

**Mál nr. 247/2020****M og  
V v/ábyrgðartryggingar ökutækisins X****Mögulegur réttur til miskabóta vegna umferðarslyss 17. nóvember 2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 15. júlí 2020 ásamt fylgigögnum.

Bréf V dags. 31. júlí 2020.

**Málsatvik.**

Í gögnum málsins kemur fram að M var ökumaður bifreiðar sem lenti í árekstri við bifreiðina X. Ekki er um það deilt í málinu að ökumaður bifreiðarinnar X beri ábyrgð á árekstrinum á grundvelli sakarskiptingar skv. 89. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 fyrir að hafa ekið inn á gatnamót Bústaðavegar og Kringlumýrarbrautar til austurs, þar sem rautt ljós logaði fyrir akstursstefnu hans, og þar ekið á bifreið M sem hafi ekið gegn grænu ljósi vestur Bústaðaveg og að beygja til vinstri inn á Kringlumýrarbraut til suðurs. Í lögregluskýrslu kemur fram að ökumaður bifreiðar X kveðst hafa verið á um 40 km/klst við akstur austur Bústaðaveg þegar hann sá bifreið fyrir framan sig og að það var rautt ljós fyrir akstursstefnu hans. Hann kvaðst þá hafa hemlað bifreiðinni en runnið inn á gatnamótin og á bifreið sem þar hafi verið fyrir á um 10-20 km/klst hraða. M gerir í máli þessu kröfu um greiðslu miskabóta skv. a.lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

Rétt er að geta þess að nefndin hefur úrskurðað um samrættan ágreining áður, með úrskurði sínum í máli 168/2020, en í því máli var málskotsaðili farþegi í bifreið M, en ekki M sjálfur. Var niðurstaða nefndarinnar sú að ekki væri sýnt fram á að X hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og því væri ekki sýnt fram á rétt til miskabóta skv. a.lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

M gerir í málskoti athugasemdir við þá niðurstöðu, og tekur fram að ómögulegt sé fyrir tjónþola að sýna fram á hver huglæg afstaða tjónvalds hafi verið og að það sé tjónþoli sem beri sönnunarbyrði fyrir því að fyrir hendi séu atvik sem leysi hann undan bótaskyldu. Þá hafi háttsemi X vikið verulega frá viðurkenndri háttsemi og sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, enda hafi hann mátt vænta þess að akstur gegnt rauðu umferðarljósi á fjölförnum vegi gæti leitt til tjóns. Máli sínu til stuðnings vísar M til dómafordæma og vísar að öðru leyti til þess rökstuðnings sem fram kom í máli 168/2020.

M telur þannig að sú háttsemi ökumanns bifreiðarinnar X að hafa ekið í hugsunarleysi inn á gatnamót gegn rauðu ljósi og of hratt miðað við aðstæður hafi falið í sér stórkostlegt gáleysi í skilningi a.liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 og greiða eigi honum miskabætur í samræmi við það úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar. M telur ósannað að ökumaður X hafi ætlað að hemla og að það verði að meta háttsemi hans hlutrænt, sbr. ummæli í dómi Hæstaréttar í máli 11/2019. M bendir á að ökumaður bifreiðar X hafi brotið gegn fjölmörgum ákvæðum umferðarlaga og reglna með akstri sínum og það styðji ályktun hans um stórkostlegt gáleysi auk þess sem það eigi stöð í dómaframkvæmd.

Í bréfi sínu til nefndarinnar gerir V í fyrsta lagi kröfu um að máli þessu verði vísað frá nefndinni þar sem í raun sé um endurupptökubeiðni að ræða og málskotið uppfylli ekki skilyrði til endurupptöku fyrir nefndinni. Verði ekki fallist á frávísunarkröfu hafnar V bótaskyldu og telur skilyrði a.liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga ekki uppfyllt þar sem gáleysi ökumanns bifreiðar X hafi ekki verið á það háu stigi að það teljist stórkostlegt. V bendir á að aðstæður hafi verið slæmar, vegur hafi verið þakinn blautum snjó og veggrip því lítið. V telur einnig ósannað að háttsemi ökumanns bifreiðar X hafi verið það gróf að hann hafi meðvitað ætlað að aka gegn rauðu ljósi og sé því ekki tækt að beita ofangreindu heimildarákvæði til greiðslu miskabóta.

**Álit.**

Þrátt fyrir að ágreining í þessu máli sé að rekja til sömu atvika og komu til umfjöllunar í fyrri úrskurði nefndarinnar ber að líta til þess að málsaðili er ekki hinn sami. Er frávísunarkröfu V því hafnað og málið tekið til efnislegrar afgreiðslu.

Af gögnum málsins er ljóst að ekki er ágreiningur um að árekstur hafi orðið milli bifreiðarinnar X og bifreiðar M með þeim hætti að bifreiðinni X var ekið inn á gatnamót gegn rauðu ljósi. Eins og nýleg dómaframkvæmd varðandi mat á því hvaða háttsemi sé stórkostlegt gáleysi bendir til felur stórkostlegt gáleysi í sér meira eða alvarlegra frávík frá þeirri háttsemi sem viðhafa ber samkvæmt þeim mælikvörðum sem stuðst er við, en þeir eru oftast hlutrænir og í flestum tilvikum á síðari árum skráðar hátternisreglur. Þegar litið er til lýsinga af háttsemi ökumanns bifreiðar X verður að telja ljóst að hann ók of hratt miðað við aðstæður, sbr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með því að geta ekki stöðvað bifreið sína við gatnamót, en skv. 1. mgr. 25. gr. sömu laga ber ökumönnum einnig að sýna aðgát við vegamót. Ekki verður fullyrt um að ökumaður bifreiðarinnar X hafi ætlað að aka yfir gatnamótin gegn rauðu ljósi heldur hafi hann misst bifreiðina inn á gatnamótin sökum veðuraðstæðna. Þó hraði ökumanns bifreiðar X hafi verið of mikill í þeim veðuraðstæðum verður ekki talið að háttsemi hans hafi vikið verulega frá því sem honum bar að viðhafa heldur sé sýnt að hann hafi viðhaft háttsemi sem þarf til að staðreyna nokkurt almennt gáleysi, en ekki á það háu stigi að það teljist stórkostlegt. Ekki verður heldur talið sannað að huglæg afstaða hans hafi falið í sér slíkt tillitsleysi að um sé að ræða stórkostlegt gáleysi. M á því ekki rétt til miskabóta skv. a.lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

**Niðurstaða.**

M á ekki rétt á miskabótum skv. a.lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X hjá V.

Reykjavík, 8. september 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.