

Mál nr. 478/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostleg gáleysi.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 16. desember 2024, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 27. janúar 2025.

Málsatvik.

M varð fyrir líkamsmeiðslum í umferðarslysi hinn 14. nóvember 2022. Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 17. nóvember 2022, kemur fram að slysið virðist hafa orðið með þeim hætti að M hafi komið akandi á rafhlaupahjólí eftir göngustíg um Völundarhús til norðurs, í átt að Baughúsum. Ökumaður A hafi ekið suður Völundarhús og beygt inn á Baughús. Þegar A hafi beygt inn á Baughús hafi M komið akandi á rafhlaupahjólínu yfir gangbraut og hafnað framan á A. Í málskoti kemur fram V hafi með bréfi dags. 8. nóvember 2024 fallist á bótaskyldu vegna líkamstjóns M en skert bótarétt hans um helming á grundvelli 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 þar sem M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Þeirri afstöðu til stuðnings hafi V vísað til framburðar vitnis fyrir lögreglu en þar komi fram að skömmu áður en að M kom að gatnamótum Völundarhúsa og Baughúsa hafi hraði hjólsins verið aukinn verulega. M telur hér um huglæga afstöðu vitnisins að ræða sem styðjist ekki við nein gögn og sé því óljóst hver hraði rafhlaupahjólsins hafi verið í aðdraganda áreksturs. Ökumaður A hafi þá lýst atvikum svo fyrir lögreglu að hún hafi séð M koma á mikilli ferð niður gangstétt sem liggja meðfram akbrautinni. Hafi hún ekki náð að afstýra árekstri. Í málskoti er lýst þeirri afstöðu að fyrst ökumaður A varð vör við M hafi hún átt að geta stöðvað A nægilega snemma til að afstýra slysi. Af hálfu V hafi þó ekki verið litið til þess hvort brestur hafi orðið á öryggisráðstöfunum af hálfu ökumanns A. Í afstöðubréfi V hafi þá jafnframt verið vísað til þess að samkvæmt göngudeildarnótu í sjúkraskrá M hafi hann sagt frá því að í október 2022 hafi hann keyrt á bíl á rafhlaupahjólí án hjálms. Tilgangurinn hafi ekki beint verið að valda sér skaða en hann hefði getað komist hjá árekstrinum hefði hann viljað. Í málskoti er vísað til þess að þessar hugleiðingar M hafi fyrst komið fram í viðtali á göngudeild tæpu ári eftir slysið og ekki sé ljóst hvort M hafi verið að vísa til slyssins 14. nóvember. Börn á aldur við M, en hann var 14 ára og tveggja mánaða á slysdegi, hafi þá ekki náð þeim þroska sem til þurfi til að meta hættur og aðstæður í umferðinni. Það geti leitt til mistaka sem ekki séu til marks um stórkostlegt gáleysi. Vafa um sönnun þess að M hafi valdið slysinu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi verði að túlka honum í hag og sé því óskertur bótaréttur fyrir hendi.

Í bréfi V til nefndarinnar er vísað til afstöðubréfs þess dags. 8. nóvember 2024. Af frásögn ökumanns A og vitnis að atvikinu, svo og öðrum gögnum málsins, megi ráða að M hafi verið meðvaldur að slysinu af ásetning eða stórkostlegu gáleysi. Sé því með vísan til 4. mgr. 4. gr. laga ökutækjatrýggingar tilefni til að skerða bótarétt hans um helming.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 4. gr. laga 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.

Á tjónsdegi féll rafhlaupahjól það sem M ók umrætt sinn undir skilgreiningu c. liðar 30. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 á reiðhjólí. Samkvæmt lögregluskýrslu má ráða að árekstur M og A hafi átt sér stað er M kom akandi á hjólinu yfir gönguþverun í sömu mund og A var beygt inn á Baughús. Samkvæmt framburði vitnis hafði M þá aukið ferðina verulega skömmu áður en hann kom að Baughúsum. Virðist því sem M hafi ekið hjólinu viðstöðulaust, á auknum hraða og án sérstakrar

aðgátar, frá göngustíg við Völundarhús og inn á gönguþverun við vegamót Völundarhúsa og Baughúsa. Í 3. mgr. 42. gr. umferðarlaga segir að hjólreiðamaður skuli sýna sérstaka aðgát við vegamót og þar sem akbraut og stígar skerast. Í 3. mgr. 43. gr. laganna segir jafnframt að ef hjólreiðamaður á gangstétt eða gangbraut þverar akbraut skuli hann gæta að því að hjóla ekki hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Verður að telja sýnt að með fyrrgreindri háttsemi hafi M brotið þessum áskilnaði.

Samkvæmt því sem fram kemur í lögregluskýrslu um atvikið var M ekki með öryggishjálmuð umrætt sinn svo sem skylt er skv. 1. mgr. 79. gr. umferðarlaga. Verður jafnframt að telja að orsakatengsl séu milli þeirrar háttsemi og þess að M varð fyrir líkamstjóni og umfangs þess, en M fékk m.a. höfuðhögg við slysið.

Þegar litið er heildstætt til allra atvika verður að telja að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og hafi með því orðið meðvaldur að tjóni sínu. Er því heimilt, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, að lækka bætur vegna líkamstjóns hans. Með hliðsjón af atvikum öllum svo og ungum aldri M telur nefndin hæfilegt að sú skerðing nemi 1/3 hluta.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta vegna líkamstjóns úr ábyrgðartryggingu A hjá V en heimilt er að skerða bætur til hans um 1/3 hluta.

Reykjavík, 18. mars 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsóttir