

Mál nr. 144/2024**Nafn málskotsaðila (M)****VARNARAÐILI (V2) HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI****Nafn varnaraðila (V): (V1) og (V2).****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis: Rafhlaupahjól (A) og (B).****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 26. apríl 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 16. maí 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2 dags. 24. september 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu varð þann 19. nóvember 2023 árekstur milli vélknúna hlaupahjólsins A, sem M ók, og ökutækisins B á bifreiðastæði við Dalveg 2-4. Á vettvangi er hámarkshraði 15 km/klst. Í framburðarskýrslu M kom fram að hann hafi verið að aka á bifreiðastæðinu á leiðinni heim til sín. Sagðist hann ekki hafa séð bifreiðina fyrr en það var of seint og sagði ökumann bifreiðarinnar B ekki hafa tekið eftir sér og ekið á sig. Kvaðst hann hafa lent framan á vinstri hlið bifreiðarinnar og kastast áfram á framrúðuna og þaðan á götuna. Ökumaður B kveðst hafa verið að aka úr hringtorginu á Dalvegi, inn á bifreiðastæðið til móts við Vínbúðina. Sagðist hann hafa ekið á um 10 km/klst. og taldi hann hraða hlaupahjólsins hafa verið mun meiri eða um 30 km/klst. og vildi hann meina að hann hafi fengið hlaupahjólíð á bifreiðina en ekki öfugt. Sagði hann atvikið hafa gerst mjög hratt, hann hafi litið í kringum sig áður en hann beygði inn á bifreiðastæðið en sagði farþega í bifreiðinni hafa allt í einu tekið eftir hlaupahjólínu og kallað á sig um að hemla. Ekki hafi tekist að stöðva í tæka tíð og því hafi árekstur orðið. Í árekstrinum varð M fyrir líkamstjóni og hefur vegna þess gert kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B á grundvelli hlutlægrar ábyrgðarreglu 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. V hafnaði bótaskyldu með bréfi dags. 11. janúar 2024 á þeim forsendum að rafhlaupahjól M falli ekki undir skilgreiningu reiðhjóls og M beri því alla sök á árekstrinum á grundvelli 6. gr. laga um 30/2019. Þá tók V einnig fram að þrátt fyrir að rafhlaupahjólíð félli undir skilgreiningu reiðhjóls, hafi M fyrirgert rétti sínum til bóta vegna stórkostlegs gáleysis.

M telur það ljóst að bótaskylda sé til staðar úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B. M byggir í fyrsta lagi á því að rafmagnshlaupahjólíð sem hann ók í umrætt sinn falli undir skilgreiningu reiðhjóls í skilningi c-liðar 30. tölul. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og því gildi ákvæði 4-6. gr. laga 30/2019 um skaðabótaábyrgð ekki um rafmagnshlaupahjólíð hans, sbr. 7. gr. sömu laga. Bendir M á að ekkert bendi til þess að hjólíð sé hannað til að ná meiri hraða en 25 km/klst. og auk þess kemur það fram á heimasíðu Samgöngustofu að vélknúin hlaupahjól tilheyri flokki reiðhjóla og teljist ekki til léttra bifhjóla í flokki I. Með vísan til þess telur M að slysið sé bótaskyldt úr ábyrgðartryggingu B og um sé að ræða slys sem falli undir hlutlæga ábyrgðarreglu 1. mgr. 4. gr. laga 30/2019. Þá telur M að ekki eigi að koma til skoðunar að fella niður bætur hans skv. 4. og 5. mgr. 4. gr. laganna þar sem hann sýndi hvorki af sér stórkostlegt gáleysi né ásetning í umrætt sinn. Bendir M á að hann hafi ekki vitað til þess að hámarkshraði rafmagnshlaupahjólíð væri meiri en gefið var upp, þ.e. 25 km/klst. þrátt fyrir að fyrir liggi skýrsla um rannsókn þar sem fram kemur að hámarkshraði þess sé 65,8 km/klst. Þá bendi ekkert til þess að hlaupahjólíð hafi verið á meiri hraða en 25 km/klst. M byggir á því til vara, ef ekki er fallist á að rafmagnshlaupahjólíð teljist reiðhjól í skilningi umferðarlaga, að ökumaður B beri alla ábyrgð á slysinu á grundvelli 5. greinar laga 30/2019. Ökumanni B hafi borið að ganga úr skugga um að innkoma hans á bílastæðið skapaði ekki hættu fyrir þá sem þar voru, sbr. 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga. Verði ekki fallist á að ökumaður B beri alla ábyrgð á árekstrinum mótmælir M því harðlega að hann hafi fyrirgert sér öllum rétti til bóta.

V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, telur að fram sé komin fullnægjandi sönnun þess efnis að rafmagnshlaupahjólíð hafi verið hannað til aksturs á allt að 85 km hraða á klst. Byggir sú afstaða V í fyrsta lagi á upplýsingum um hjólíð á Internetinu þar sem fram kemur að hjólíð sé hannað til aksturs á allt að 85 km hraða á klst. Í öðru lagi liggi fyrir rannsókn lögreglu sem leiðir í ljós að hægt hafi verið að aka hjólinu á allt að 65,8 km hraða á klst. Í þriðja lagi liggi fyrir viðurkenning M sjálf þess efnis að

hann hafi ekið vélknúna hlaupahjólinu bæði í eco stillingu og turbo stillingu en í báðum stillingum kemst hjólið yfir 25 km hraða á klst. samkvæmt niðurstöðu lögreglurannsókna. Þá hafi hann í framburði hjá lögreglu viðurkennt að hafa náð 35 km hraða á hjólinu. Í fjórða lagi liggi fyrir framburður ökumanns B um að rafhlaupahjólinu hafi verið ekið á 30 km hraða á klst. og vitnis um að hjólinu hafi verið ekið á meiri hraða en bifreiðinni og mögulega hraðar en 25 km á klst. Samkvæmt c-lið 30. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga eru vélknúin hlaupahjól skilgreind sem reiðhjól. Skilyrði þess er að þau séu hönnuð til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Vélknúna hlaupahjólið sem M ók í umræddu atviki fellur ekki undir þá skilgreiningu og telst því til vélknúins ökutækis sbr. 42. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. Þar kemur fram að vélknúin ökutæki séu ökutæki, annað en reiðhjól, sem ætlað er til aksturs á landi og er búið aflvél sem knýr það. Fellur vélknúna hlaupahjólið nánar tiltekið undir skilgreiningu bifhjóls skv. 8. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. Ökutækið fellur ekki undir skilgreiningu á léttu bifhjóli, hvorki flokki I eða II, sbr. skilgreiningar 28. tl. 1. mgr. 3. gr. laganna.

Í bréfi V2, sem er tjónsuppgjörsmiðstöð í skilningi 2. mgr. 15. gr. laga um ökutækjatryggingar, til nefndarinnar kemur fram að á tjónsdegi féllu rafmagnshlaupahjól undir skilgreiningu reiðhjóls í skilningi c-liðar 30. tölul. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Því gildi ákvæði 4.-6. gr. laga nr. 30/2019 um skaðabótaábyrgð ekki um rafmagnshlaupahjól sbr. 7. gr. sömu laga. Þessi skilgreining sé staðfest á heimasíðu Samgöngustofu þar sem kom einnig fram að rafmagnshlaupahjól tilheyrðu flokki reiðhjóla, þ.e. fram að lögum um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019 þann 22. júní síðastliðinn þegar nýr flokkur varð til undir heitinu „smáfarartæki“. Ef bifhjól er hannað til hraðari aksturs en 25 km hraða á klst., er það bæði skráningarskylt og vátryggingarskylt. Rafmagnshlaupahjól sé hins vegar hvergi í lögum skilgreint sem bifhjól og gildi því ekki sömu reglur um rafmagnshlaupahjól og gera um bifhjól. Það sé því ekkert í lögum sem gefur til kynna að rafmagnshlaupahjól verði skráningar- eða vátryggingarskyld þó þau séu hönnuð eða þeim breytt þannig að þau geti ekið á meiri hraða en 25 km hraða á klst. Það eina sem myndi gerast ef þau geti ekið hraðar en 25 km á klst. er að þau verði óheimil. Óheimil farartæki geti ekki verið skráningar- eða vátryggingarskyld. Þessu til stuðnings sé ekki boðið upp á það hjá Samgöngustofu að skrá rafmagnshlaupahjól þar sem engin skráningarskylda er á slíkum farartækjum. Ábyrgð V2 sé bundin við skráningarskyld ökutæki. Af því leiðir að afleiðingar atviksins falli ekki undir ábyrgðarsvið V2 samkvæmt lögum.

Álit.

Ágreiningur málsins hverfist aðallega um það hvort M eigi rétt á að fá líkamstjón sitt bætt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X á grundvelli hinnar hlutlægu ábyrgðarreglu 4. gr. laga um ökutækjatryggingar nr. 30/2019. Til vara gerir M kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X á grundvelli árekstrarreglu 5. gr. laganna þar sem segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hluta eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

Kemur fyrst til skoðunar hvort rafhlaupahjólið A hafi á tjónsdegi verið reiðhjól eða skráningarskyld ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Í 7. tl. 3. gr. laga um ökutækjatryggingar segir að ökutæki merki í lögunum skráningarskyld ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Í umferðarlögum nr. 77/2019 er í 30. tl. 3. gr. laganna fjallað um skilgreiningu á því sem telst til reiðhjóls í skilningi laganna. Þar kemur fram í c. lið umrædds 30. tl. að reiðhjól sé meðal annars vélknúið hlaupahjól, en þar sé um að ræða annað lítið vélknúið ökutæki sem ekki telst til léttis bifhjóls og er hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Samkvæmt 1. mgr. 72. gr. umferðarlaga eru létt bifhjól í flokki I undanþegin skráningarskyldu. Í 28. tl. 3. gr. sömu laga kemur fram að létt bifhjól sé vélknúið ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem ekki er hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. og með sprengirými sem er ekki yfir 50 cm³ sé það búið brunahreyfli eða samfelld hámarksafl sem er ekki yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli. Létt bifhjól greinast í létt bifhjól í flokki I, sé bifhjólið ekki hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund, og í létt bifhjól í flokki II sé bifhjólið hannað til hraðari aksturs en 25 kílómetra á klukkustund. Samkvæmt hraðaprófi lögreglu á rafknúna hlaupahjólinu A mældist mesti hraði hjólsins í svokallaðri turbo stillingu í þriðja gír vera 65,8 km/klst. Þá hefur V lagt fram gögn frá seljanda hlaupahjóls af sömu gerð þar sem fram kemur að það sé hannað til aksturs á allt að 85 km á klst. hraða og er vélarafli 2 x 1500W. Skv. þessu telst A ekki vera létt bifhjól í flokki I eða II enda hjólið hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. Kemur þá til skoðunar hvort A falli undir skilgreiningu laganna á bifhjóli. Í 8. tl. fyrrnefndar 3. gr. umferðarlaga er bifhjól vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 cm³ sé það búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. Af þessari skilgreiningu á

bífhjóli verður ekki annað ráðið en að rafknúið hlaupahjól sem hannað er til aksturs á allt að 85 km á klst., falli þarna undir. Þar með var A skráningar- og vátryggingarskylt, sbr. 7 tl. 3. gr. laga um ökutækjatrýggingar og 1. mgr. 72. gr. umferðarlaga.

Þar sem talið er að tjónsatvikið þann 19. nóvember 2023 hafi hlotist af árekstri ökutækja skiptist tjónið á ökutækin í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eigi að máli og með hliðsjón af atvikum öllum skv. árekstrarreglu 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Þegar af þeirri ástæðu getur M ekki gert kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B á grundvelli hinnar hlutlægu bótareglu 4. gr. laganna.

Kemur þá til skoðunar sök ökumanna í umrætt sinn, sbr. 5. gr. laga nr. 30/2019. Árekstur varð líkt og fyrr segir á bifreiðastæði við Dalveg 2-4. Lýsing lögreglu á aðstæðum á vettvangi var á þann veg að fremur skýjað hafi verið en hjart. Vegur var heldur blautur og lítið um hálkubletti í malbiki. Engin ummerki voru um hjólför á malbiki. Bæði ökutækin voru staðsett nokkrum metrum frá innkeyrslu inn á bifreiðastæðið. Um er að ræða opið svæði með merktum stöðureitum en ökuleiðir eru ekki merktar. Rafmagnshlaupahjólið A var ökumanni B á vinstri hönd og lenti M á vinstra framhorni framstuðara B og kastaðist upp á framrúðu bifreiðarinnar og þaðan á götuna. Samkvæmt 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður veita þeim sem hann hefur á hægri hönd forgang, þegar leiðir þeirra skerast. Þessa gætti ökumaður A ekki að í aðdraganda áreksturs. Framburður vitnis staðfestir enn fremur að M ók rafmagnshlaupahjólinu á miklum hraða á bifreiðastæðinu, mögulega hraðar en 25 km á klst. Á vettvangi er hámarkshraði 15 km á klst. Með vísan alls framangreinds verður að telja að M beri alla sök á árekstri ökutækjanna umrætt sinn fyrir að aka of hratt á bifreiðastæðinu og veita ekki umferð sér á hægri hönd forgang. Ekki þykir sýnt að hraði bifreiðarinnar B hafi verið slíkur að rétt sé að láta hann bera hluta sakar á árekstrinum.

Með vísan til alls ofangreinds á M ekki rétt á bótum vegna líkamstjóns síns af hendi V, á grundvelli 4 eða 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B hjá V.

Reykjavík, 8. október 2024.
rafræn undirskrift

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir