhjóli í flokki I né undir skilgreiningu á reiðhjóli. Þannig beri að skipta sök í réttu hlutfalli við sök ökumanna samkvæmt 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar, sbr. 7. gr. laganna. Varðandi sakarmatið vísar V til þess að M hafi ekið hratt af gangstíg þvert inn á akbraut með þungri umferð á háannatíma án þess að gæta að annarri umferð. Hafi hann þannig brotið gegn tilvitnuðum ákvæðum umferðarlaga og reglugerða nr. 57/1994 og nr. 822/2004. M hafi ekki farið yfir gangbraut í skilningi umferðarlaga og átti áreksturinn sér ekki stað á gatnamótum. Til vara, ef nefndin komist að þeirri niðurstöðu að ökutækið B flokkist undir skilgreiningu umferðarlaga á reiðhjóli eða léttu bifhjóli í flokki I, er það afstaða V að tilefni sé til að fella niður bótarétt M að fullu vegna eigin sakar.

Álit.

Samkvæmt framansögðu snýst ágreiningur þessa máls um það hvort rafmagnshlaupahjól með B hafi á tjónsdegi verið skráningarskyldt ökutæki samkvæmt umferðarlögum, sbr. 7. tölul. 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 c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 fellur vélknúin hlaupahjól undir þann flokk reiðhjóla sem er annað vélknúin ökutæki sem ekki telst til léttis bifhjóls og er hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Líkt og létt bifhjól í flokki I eru slík reiðhjól hvorki skráningar- né váttryggingarskyld. Létt bifhjól í flokki II er samkvæmt 28. tölul. 3. gr. umferðarlaga, hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund. Fyrir liggur að búin var að aftengja aftengja hraðatakmarkun á B, í þeim tilgangi að aka því hraðar, en það felur ekki í sér að það hafi verið „hannað“ til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund í skilningi umferðarlaga. Með vísan til ofangreinds og úrskurðar nefndarinnar

í málum nr. 350/2022 sem fjallar um sambærilegt álitæfni er það afstaða nefndarinnar að rafmagnshlaupahjólíð, eins og það var hannað, teljist vera reiðhjól skv. c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. Verður við úrlausn þessa máls því ekki byggt á 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar.

Í 1. og 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar segir að eigandi (umráðamaður) ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla í ökutækinu eða ógætni ökumanns, en þó má lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu með ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Við mat á því hvort M hafi verið meðvaldur af tjóninu með stórkostlegu gáleysi verður við sakarmatið að líta til allra aðstæðna. Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu varð árekstur milli A og B við svokallaða göngubverun á frárein frá Hringbraut inn á Nauthólsveg. Göngubverunin er ekki merkt sem gangbraut með umferðarmerki D02.11 né hvítum samsíða röndum eins og áskilið er í 29. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995. Var því ekki um gangbraut að ræða. Bar M þannig að sýna sérstaka aðgát skv. 3. mgr. 42. gr. umferðarlaga og veita umferð um veginn forgang skv. 3. mgr. 26. gr. sömu laga. Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu er að finna framburði tveggja vitna. Annað vitnið kveðst hafa séð M aka í veg fyrir bifreiðina A á „ágætum hraða“ þegar slysið varð og kveðst ekki hafa séð að M hafi litið til beggja hliða áður en hann fór yfir götuna, en var ekki alveg viss. Hitt vitnið kvað M hafa farið yfir á mikilli ferð án þess að líta sérstaklega til beggja hliða. Hið sama kemur fram í framburði ökumanns A. Verður samkvæmt þessu að telja sýnt fram á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur rafmagnshlaupahjólsins í umrætt sinn. Að öllu virtu og með vísan til 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 þykir rétt að bætur úr ábyrgðartryggingu A skerðist um helming. Að sama skapi telst M því eiga rétt á ½ bótum úr ábyrgðartryggingunni.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum að 1/2 hluta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 22. ágúst 2023.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir