

Mál nr. 39/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila : V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarmat. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot móttakið 23. janúar 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2, dags. 6. mars 2023, ásamt fylgiskjölum og myndböndum.
3. Tölvupóstur V1, dags. 9. mars 2023, ásamt myndbandi.

Málsatvik.

Árekstur varð með bifreiðunum A, sem vátryggð er hjá V1 og B, sem vátryggð er hjá V2 á Krókhálsi þann 28. nóvember 2022. Lögregla kom ekki á vettvang og gerðu ökumenn ekki sameiginlega tjónstilkynningu. Samkvæmt gögnum málsins og myndbandsupptöku af tjónsatvikinu voru málsatvik með þeim hætti að ökumaður bifreiðarinnar A var ekið af bifreiðastæði og inn á Krókháls með það í huga að snúa við en ökumaður var að salta bifreiðastæðið. Var ökumaður A með kveikt á blikkandi vinnuljósum. Ökumaður B sem ók eftir Krókhálsi ók á vegg er hann sveigði framhjá bifreiðinni A sem þá þveraði veginn eftir að hafa ekið aftur á bak til þess að snúa við og aka aftur inn á bifreiðastæðið.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu í máli nr. 491/22 að ökumaður A (M) bæri alla sök á tjóninu þar sem hann gætti ekki nægjanlega að sér þegar hann var að snúa við á vegi og ók aftur á bak í veg fyrir ökumann B. M sem er eigandi bifreiðarinnar A er ósammála þeirri niðurstöðu og telur ökumann A ekki bera ábyrgð á tjóninu. Telur M niðurstöðuna ganga í berhögg við hina almennu skaðabótareglu þar sem ekki hefur verið sýnt fram á að ökumaður A hafi valdið tjóninu með sagnæmum og ólögætum hætti og að tjónið sé sennileg afleiðing hegðunar hans og raski hagsmunum sem verndaðir eru af skaðabótareglum. Ósannað sé að ökumaður A hafi í umrætt sinn ekið án varúðar eða á annan hátt hagað akstri sínum svo að á hann verði lögð sök. Telur M að bifreiðin A hafi verið vel upplýst með varúðarljósum, ekið mjög hægt og gætti ökumaður fullrar aðgæsluskyldu. Telur M að ökumaður B hafi ekið of hratt í átt að ökutækinu A auk þess sem ökumaður hafi verið í símanum undir stýri.

V1 gerir engar sérstakar athugasemdir og vísar til málskots. V2 vísar til 5. mgr. 18. gr., 1. mgr. 20. gr. og 3. mgr. 26. gr., umferðarlaga nr. 77/2019 og telur að ökumaður A hafi ekki gætt að áskilnaði sem fram kemur í þeim lagagreinum. Telur V2 að ekki sé tilefni til þess að leggja hluta sakar á ökumann B. Ekkert í gögnum málsins bendi til þess að hann hafi hagað akstri í aðdraganda atviksins með ógætilegum hætti. Telur V2 því að ökumaður A beri alla sök á tjóni á bifreiðinni B.

Álit.

Þrátt fyrir að ekki hafi orðið snerting með ökutækjum á þann hátt að árekstrarregla 5. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 eigi við um atvikið hafa íslenskir dómstólar í slíkum tilvikum beitt svipuðum sjónarmiðum og við beitingu árekstrarreglunnar almennt. Af myndbandi því sem liggur fyrir í málinu og sýnir árekstur bifreiðanna A og B verður ekki annað ráðið en að ökumaður A hafi ekki gætt að umferð um Krókháls er hann sneri bifreið sinni við á veginum, ók aftur á bak og þveraði báðar akreinar vegarins. Mátti ökumaður B ekki búast við því að bifreiðinni yrði ekið aftur á bak og ekið þvert yfir veginn. Engin gögn hafa verið lögð fram í málinu sem sýna fram á að ökumaður B hafi ekið of hratt eða verið að nota síma undir stýri. Þegar litið er til þeirra gagna sem liggja fyrir nefndinni, er það álit nefndarinnar að M sem ökumaður bifreiðarinnar A verði að bera alla sök á tjóni bifreiðarinnar B en með háttsemi sinni braut hann gegn 1. mgr. 20. gr. og 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðarinnar A ber alla sök á tjóni á bifreiðinni B.

Reykjavík, 18. apríl 2023.

Dóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir