

VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI**Mál nr. 233/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila V1 og V2****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Stórkostlegt gáleysi. Váttryggingaskylda.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 23. júní 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 3. júlí 2023 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2 dags. 16. ágúst 2023.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 11. ágúst 2021, og öðrum málsgögnum varð, aðfaranótt hins 9. ágúst 2021, árekstur milli bifreiðarinnar A og bifhjólsins B sem M ók. Varð M fyrir líkamstjóni við áreksturinn.

Í málskoti kemur fram að V1 hafi hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A á grundvelli þess að Tjónanefnd váttryggingafélaganna hafi talið B bera alla sök á umræddum árekstri þar sem hann hefði ekki virt forgang umferðar samkvæmt biðskyldu. M fellir sig ekki við þá afstöðu og byggir á því að B sé létt bifhjól í flokki 1 og því eigi ákvæði 4.-6. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 ekki við um það. Sé því um hlutlæga ábyrgð A að ræða, og ekki komi til skoðunar að lækka bætur til M enda hafi hann hvorki sýnt af sér stórkostlegt gáleysi né ásetning er hann ók inn á veginn enda liggi fyrir að biðskyldumerkið sem um ræði hafi verið lítt sýnilegt vegna gróðurs. Verði ekki fallist á þá afstöðu og komi hefðbundin sakarskipting til álita byggir M hins vegar á því að áreksturinn verði rakinn til sakar ökumanns A sem hafi verið án ökuréttinda og undir áhrifum fíkniefna auk þess sem hann hafi greinilega ekið yfir leyfilegum hámarkshraða. Tjónanefnd hafi þá að mestu byggt niðurstöðu sína á framburði A sem standist ekki nánari skoðun og samkvæmt framburði vitnist hafi bifreiðinni verið ekið hratt og á öfugum vegarhelmingi. Hallinn af sönnunarskorti um atvik máls verði þá að falla á A sem hafi upphaflega flúið af vettvangi. Gerir M því kröfu um að nefndin úrskurði um fullabótaskyldu vegna slyssins úr ábyrgðartryggingu A.

Í bréfi V1, sem var á tjónsdegi váttryggjandi A, eru rakin atvik við áreksturinn og vísað 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 hraðatakmörkun 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. 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 sýnileika biðskyldumerkisins varði vísar V1 til þess að biðskyldumerkingar hafi verið á akbrautinni sjálfi auk þess sem M sé mjög kunnugur staðháttum en hann búi í næsta nágrenni. Hvað varði ökumann A þá hafi hann ekið bifreiðinni umrætt sinn án tilskilinna réttinda auk þess sem tetrahýdrokannabínól (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 tetrahýdrokannabínóls 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.

V2, sem er tjónsuppgjörsmiðstöð í skilningi 1. mgr. 15. gr. laga um ökutækjatrýggingar, segir í bréfi sínu til nefndarinnar 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 skráningarskylt 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 ökutækjatrýggingar að skipta beri ábyrgð í hlutfalli við sök ökumanna. Þess utan er afstaða V2, teldist bótaskylda þess til staðar, sú að skerða beri eða fella niður bótarétt M á grundvelli stórkostlegs gáleysis hans sjálfs, en honum hafi mátt vera ljóst að stórhætta skapaðist af því að flytja tvo farþega á B auk þess sem slíkur farþegaflutningur hafi verið með öllu óheimill. Þá bendi gögn málsins til þess að aksturshraði B hafi verið of mikill miðað við aðstæður svo og þess að sést hafi til M við áfengisneyslu fyrir atvikið. Auk þess hafi M vanrækt að bera hlífðarhjálms svo sem henni hafi borið.

Álit.

Samkvæmt framansögðu hverfist ágreiningur máls þessa að mati nefndarinnar um það hvort bótaskylda sé til staðar á grundvelli hlutlægrar ábyrgðarreglu 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar 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. sömu laga en greiðsluskylda hvíli þá á V2 skv. 15. gr. sömu laga. Rétt er að taka fram að sama álitaefni vegna sama tjónsatburðar kom til skoðunar hjá nefndinni í málum nr. 332/2022 og 11/2023 en í þeim tilvikum voru málsskotsaðilar farþegar á B. Af gögnum málsins verður þá ráðið að ágreiningur þess varði aðeins bótarétt vegna líkamstjóns en ekki munatjóns M og kemur mögulegt munatjón því ekki til skoðunar.

Kemur þá fyrst til skoðunar hvort B hafi á tjónsdegi verið skráningarskylt ökutæki samkvæmt umferðarlögum, sbr. 7. tl. 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 1. mgr. 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 liggi 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 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 tryggingarskyld 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 ökutækjatrýggingar.

Í 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar 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. Er umfjöllun um þann þátt málsins því stillt í hof frá því sem kemur fram í málsgögnum. Á M samkvæmt framansögðu, á grundvelli fyrrnefndrar 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, því rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A vegna þess líkamstjóns sem hann varð fyrir.

Kemur þá til skoðunar 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar 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.

Við skýrslugjöf M hjá lögreglu hinn 13. ágúst 2021, kom fram að hann myndi lítið eftir atvikum við slysið. Þó kemur fram, og er það óumdeilt, að M hafi verið með tvo farþega á hjólinu og var hvorug þeirra með hjálm. Aðspurður um aksturshraða giskar M á að hann hafi verið 30 kílómetrar á klukkustund, en hann muni ekki hvort hraðatakmörkun hafi verið aftengd. Við skýrslugjöf annars farþeganna hjá lögreglu 13. ágúst 2021, kemur fram að hún telji að ökuhraði B hafi verið um 50 kílómetrar á klukkustund og að M hafi „kíkt alltof seint“ þegar hann keyrði inn á götuna.

Samkvæmt framburði ökumanns A var B ekið á bifreiðina án þess að hann hafi áður séð til ferða þess en B hafi ekki verið með tendruð ökuljós. Þá segir í upplýsingaskýrslu lögreglu að biðskyldumerki hafi að hluta til verið hulið með gróðri en að hvítir þríhyrningar hafi verið málaðir á yfirborð götunnar. Skylda til að veita umferð á vegi forgang, sé það gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu, er fortakslaus í umferðarlögum, sbr. 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga. Það leysir M ekki undan slíkri skyldu þó umferðarmerki sé að hluta til hulið gróðri enda benda gögn málsins til að merkingar á vegyfirborði um biðskyldu hafi verið skýrar og greinilegar og M kunnugur staðhátum. Þá verður ekki annað ráðið en M hafi ekið inn á akbraut frá gatnamótum án þess að sýna viðhlítandi aðgæslu og gæta að þeirri umferð sem þar var fyrir. Þá liggur fyrir að M og farþegar hans þrímenntu á bifhjólinu, en samkvæmt 3. mgr. 45. gr. umferðarlaga var M, sem var 14 ára á slysdegi, með öllu óheimilt að flytja farþega á því. Má ætla að sú staðreynd að þrennt var á hjólinu hafi haft töluverð áhrif á þyngd þess og aksturseiginleika og stuðlað að frekara tjóni. Þá virðist aksturshraðinn, þegar M ók bifhjóli með aftengdri hraðatakmörkun frá vegamótum hafa verið töluverður og umfram þann hraða sem gert er ráð fyrir að svo ungir ökumenn sem ekki hafa öðlast ökuréttindi af neinu tagi aki á. Þegar allt framangreint er metið saman er það mat nefndarinnar að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og með því verið meðvaldur að tjóni sínu í skilningi framangreinds ákvæðis. Í ljósi ungs aldurs M er það afstaða nefndarinnar að hæfilegt sé að lækka bætur til hans um helming.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A hjá V vegna líkamstjóns sem hann hlaut við áreksturinn en skerða skal bætur til hans um helming.

Reykjavík, 19. september 2023.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir