

Mál nr. 162/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (X).

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot dags. 3. maí 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 26. maí 2023, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 2. júní 2023.

Málsatvik.

Þann 23. maí 2022 slasaðist M er bifreiðinni X var ekið á hann þar sem hann ók rafmagnshlaupahjólí inn á gönguþverun á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Laugavegs. Í vettvangsskýrslu lögreglu um atvikið er haft eftir M að þegar hann kom að gönguþveruninni hafi allar bifreiðarnar sem voru á akreinum Kringlumýrarbrautar til norðurs við gatnamótin verið kyrrstæðar og hafi hann sökum þess ákveðið að aka rafmagnshlaupahjólínu inn á gönguþverunina. Aðspurður um stöðu umferðarljósa kvaðst M ekki muna hana en gaf þó í skyn að þetta hefði mögulega verið tæpt hjá honum. Í skýrslunni er haft eftir ökumanni X að hann hafi ekið bifreið sinni á hægri akrein á um 40 km/klst. og ætlað sér að þvera gatnamótin til norðurs. Grænt ljós hefði kviknað gegn akstursstefnu hans rétt áður en hann kom að gatnamótunum og hefðu bifreiðar verið á öllum akreinum við gatnamótin og ökumenn þeirra að byrja að aka af stað. Tvö vitni gáfu lögreglu framburð sinn og þau sammála um að grænt ljós hafi logað gegn akstursstefnu X er árekstur varð og að M hafi farið inn á gönguþverunina þegar grænt ljós hafi logað fyrir umferð norður Kringlumýrarbraut.

M hefur krafist bóta vegna líkamstjóns síns úr ábyrgðartryggingu X hjá V og hefur V fallist á bótaskyldu en telur að skerða beri bótarétt um 1/3 hluta með vísan til 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019. M er ósáttur við þá skerðingu og telur ljóst að V hafi ekki fært sönnur fyrir því að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi eða ásetning umrætt sinn. Hann hafi farið yfir gatnamótin þegar grænt ljós logaði á gönguljósum. Þegar hann var kominn yfir eyjuna sem skilur á milli gagnstæðra akreina þá skipti gönguljósið um lit. Á þessum tímapunkti voru kyrrstæðir bílar á fyrstu þremur akreinunum en enginn bíll var á fjórðu og síðustu akreininni. M taldi að þarna væru aðeins þrjár akreinar og mat aðstæður þannig að þar sem hann væri kominn út á gangbrautina þar sem bílar voru stopp þá væri öruggast að klára að fara yfir þrátt fyrir að ljósin hefðu skipt um lit eftir að hann kom út á gangbrautina. Á fjórðu akreininni hafi svo bifreiðin X komið á töluverðum hraða þannig að af verður slys. Fer M fram á að nefndin endurskoði skerðingu V á bótarétti.

V vísar til framburða vitna í lögregluskýrslu og telur skýrsluna vera mjög sterka sönnun fyrir því hvernig atvikið bar að og að ljóst sé að M hafi farið yfir á rauðu ljósi. Er það afstaða V að það sé engum vafa undirorpið að orsök atviksins verði rakin til þess að M hafi ekið rafhjólí gegn rauðu ljósi og með því ollið þeim árekstri sem átti sér stað. Þá er það mat V að hlutfall skerðingar í málinu sé eðlilegt að teknu tilliti til atvika, aðstæðna og háttsemi.

Í viðbótarathugasemdum sínum vísar M til dóms Hæstaréttar í máli nr. 293/2015 og úrskurðar nefndarinnar í máli nr. 10/2007 máli sínu til stuðnings.

Álit.

Samkvæmt 1. og 4. 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 í ökutækinu eða ógætni ökumanns, en þó má lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu með ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Við mat á því hvort M hafi verið meðvaldur af tjóninu með stórkostlegu gáleysi verður við sakarmatið að líta til allra aðstæðna.

Samkvæmt 30. tölul. 1. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 tilheyra vélknúin hlaupahjól flokki reiðhjóla. Samkvæmt 3. mgr. 7. gr. laganna skal vegfarandi fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem gefnar eru til kynna með umferðarljósum. Í VII. kafla laganna er að finna sérreglur fyrir reiðhjól

og segir í 3. mgr. 43. gr. að ef hjólreiðamaður á gangstétt þverar akbraut skuli hann gæta að því að hjóla eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Sama á við um hjólreiðamann sem þverar akbraut á gangbraut. Gatnamót Kringlumýrarbrautar og Laugavegs eru með fjórum akreinum til norðurs og tveimur til suðurs með eyju á milli sem aðskilur akstursáttir. Tvenn umferðarljós eru fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur sem ætla sér að þvera Kringlumýrarbraut. Að sögn vitnis sem lögregla hafði samband við, fór M á mikilli ferð inn á gönguþverunina eftir að grænt ljós kviknaði fyrir umferð norður Kringlumýrarbraut. Af þessum vitnaframburði verður þannig ekki annað ráðið en að M hafi farið inn á gönguþverunina á miklum hraða gegn rauðu ljósi og braut hann þar með gegn fyrrgreindum ákvæðum umferðarlaga. Með því sýndi M af sér háttsemi sem verður virt honum til stórkostlegs gáleysis með því að hafa farið yfir gönguþverun á þessum tilteknu gatnamótum gegn rauðu ljósi. Í viðbótarathugasemdom sínum vísar M til dóms Hæstaréttar í máli nr. 293/2015 og úrskurðar nefndarinnar í máli nr. 10/2007. Að mati nefndarinnar eru málsatvik í þeim málum ekki sambærileg. Í fyrra málinu var tjónþoli eingöngu 14 ára gamall og voru bifreiðar á tveimur akreinum nýbúnar að stöðva gegn rauðu ljósi en grænt ljós logað á einni akrein af þremur. Þannig tekur Hæstiréttur það sérstaklega fram að misskilja hafi mátt aðstæður á gatnamótunum. M var á slysdegi tæplega 26 ára gamall og verður ekki séð að hægt hafi verið að misskilja aðstæður á gatnamótunum sem sama hætti í máli því sem hér er til umfjöllunar. Í seinna málinu var um að ræða akstur gegn einstefnu en ekki þverun yfir umferðarþung gatnamót gegn rauðu ljósi og atvik því á engan hátt sambærileg. Að öllu virtu og með vísan til 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 þykir rétt að bætur úr ábyrgðartryggingu X skerðist um 1/3 hluta. Að sama skapi telst M því eiga rétt á bótum að 2/3 hluta úr ábyrgðartryggingunni.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum að 2/3 hluta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X hjá V.

Reykjavík, 5. júlí 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir