

Mál nr. 412/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostleg gáleysi.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 22. október 2024, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 14. nóvember 2024, ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 2. desember 2024.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 10. desember 2024.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir líkamsmeiðslum í umferðarslysi hinn 14. júlí 2023. Í fyrirliggjandi lögregluskýrslu, dags. 27. september 2023, er haft eftir M að hann hafi ekið rafhlaupahjóli sínu á Hjallahrauni í Hafnarfirði til norðurs og ekið á hlið bifreiðarinnar A. Hann hafi ekki tekið eftir því að A ætlaði að beygja til vinstri. Eftir ökumanni A er haft að hann hafi verið að aka Hjallahraun og verið að beygja inn Dalshraun til norðurs er hjólið hafi skyndilega rekist á ökumannshlið A. Hann hafi aldrei orðið rafhlaupahjólsins var. Eftir vitninu X er haft að hann hafi séð M koma á mikilli ferð Hjallahraunið til austurs og hafi aksturslag hans verið ógætilegt. M hefði þá ekki tekið eftir því að A ætlaði að beygja til vinstri á gatnamótum Dalshrauns til norðurs.

M hefur krafist bóta úr ábyrgðartryggingu A vegna líkamstjóns síns. Með tölvupósti V dags. 15. nóvember 2023 var fallist á bótaskyldu sem slíka þó þannig að M skyldi bera helming tjóns síns sjálfur enda hafi hann sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að hafa ekið rafhlaupahjólínu vinstra megin við bifreiðina A í andstöðu við 23. og 42. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Hafi þá verið um fjölfarinn veg að ræða þar sem vænta megi umferðar bifreiða. Er þá tekið fram að ekkert bendi til þess að A hafi verið ekið óvarlega í aðdraganda áreksturs og að samkvæmt „ólögfestum reglum skaðabótaréttar“ megi lækka eða fella niður ábyrgð þegar tjónþoli hafi valdið tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

M fellir sig ekki við þau málalok og er fyrir nefndinni gerð krafa um óskertar bætur en til vara að úrskurðað verði um lægri skerðingu en að helmingi. Í málskoti kemur fram að M hafi verið að fara yfir götuna Dalshraun, á gatnamótum Dalshrauns og Hjallahrauns. A hafi ekið í veg fyrir hann og M ekki náð að stöðva í tæka tíð. Sé það rangt og ósannað að M hafi ekið rafhlaupahjólínu á miðri akrein, á öfugum vegarhelmingi og tekið fram úr A. M hafi þvert á móti hjólað eftir gangstéttinni og á gangstíg áður en hann fór yfir gatnamótin þar sem atvikið varð. Hafi A við þær aðstæður borið að gæta sérstaklega að umferð gangandi og hjólandi og gefa stefnumerki til marks um fyrirhugaða akstursstefnu sbr. 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga. Hafi M þá verið kominn yfir aðra akrein Dalshrauns og hefði A því átt að veita honum athygli er hann beygði inn á Dalshraun. Hraði rafhlaupahjólsins sé takmarkaður við 25 kílómetra á klukkustund og telji M sig hafa verið á um 15 kílómetra hraða er hann fór yfir gatnamótin. Hvað varði framburð vitnissins X þá hafi láðst að spyrja það hvort A hafi gefið stefnumerki til marks um fyrirhugaða akstursstefnu. Þá segi ekkert um það í vitnisburðinum að M hafi verið á röngum vegarhelmingi. Hið eina sem komi fram sé að M fór eftir Hjallahrauni til austurs en vitnið segi ekkert um hvort hann hafi verið á akbraut, bílaplani eða gangstétt. Sé meginorsök slyss M að rekja til aðgæsluleysis ökumanns A. Það sé þá V sem beri sönnunarbyrði þess að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og verði félagið að bera hallann af sönnunarskorti hvað það varðar, s.s. því að ekki séu til ljósmyndir af slysstað.

Í bréfi V til nefndarinnar segir að lýsing M á atvikum á tjónsdegi og framburður X beri það með sér að M hafi ekið hlaupahjólínu eftir Hjallahrauni til austurs og verið staðsettur nærri miðlinu eða á öfugum vegarhelmingi þegar slysið varð. Eftiráskýringar M um að hann hafi ekið eftir bílaplani vinstra megin götunnar og svo yfir akbraut Dalshrauns þar sem atvikið hafi átt sér stað samræmist ekki lýsingum í frumgögnum. Ljóst sé að M hafi ekið rafhlaupahjólínu vinstra megin við A og í sömu átt og hún. Hafi það verið í andstöðu við 1. mgr. 42. gr. umferðarlaga þar sem fram komi að

hjólreiðamaður skuli að jafnaði hjóla í akstursstefnu á hjólastíg eða hjólarein eða hægra megin á akrein þeirri sem lengst sé til hægri. Hafi M þá einnig brotið gegn áskilnaði b-liðar 2. mgr. 23. gr. sömu laga sem kveði á um að ökumaður sem ætli að aka fram úr öðru ökutæki skuli ganga úr skugga um að það sé hægt án hættu og athuga sérstaklega hvort sá sem á undan er hafi gefið merki um að hann hyggist beygja til vinstri. Ekkert bendi þá til þess að ökumaður A hafi sýnt af sér gáleysi í aðdraganda slyssins og liggi ekki annað fyrir en að aksturshraði A hafi verið löglegur og að gefið hafi verið stefnumerki til marks um vinstri beygju. Það sé því mat V að M eigi alla sök á árekstrinum og því sé bótaréttur vegna munaþjóns ekki til staðar sbr. 5. mgr. 4. gr. laga um ökutækjategyggingar. Þar sem slysið verði rakið til stórkostlegs gáleysis M verði bætur vegna líkamstjóns þá skertar um helming á grundvelli 4. mgr. 4. gr. sömu laga.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttað að ekki komi fram í lögregluskýrslu hvar á Hjallahrauni M hafi ekið, þ.e. hvort það hafi verið á akbrautinni sjálfri eða á gagnstétt við götuna. Sé þeim málflutningi V að M hafi ekið á miðri götunni eða á röngum vegarhelmingi því alfarið hafnað. Þá megi ráða af lögregluskýrslu að vafi leiki á því hver ökumaður A hafi verið og þar með hvort viðkomandi sé með gild ökuréttindi, en enginn einstaklingur virðist vera með þá kennitölu sem tilgreind sé í skýrslunni.

Í viðbótarathugasemdum V kemur fram að byggja verði á framburði ökumanns í lögregluskýrslu enda sé hann staðfestur með framburði vitnis og hafi ekkert komið fram er hnekki þeim framburðum. Hvað varði ökumann A þá komi fram í lögregluskýrslu að viðkomandi sé með gild ökuréttindi en þess utan séu engin orsakatengsl milli meints réttindaleysis viðkomandi og slyssins sem megi rekja til stórkostlegs gáleysis M.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjategyggingar 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 tiltekin háttsemi verði metin til stórkostlegs gáleysis þarf hún að fela í sér verulegt eða alvarlegt frávík frá því sem almennt má ætlast til og sönnunarbyrði þess að svo sé hvílir á V.

Liggur þá ekkert fyrir um það að rafhlaupahjólíð hafi verið „ökutæki“ í skilningi 7. tl. 3. gr. laga um ökutækjategyggingar. Kemur því sakarskipting á grundvelli 5. gr. laganna ekki til álita heldur aðeins það hvort heimild til skerðingar á grundvelli 4. mgr. 4. gr. þeirra sé fyrir hendi. Að þessu sögðu takmarkast umfjöllun nefndarinnar við það eitt hvort sannað sé að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins og kemur háttsemi ökumanns A ekki til frekari skoðunar enda eins og áður sagði um hlutlaga ábyrgðarreglu að ræða.

Eins og fram er komið byggir V á því að M hafi ekið eftir akbrautinni, vinstra megin við A, og hafi hann verið að aka fram úr henni. Við þær aðstæður hafi M svo ekið rafhlaupahjólínu á A þegar henni var beygt til vinstri. M byggir hins vegar á því að hann hafi verið á leið yfir götuna Dalshraun á gatnamótum Dalshrauns og Hjallahrauns þegar A hafi ekið í veg fyrir hann. Gögn um vettvang slyssins eru af nokkuð skornum skammti. Í fyrirliggjandi lögregluskýrslu segir þannig aðeins að umferðarslys hafi orðið á gatnamótunum og að rafhlaupahjól M hafi legið á jörðinni á gatnamótunum. Nánari staðsetning er ekki tilgreind og kemur þannig ekki fram hvort slysið hafi orðið á akbraut Hjallahrauns eða Dalshrauns. Engar ljósmyndir af vettvangi er þá að finna í skýrslunni. Þá virðist engin frekari tækniskoðun hafa farið fram á hjólinu, s.s. til að rannsaka nánar aksturshraða þess. Í framburði vitnisins segir þá aðeins að M hafi komið á „mikilli ferð Hjallahraunið til austurs og verið að aka því ógætilega“ en ekki virðist hafa verið innt eftir nánari upplýsingum um staðsetningu hans. Að mati nefndarinnar verða skýrar ályktanir um aðdraganda slyssins því ekki dregnar af fyrirliggjandi gögnum.

Er samkvæmt framansögðu ekki ljóst hvort M hafi í aðdraganda slyssins ekið hjólinu eftir akbraut, í andstöðu við c lið 30. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga eða brotið gegn 23. og 42. gr. þeirra laga svo sem V byggir á. Í öllu falli, sé miðað við frásögn M, virðist ljóst að M hafi ekki sýnt nægilega aðgát er hann þveraði akbrautina og gætti ekki að áskilnaði 3. mgr. 43. gr. umferðarlaga um að ökumaður á reiðhjólum sem þverar akbraut skuli ekki aka hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða, en samkvæmt frásögn hans sjálfs var hann á um 15 kílómetra hraða á klukkustund. Það eitt og sér verður þó aðeins metið honum til einfalds gáleysis en ekki stórkostlegs.

Af framangreindu og eins og mál þetta liggur fyrir telur nefndin slíka óvissu uppi um aðdraganda og atvik slyssins að ekki sé sýnt fram á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Verður V að bera hallann af sönnunarskorti hvað það varðar.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 14. janúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir