

Mál nr. 420/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 4. nóvember 2024, ásamt fylgiskjöllum.
2. Tölvupóstur V1 dags 11. nóvember 2024 ásamt gögnum.
3. Viðbótarathugasemdir M með tölvupósti dags. 24. nóvember 2024.
4. Tölvupóstur V1 dags. 26. nóvember 2024.
5. Viðbótarathugasemdir M með tölvupósti dags. 11. desember 2024, ásamt viðgerðarreikningi.
6. Viðbrögð V1 með tölvupósti dags. 12. desember 2024.

Málsatvik.

Í gögnum málsins, þar á meðal lögregluskýrslu, kemur fram að árekstur varð milli bifreiða A og B hinn 14. júlí 2024. Ökumaður bifreiðar A, sem vátryggð er hjá V1, ók vestur Bugðulæk með ætlaða akstursstefnu norður Laugalæk, beygði inn á Laugalækinn án þess að sjá nokkra bifreið en þá hafi bifreið B verið ekið aftan á bifreið A. Í sömu skýrslu er haft eftir ökumanni bifreiðar B að hann hafi ekið bifreið sinni af Sundlaugarvegi til norðurs eftir Laugalæk með ætlaða akstursstefnu áfram norður Laugalæk. Skömmu eftir að hann hafi ekið yfir hraðahindrun, sem sé skammt frá gatnamótum við Bugðulæk, hafi hann litið í baksýnispegil og síðan hafi bifreið A verið skyndilega komin fyrir framan hann og hann ekki náð að hemla áður en bifreið B lenti aftan á bifreið A. Ökumaður bifreiðar B taldi bifreið A enn hafa verið að beygja inn á Laugalæk þegar áreksturinn varð og að hann hafi sem ökumaður bifreiðar B ekki verið viss um hraða sinn en talið hann hafa verið 25 km/klst. Í lögregluskýrslu kemur fram að biðskylda sé frá Bugðulæk inn á Laugalæk. Ljósmyndir liggja fyrir af bifreið B eftir áreksturinn sem sýna tjón framan á henni og í lögregluskýrslu kemur fram að loftpúðar hafi sprungið í bifreið B og hún hafi verið fjarlægð af vettvangi og notkun hennar bönnuð. Í málinu liggur einnig fyrir skýrsla frá Aðstoð&öryggi dags. 6. ágúst 2024 þar sem birtar eru myndir af skemmdum á bifreiðum A og B sem og útreikningur ætlaðs hraða bifreiðanna við áreksturinn, gerður með svokölluðu PC-Crash-forriti. Þar kemur fram að hraði bifreiðar B hafi verið áætlaður 21 km/klst en bifreiðar B 36 km/klst.

M telur í málskoti að leggja eigi alla sök á ökumann bifreiðar B og telur að ökumaður bifreiðar A hafi gætt nægilega að sér við biðskyldu frá Bugðulæk inn á Laugalæk, sem og að bifreið A hafi verið komin um 10 metra inn á Laugalæk þegar árekstur varð. M telur að ökumaður bifreiðar B hafi ekið of hratt miðað við aðstæður og tjón á bifreið A sýni að högg hafi verið mjög mikið og þar vísar M til þess að starfsmenn verkstæðis, sem hafi fengið bifreið A til viðgerðar, hafi metið það svo að ekki hafi verið hægt að valda svo miklu tjóni á bifreið A án þess að bifreið B hafi verið á miklum hraða. Þannig vísar M einnig í viðbótargögnum til hárrar fjárhæðar viðgerðarreiknings, þar á meðal kaupa á varahlutum, til viðgerðar á bifreið A. M bendir einnig, í viðbótarathugasemdum sínum til nefndarinnar, á að ökumaður bifreiðar B hafi sagt hafa verið að horfa í baksýnispegil rétt áður en árekstur varð og hafi því augljóslega ekki verið að fylgjast nægilega vel með umferð fyrir framan sig og hafi þannig sýnt gáleysi.

V1 hefur ekki gert sérstakar athugasemdir til nefndarinnar vegna sakarmats en af gögnum málsins að öðru leyti verður ekki annað ráðið en að V1 hafi talið ökumann bifreiðar A bera alla sök vegna árekstursins.

V2 hefur ekki sent sérstakar athugasemdir vegna málsins.

Álit.

Ágreiningur þessa máls hverfist um sakarskiptingu milli ökumanns bifreiðar A og ökumanns bifreiðar B vegna áreksturs á Laugalæk. Ljóst er af akstursstefnu að ökumanni bifreiðar A bar að veita umferð um Laugalæk forgang vegna biðskyldu, sbr. 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Ekki verður fyllilega ráðið af þeim gögnum sem liggja fyrir í málinu að ökumaður bifreiðar A hafi verið kominn það langt inn á Laugalæk þegar árekstur varð, að hann hafi verið búinn að gæta þess að veita umferð um Laugalæk forgang. Af þessu leiðir almennt að ökumaður bifreiðar A yrði talinn bera sök á árekstrinum fyrir að gæta ekki nægilega að því að veita umferð um Laugalæk forgang.

Samkvæmt almennum sönnunarreglum ber M sönnunarbyrði um að ökumaður bifreiðar B hafi einnig sýnt sök í aðdraganda árekstursins. Þannig verða að liggja fyrir afgerandi sönnunargögn um að ökumaður bifreiðar B hafi til dæmis ekið of hratt miðað við aðstæður, eða sýnt með öðrum hætti þannig gáleysi að það hafi leitt til árekstur við bifreið A. Þau gögn sem liggja fyrir í málinu um ætlaðan aksturshraða ökumanns bifreiðar B eru ekki nægilega afgerandi um að bifreið B hafi verið ekið langt yfir hámarkshraða. Sú frásögn ökumanns bifreiðar B að hann hafi litið augnablik í baksýnispegil eftir að hafa ekið yfir hraðahindrun telst heldur ekki til gáleysis að mati nefndarinnar. Einnig telst ekki, þrátt fyrir háan viðgerðarreikning vegna tjóns á bifreið A, vera unnt að álykta með afgerandi hætti að hraði bifreiðar B hafi við áreksturinn verið slíkur að meta eigi það ökumanni bifreiðar B til sakar. Hallann af þessum sönnunarskorti ber M.

Að því sögðu telst ósannað af framlögðum gögnum að árekstur hinn 14. júlí 2024 megi rekja til sakar ökumanns bifreiðar B og ber ökumaður bifreiðar A því alla sök á árekstrinum fyrir að hafa ekki gætt þess að veita umferð um Laugalæk forgang vegna biðskyldu, eins og honum var skylt að gera skv 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber ábyrgð á árekstri við bifreið B.

Reykjavík, 18. desember 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir