

VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI**Mál nr. 332/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Tegund vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.****Gögn.**

- 118. Málskot mótttekið 19. september 2023, ásamt fylgiskjölum.
- 119. Bréf V, dags. 12. október 2023, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi verið á ökutækinu A sem er bifhjól á Sæbraut þegar bifhjólið lenti á ökutækinu B sem var stopp á akbrautinni. Nánar tiltekið hafi M verið að aka á eftir ökutækinu C sem hafi sveigt skyndilega yfir á hægri akrein vegna ökutækis B sem hafi verið stopp. M hafi ekki séð ökutækið C en reynt að sveigja frá því en ekki tekist og rekist í hlið þess. Við áreksturinn hafi M fallið á götuna og slasast. V hafnaði bótarétti á þeim grundvelli að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að aka bifhjólinu án réttinda í umferð og telur vera orsakatengsl milli gáleysis M og slyssins.

M telur að þótt hann hafi ekki haft réttindi þá þýði það ekki sjálfkrafa að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða. Líta þurfi til sakar ökumannsins og hvernig slysið bar að og atvika að öðru leyti þegar meta er hvort skerða eigi bætur skv. 90. gr. laga nr. 30/2004, um vátryggingasamninga. Hefði ökumaður B sveigt fyrr frá ökutæki C hefði slysið ekki átt sér stað því þá hefði M komið auga á kyrrstæða ökutækið. M sé reynslumikill þegar kemur að bifhjólaakstri þótt hann hafi ekki verið búinn að taka mótorhjólaprófið en hann hafi stundað bifhjólaakstur frá 17 ára aldri. Þá hafi ökutækið C verið stopp á miðri akrein en ekki látið renna út í kant, ekki hafi verið kveikt á viðvörunarljósum og þríhyrningi ekki komið fyrir. Þá hafi akreinin verið blaut enda komi fram í lögregluskýrslu að það hafi gengið á með skúrum fyrir slysið.

Í bréfi V kemur fram að óumdeilt sé að M hafi ekki tilskilin réttindi til að aka þungu bifhjóli. Þá komi fram í skilmála B-1 um ökutækjetryggingar félagsins varúðarreglur skilmálans þar sem rakið er að ökumaður skuli hafa hæfni til þess að stjórna ökutækinu örugglega og hafa til þess tilskilin réttindi. Háttsemi M sé því augljóst brot á skilmálum félagsins og fari jafnframt í bága við 58. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. V tekur fram að ekki hafi verið sýnt fram á það með sannanlegum hætti að M hafi reynslu af akstri bifhjóla eins og því sem hann ók á slysdegi. Það er mat V að háttsemi M hafi falið í sér stórkostlegt gáleysi þ.e. að aka bifhjóli sem hann hafi aldrei öðlast réttindi til að aka og hafi reynsluleysið kristallast í aðdraganda atburðarins þar sem M hafi ekki gætt nægilegs bils milli bifhjólsins og næsta ökutækis að framan. Að lokum bendir V á að það sjáist skýrlega á ljósmyndum af vettvangi að kveikt hafi verið á hættuljósum B og því sé einnig lýst í lögregluskýrslu.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þegar hann keyrði á ökutækið B eins og nánar er rakið í málsatvikum. Í lögregluskýrslu sem er frumgagn málsins kemur fram að ökutækið B hafi verið kyrrstætt á vinstri akrein með neyðarljósin virkjuð. Þá kemur fram að veðrið var þurr en þungskýjað en áður hafi gengið á með skúrum. Aðspurður segist M ekki hafa náð að sveigja fram hjá kyrrstæða ökutækinu og farið með hliðina á bifhjólinu utan í hliðina á B. Við það hafi hann fallið á götuna. Það liggur fyrir að M hefur aldrei öðlast réttindi til að aka bifhjóli.

Í 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur fram að ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skuli vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skuli þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. Í 1. mgr. 36. gr. umferðarlaganna kemur fram að ökumaður skuli jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra og miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og umferðaraðstæður að öðru leyti. Þá kemur fram að ökumaður skuli haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutæki og geti stöðvað það á þeim hluta vegar sem fram undan er og hann sér yfir og áður en komið er að hindrun. Í 1. mgr. 58. gr. umferðarlaga kemur fram að enginn megi stjórna bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini sem ríkislögreglustjóri gefur út. Í varúðarreglum

skilmála ökutækjategyggingar A koma fram kröfur um að ökumaður hafi hæfni til að stjórna ökutæki og hafi til þess réttindi.

Eins og áður hefur komið fram hefur M ekki gilt ökuskírteini fyrir bifhjól. Ekki liggur fyrir í málinu hlutlaus sönnun um að M hafi verið vanur að aka bifhjóli en jafnvel þótt svo hefði verið þá gætti hann hvorki að því að hafa nægt bil á milli sín og ökutækisins fyrir framan svo ekki væri hætt á árekstri sbr. 2. mgr. 18. gr. né að áskilnaði 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingasamninga, segir að lækka megi eða fella niður ábyrgð váttryggingafélags ef váttryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi eða ekki ekki hlítt varúðarreglum. Þegar litið er til atvika í þessu máli og réttindaleyfis M má ætla að hann hafi ekki fengið þá reynslu í bifhjólaakstri sem nauðsynleg er til að stjórna bifhjóli með öruggum hætti. Leiddi það til þess að hann hafði ekki stjórn á bifhjólinu við þær aðstæður sem sköpuðust þegar hann ók í hliðina á B. Sú háttsemi M að aka í umrætt sinn án tilskilinna ökuréttinda verður, ásamt fyrrgreindum atriðum, metin honum til stórkostlegs gáleysis og hefur í för með sér skerðingu bóta. Með vísan til atvika allra þykir rétt að bætur verði skertar um helming.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum að helmingi úr slysategyggingu ökumanns vegna ökutækis A hjá V.

Reykjavík, 21. nóvember 2023.
rafræn undirskrift

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson