

Mál nr. 397/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Tegund vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Notkun ökutækis.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 20. október 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 17. nóvember 2023.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að ökutækinu A hafi verið ekið út af bílastæði 23. ágúst 2022 í veg fyrir M þar sem hann var að hjóla með þeim afleiðingum að hann kastaðist af hjólinu, yfir vegarhlífina og lenti illa. Lögregla kom á vettvang og fyrir liggur lögregluskýrsla. M glímir við þráláta bakverki í kjölfar slyssins. V hafnaði bótaskyldu á grundvelli þess að slysið væri ekki að rekja til notkunar A.

M byggir á því að ökutækið A hafi verið í venjulegri og eðlilegri notkun í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Þegar slysið varð hafi bifreiðin verið í gangi og ökumaður setið undir stýri. Það sé eðlilegur og óhjákvæmilegur þáttur í notkun bifreiðar að hægja á hraða hennar við gatnamót áður en ekið er út á veg. M byggir á því að slysið hafi orðið í svo nánum tengslum við akstur bifreiðarinnar að það hljóti að falla undir notkunarhugtakið. Ökumaður A hafi keyrt upp rampinn frá bílakjallara á Suðurlandsbraut og stöðvað þar í beinni akstursleið M. Sjá megi af myndum sem fylgi lögregluskýrslu að veggir sem liggja meðfram hliðum rampsins geri það ókleift fyrir vegfarendur sem eigi þar leið að sjá ökutæki keyra upp frá bílakjallaranum fyrr en þau koma að gatnamótunum. M hafi því ekki átt þess kost að sjá A koma fyrr en áreksturinn átti sér stað.

Fram kemur að M telji að hugtakið notkun takmarkist ekki við akstur eða hreyfingu ökutækis heldur geti tjón verið rakið til notkunar ökutækis sem stöðvað er skamma stund. Þá kemur fram hjá M að ökumaður A hafi stöðvað ökutækið á miðri gangstétt í veg fyrir M og þannig verið valdur að tjóni hans. M telur að ökumaður hefði átt að sjá hann áður en hún keyrði út á gangstéttina og vísar til 26. gr. umferðarlaga um að öikumanni beri að gæta sérstaklega vel að sér við vegamót.

Í bréfi V kemur fram að ökumaður A hafi verið að gæta fyllsta öryggis þegar hann stöðvaði ökutækið og litið til beggja hliða áður en hún ætlaði að aka út á akbrautina. Ekkert komi fram í gögnum sem sýni að ökumaður A hafi skapað óvænta hættu með því að stöðva áður en ekið er inn á Suðurlandsbraut. M hafi hjólað á 20 km. hraða þegar atvikið varð og hafi því ekki hjólað í takt við aðstæður og því sýnt af sér ógætni. Hefði hann hjólað á gönguhraða hefði hann haft tíma til að bremsa þegar hann hafi séð að ökutækið var kyrrstætt. V bendir á að ökumaður A hafi ekið varlega og stöðvað ökutækið til að líta til beggja hliða þar sem erfitt var að sjá vegfarendur vegna veggisins. M hafi hins vegar ekki hjólað í takt við aðstæður og sýnt af sér ógætni. M hafi ekki gætt fyllsta öryggis eins og honum bar skv. 1. mgr. 43. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Slysið sé því fyrst og fremst að rekja til ógætni M en ekki til notkunar ökutækisins eða hættueiginleika þess.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort slys M sé að rekja til notkunar ökutækisins sem falli undir hlutlæga bótaábyrgð skv. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019, um ökutækjatrýggingar. Samkvæmt 1. mgr. 4. gr. laganna skal eigandi (umráðamaður) ökutækis bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða ógætni öikumanns. Um er að ræða hlutlæga ábyrgðarreglu þ.e. ábyrgð án sakar og gert er ráð fyrir því að orsakatengsl þurfi að vera á milli tjóns sem ökutæki veldur og notkunar þess. Það hvílir á tjónþola að sýna fram á að tjón hans sé rekið til notkunar ökutækis en skv. 4. mgr. 4. gr. laganna má lækka eða fella niður bætur ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningu eða stórkostlegu gáleysi.

Það kemur fram í lögregluskýrslu sem er frumgagn í málinu að ökumaður A hafi stöðvað ökutækið við efri enda rampsins og hafi litið til beggja hliða þegar M hjólaði á vinstra framhorn ökutækisins. Einnig kemur fram að M hafi talið bifreiðina kyrrstæða þegar atvikið varð en hann hafi ekki séð hana í tæka

tíð. Ekki liggur nákvæmlega fyrir hvar ökutækið var stöðvað en verulega ólíklegt er að M hefði hjólað á A hefði það verið kyrrstætt innan rampsins. Það verður því að leggja til grundvallar að ökutækið A hafi verið komið inn á gangstéttina þegar ökumaður stöðvaði það og með vísan til þess verður slysið rakið til notkunar ökutækisins skv. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Ekki hefur verið sýnt fram á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins. Með vísan til þess er V bótaskyld.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu ökutækis A hjá V.

Reykjavík, 9. janúar 2024.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson