

Mál nr. 66/2025**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2).****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 7. febrúar 2025 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V1 dags. 19. febrúar 2025 ásamt fylgiskjali.
3. Bréf V2 dags. 3. mars 2025 ásamt fylgiskjöllum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 9. maí 2025.

Málsatvik.

Fyrirliggjandi er tjónstilkynning M til V1, þar sem fram kemur að hinn 17. janúar 2025 hafi hann setið í bifreiðinni A, sem hafi verið kyrrstæð á bifreiðastæði, og verið að opna dyr hennar. Á sama tíma hafi B verið ekið inn í bifreiðastæðið við hliðina á A og hafi henni verið ekið á hurðina. Ökumaður B hafi ekki séð að M var að opna dyrnar og hafi ekið of hratt inn í stæðið. Kemur þá fram að á vettvangi hafi aðilar verið sammála um að ökumaður B bæri sök á árekstrinum enda hefði hann átt að sjá að hurðin var opin. Í tjónstilkynningu ökumanns B til V2 segir að hann hafi ekið B inn í bifreiðastæði og dyr á bílnum við hliðina hafi verið opnaðar á sama tíma. Í ódagsettri yfirlýsingu ökumanns B er atvikum nánar lýst og kemur þar fram að hann taki fulla ábyrgð á umræddu tjóni, enda hafi hann vegna skerts útsýnis ekki veitt því athygli að dyr A hafi verið opnar og M við það að stíga út. Töluvert tjón varð á A við atvikið.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst, á grundvelli ofangreindra gagna, að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla ábyrgð á umræddu atviki þar sem hann hefði ekki gætt nægjanlega að annarri umferð áður en hann opnaði dyr bifreiðarinnar.

M fellir sig ekki við þau málalok og gerir í málskoti kröfu um að öll sök verði lögð á ökumann B, enda liggi fyrir yfirlýsing hans þess efnis að hann beri ábyrgð á atvikinu. Þá hafi ökumaður B brotið gegn nánar tilgreindum ákvæðum umferðarlaga nr. 77/2019 með því að sýna ekki almenna aðgát og með því að ökuhraði B hafi verið umfram lögmaeltan hámarkshraða á bifreiðastæðum.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, kemur fram að ekki séu gerðar sérstakar athugasemdir við niðurstöðu tjónanefndar. Niðurstaðan hafi byggt á því að upphafleg tjónstilkynning M hafi verið skýr og afdráttarlaus. Síðari yfirlýsing ökumanns B hafi því minna vægi en ella, sér í lagi í ljósi þess að hann hafi ekki tekið eftir því að dyr A hafi verið opnar fyrr en árekstur varð. Hafi því ekki verið unnt að fullyrða um að dyr A hafi verið opnar, heldur aðeins að ökumaður B hafi ekki séð það. Ein af ástæðum þess geti verið sú að M hafi opnað dyrnar á sama tíma og B var ekið inn í bifreiðastæðið.

Í bréfi V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, er lýst þeirri afstöðu að sök hafi réttilega verið lögð á M. Er vísað til þess að samkvæmt 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga hvíli rík aðgæsluskylda á þeim sem opni dyr ökutækis. Verði þá að byggja á frumgögnum málsins, en ekki síðar tilkomnum yfirlýsingum, og í tjónstilkynningum aðila komi skýrt fram að dyr á A hafi verið opnaðar á sama tíma og B var ekið inn í stöðureitinn. M beri þá sönnunarbyrði þess að dyrnar hafi verið opnaðar á þann hátt að ekki hafi valdið hættu eða óþarfa óþægindum. Við mat á því verði fyrst og fremst að horfa til þess hve löngu fyrir árekstur dyrnar voru opnaðar. Hafi M ekki sýnt fram á annað en dyrnar hafi verið opnaðar á sama tíma og B var ekið inn í stæðið, og hafi hann því ekki axlað framangreinda sönnunarbyrði. Væri sýnt fram á að M hefði gætt fullrar aðgæslu við opnun dyranna beri M þá jafnframt sönnunarbyrði þess að ökumaður B hafi að einhverju leyti hagað akstri sínum gáleysislega. Ekkert í gögnum málsins gefi slíkt til kynna.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram að hann telji túlkun V2 á hugtakinu „á sama tíma“ ekki rétta, enda feli það ekki endilega í sér að atvik hafi átt sér stað á nákvæmlega sömu sekúndu eða mínútu. Sé þá skritið að beita slíkri oftúlkun þegar fyrir liggi viðurkenning ökumanns B á því að hann eigi sök á tjóninu. Þá leggur M fram skýringar gervigreindarforritsins ChatGPT á orðatiltækinu „á sama tíma“ framangreindu til stuðnings.

Álit.

Ágreiningur máls þessa hverfist um það hvort orsök árekstursins hafi verið sú að sú að ökumaður A hafi umrætt sinn brotið gegn 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga um að opna skuli dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum eða sú að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að umhverfi sínu og lögmæltum hámakshraða við akstur á bifreiðastæði.

Aðilar fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi heldur skiluðu hvor um sig tjónstilkynningu til síns vátryggingafélags. Í tjónstilkynningu ökumanns B segir að dyr á A hafi verið opnaðar á sama tíma og B var ekið í bifreiðastæðið. Í tjónstilkynningu ökumanns B segir einnig að hurð á A hafi verið opnuð í veg fyrir bifreið á ferð. Í tjónstilkynningu M segir að hann hafi verið að opna hurðina á A þegar B hafi á sama tíma ekið inn á stæðið við hliðina og á opna hurðina.

Þá er fyrirliggjandi ódagsett yfirlýsing ökumanns B þar sem fram kemur að hann telji sig bera fulla ábyrgð á tjóninu enda hafi hann ekki séð að dyrnar á A hafi verið opnar. Eins og áður segir er umrædd yfirlýsing ódagsett og liggur því ekki fyrir hvenær hún var rituð.

Samkvæmt 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga skal opna dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við fermingu og affermingu. Eins og málið liggur fyrir hvílir á M sönnunarbyrði þess að hann hafi opnað dyr A þannig að ekki hafi valdið hættu eða óþarfa óþægindum. Miðað við frumgögn í málinu, þ.e. tjónstilkynningar aðila, verður að miða við að hurðin hafi verið opnuð í sömu mund og B var ekið inn í stæðið. Jafnvel þó byggt væri á síðar til kominni lýsingu ökumanns B verður ekki skýrt ráðið af henni hvenær dyr A voru opnaðar, heldur aðeins það að ökumaður B hafi ekki veitt því athygli. Er það að mati nefndarinnar því ósannað að ökumaður A hafi opnað dyrnar svo löngu áður en áreksturinn varð að ökumaður B hafi í tæka tíð getað varist því að aka á hurðina.

Verður áreksturinn því rakinn til þess að M, sem ökumaður A, gætti þess ekki nægilega að valda ekki hættu eða óþarfa óþægindum er hann opnaði dyr A í því skyni að stíga út úr bifreiðinni. Ekki hefur verið sýnt fram á að ökumaður B hafi ekið of hratt eða á annan hátt hagað akstri sínum ógætilega þannig að á hann verði felld sök. Ber því að leggja alla sök á ökumann A.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddu atviki.

Reykjavík, 18. júní 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Margrét Arnheiður Jónsdóttir