

Mál nr. 164/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostleg gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 24. apríl 2023, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 26. maí 2023, ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir líkamsmeiðslum í umferðarslysi hinn 15. júní 2022. Atvik hafi verið þau að hún hafi verið ökumaður rafhlaupahjóls þegar bifreiðinni A hafi verið ekið eftir Laugavegi í veg fyrir hjólið þar sem M hugðist aka yfir Laugaveg við Mjólnisholt. Með bréfi dags. 28. september 2022 féllst V á bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A, þó þannig að M skyldi bera helming tjóns síns sjálf enda hafi hún sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að hafa, samkvæmt framburði vitnis, ekið hjólinu á akbraut sem sé óheimilt, auk þess sem hún hafi haft farþega á hjólinu sem hafi haft áhrif á viðbragðstíma. M telur fulla bótaskyldu vera til staðar. Meginorsök slyssins hafi verið of mikill ökuhraði A, sem samkvæmt framburði ökumanns í lögregluskýrslu hafi verið á 50 kílómetra hraða á götu þar sem hámarkshraði sé 30 kílómetrar á klukkustund. Þá hafi stórri bifreið verið ólöglega lagt við horn Laugavegs og Mjólnisholts þannig að hún skerti sýn A að gatnamótunum og gerði það að verkum að M þurfti að fara fyrir hornið á þeirri bifreið til að líta eftir umferð á Laugavegi. Hafi ökumanni A borið að sýna sérstaka aðgát vegna þessara aðstæðna. M hafi þá stöðvað til að líta eftir umferð en ekki ekið fyrirvaralaust út á götuna. Þá er því mótmælt að M hafi ekið eftir akbraut heldur hafi hún ekið eftir gangbraut við Laugaveg og aðeins ekið út á akbrautina í þeim tilgangi að fara yfir götuna. Vegna aðstæðna á slysstað sé með öllu óásættanlegt að M, sem hafi verið 15 ára á slysdegi, sé gert að bera helming tjóns síns sjálf, enda verði ekki fallist á að gáleysi hennar hafi verið stórkostlegt.

Í bréfi V kemur fram að í lögregluskýrslu dags. 27. júní 2022 lýsi vitni slysinu með þeim hætti að tvennt hefði verið á rafmagnshlaupahjóli á gangstétt að aka Laugaveg en hafi síðan snögglega tekið beygju til vinstri og keyrt í veg fyrir bifreiðina. Samkvæmt reglum Hopp, en M var á leiguhjóli frá því fyrirtæki, skuli ökumaður verða 18 ára eða eldri en M hafi verið 15 ára á slysdegi og þar af leiðandi óheimilt að aka hjólinu. Þá sé óheimilt að vera með farþega á slíku hjóli og geti það eitt og sér verið næg truflun fyrir ökumann og skert viðbragð hans. Þá sé óheimilt að aka rafhlaupahjóli á akbraut, sbr. c. lið 30. tl. 1. mgr. 3 gr. umferðarlaga nr. 77/2019. M hafi þá ekki verið með hjálm svo sem skylt sé sbr. 1. mgr. 79. gr. sömu laga. Allt framangreint leiði til þeirrar niðurstöðu að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og því rétt að hún beri meðábyrgð á tjóni sínu. Þá vekur V athygli á því að misræmi virðist í frásögn M af atvikum, en í lögregluskýrslu komi fram að hún hafi ekið norður Mjólnisholt. Beri að leggja til grundvallar þá lýsingu sem þar komi fram en við mat á gáleysi skipti máli hvort M hafi ekið niður brekku og beint út á götu eða af gangstétt við götuna. Þá sé ósannað að bifreiðin sem var lagt á horninu hafi haft áhrif á sjónsvið M. Þá sé ungur aldur M ekki til fyrirstöðu því að hún geti borið meðábyrgð á tjóni sínu enda megi ætla að hún hafi áttað sig á hættunni sem stafaði af háttsemi hennar.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar skal eigandi (umráðamaður) ökutækis bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns, þ.e. í slíkum tilfellum gildir hlutlæg ábyrgðarregla. Samkvæmt 4. mgr. 4. gr. laganna er heimilt að lækka eða fella niður bætur vegna líkamstjóns ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur af því af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Svo að tiltekin háttsemi verði metin til stórkostlegs gáleysis þarf hún að fela í sér verulegt eða alvarlegt frávik frá því sem almennt má ætlast til.

Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu er eitthvað á reiki hvort M hafi í aðdraganda slyssins ekið norður Mjólnisholt og þaðan yfir Laugaveg, eins og má ráða af framburði hennar sjálfrar og ökumanns A, eða hvort hún hafi ekið eftir gangstétt við Laugaveg og beygt þaðan yfir á akbrautina, eins og má ráða af framburði vitnis að atvikinu. Er því ekki fyllilega ljóst hvort M hafi í aðdraganda slyssins ekið hjólinu

eftir akbraut, í andstöðu við c lið 30. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. Í öllu falli virðist ljóst að M hafi ekki sýnt nægilega aðgát er hún þveraði akbrautina og ekki gætt að áskilnaði 3. mgr. 43. gr. umferðarlaga um að ökumaður á reiðhjólum sem þverar akbraut skuli ekki aka hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Það eitt og sér verður þó aðeins metið henni til einfalds gáleysis en ekki stórkostlegs.

Koma þá til skoðunar önnur atriði sem V metur M til stórkostlegs gáleysis. V byggir m.a. á því að reglur þess fyrirtækis sem M leigði hjólið af kveði á um að ökumaður verði að vera orðinn 18 ára og að óheimilt sé að aka með farþega. Verður þá að líta til þess að utan reglna einstakra leigufyrirtækja er ekki lögbundið aldurstakmark varðandi það hverjir megi aka reiðhjólum sem falla undir skilgreiningu c. liðar 30. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga og er ekki gerð krafa um tiltekin ökuréttindi. Þá er ekki skýrlega kveðið á um bann við því að aka með farþega á reiðhjólum, og verður ekki séð að kveðið sé á um flutning farþega og farms á reiðhjólum í reglugerð, eins og kveðið er á um í 5. mgr. 42. gr. umferðarlaga. Hvað sem því líður verður það metið M til gáleysis að hafa ekki farið að skilmálum leigusala hvað þessi atriði varðar. Þá liggur jafnframt fyrir að M var ekki með hjálm við aksturinn svo sem skylt er skv. 1. mgr. 79. gr. umferðarlaga. Ljóst er því að M sýndi af sér nokkurt gáleysi með háttsemi sinni við aksturinn umrætt sinn. Hins vegar verður ekki talið sýnt fram á að orsakatengsl séu milli þessarar háttsemi og þess að M varð fyrir líkamstjóni eða umfangs þess, en M slasaðist á fæti, vinstri öxl og baki, en ekki verður séð af gögnum málsins að um höfuðhögg hafi verið að ræða.

Þegar litið er heildstætt til allra atvika verður að telja að M hafi sýnt af sér gáleysi, en ekki verður fallist á að það hafi verið stórkostlegt, og við mat á því er jafnframt litið til ungs aldurs hennar og aðstæðna allra. Þrátt fyrir hina skýru hlutlægu ábyrgð sem hvílir á eigendum (umráðamönnum) bifreiða verði tjón af notkun þeirra verður þá ekki að fullu litið framhjá því að ökumaður A ók, samkvæmt framburði hans sjálfs fyrir lögreglu, bifreið sinni á 50 kílómetra hraða á svæði þar sem hámarkshraði er 30 kílómetrar á klukkustund. Um hlutlæga ábyrgð eiganda ökutækis er að ræða, sbr. áðurnefnda 1. gr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, og þarf því sök ekki að koma til, en hins vegar verður litið til þessa við mat á gáleysisstigi M, enda verður einnig að telja að aksturslag A hafi valdið því að hann hafi haft minna svigrúm til að bregðast við og það hafi jafnframt valdið því að tjónið varð meira en ella.

Með tilliti til alls framangreinds og heildstæðu mati á gögnum málsins er það því niðurstaða nefndarinnar að M eigi óskertan rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A vegna líkamstjóns síns.

Niðurstaða.

M á rétt til óskertra bóta úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 5. júlí 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson