

Mál nr. 141/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Umfang tjóns. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot dags. 23. apríl 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 8. maí 2025.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 8. maí 2025.

Málsatvik.

Í málskoti og viðbótarathugasemdum M kemur fram að bifreiðin B, sem var í eigu M, hafi skemmst í fimm bifreiða árekstri sem varð á Vatnaleið nálægt Stykkishólmi hinn 30. desember 2024. Hafi M, sökum hálfu og skerts skyggnis, ekið B aftan á bifreiðina C, sem var kyrrstæð. Stuttu seinna hafi bifreiðinni A verið ekið aftan á B og hafi B verið klemmd á milli C og A. B tjónaðist mikið að framan og aftan og varð óökufær. Sakarskipting vegna þessa hafi verið með þeim hætti að ökumaður B bar ábyrgð á afturtjóni C og eigin framtjóni en ökumaður A bar ábyrgð á afturtjóni B. Frumáætlun á viðgerð vegna framtjóns á B nemi 982.276 kr., en tjónamat og viðgerðaráætlun vegna afturtjóns á B nemi 2.195.877 kr., og hafi það tjón því verið þeim mun meira. Þar sem engin kaskótrygging hafi verið í gildi vegna B hafi M sjálfur fengið sendan reikning vegna flutningskostnaðar, en bifreiðin hafi verið flutt til Reykjavíkur. Hafi það verið gert að beiðni lögreglu og í þeim tilgangi að tjónamat færi fram. Hafi M því ekkert haft um þá ráðstöfun að segja en á grundvelli hennar hafi honum ekki verið mögulegt að láta flytja bifreiðina á næstu skilastöð frá slyssað. Hafi M farið fram á greiðslu þess kostnaðar úr ábyrgðartryggingu A hjá V þar sem tjónið sem A olli hafi valdið því að B varð óökufær og þarfnáðist flutnings. Þeirri kröfu hafi verið hafnað með vísan til þess að B hefði þegar verið orðin óökufær við fyrri áreksturinn við C. Þá hafi V vísað til þess að fyrir lægi framburður ökumanns C þess efnis að bifreið hans hefði aðeins orðið fyrir einum árekstri og einu höggi. M er ósammála framangreindum rökum og vísar til þess að ekki sé hægt að sanna að B hafi þegar orðið óökufær við fyrsta áreksturinn. Þá hafi A, sem sé stór bifreið, komið á miklum hraða og hafnað aftan á B, og séu meiri líkur en minni til þess að framtjónið á B hafi orðið meira við það. Skuli því miða við að árekstur A og B hafið valdið því að B var óökufær, og er þá einnig vísað til þess að afturtjón á A var umfangsmeira en framtjónið. Er því þá mótmælt að bifreið C hafi aðeins orðið fyrir einum árekstri. Jafnvel þó skráning í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu hafi verið ónákvæm hvað það varði verði að byggja á því að B hafi aftur rekist á C þegar A var ekið aftan á B enda komi fram í lögregluskýrslu að B hafi verið klemmd milli hinna bifreiðanna. Til vara er þess krafist að V skuli bæta M helming kostnaðar við flutninginn á B til samræmis við sakarskiptingu.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að V hafi greitt bætur vegna tjóns á B er rekja megi til áreksturs A og B. Hafi bótafjárhæð miðað við verðýrnun á flakvirði B, þ.e. miðað við það ástand sem hún var í eftir árekstur A og C. M sem eigandi B beri ábyrgð á eigin framtjóni og hafi V því hafnað að greiða kostnað við flutning B. Ökumaður C hafi verið skýr í framburði sínum fyrir lögreglu um það að einungis hafi einu sinni verið ekið aftan á bifreið hans. Því sé allt framtjón á B afleiðing þess að B var ekið aftan á C, þ.e. framtjón á B hafi ekki aukist við árekstur A og B. Af lögregluskýrslu megi þá ráða að verulegt tjón hafi orðið á C er B var ekið aftan á hana. M beri sönnunarbyrði þess að tjón vegna flutnings ökutækis falli undir ábyrgðartryggingu A og verði hann því að sýna fram á að B hafi verið ökufær eftir fyrri áreksturinn. Sú sönnun hafi ekki tekist og bendi öll gögn málsins til hins gagnstæða. Bráðabirgðamat V á framtjóni á B byggi á mjög takmörkuðum gögnum sem endi þó til þess að ljósabúnaður og vatnskassi hafi skemmst. Hvort um sig leiði til þess að bifreiðin teljist óökufær. Öll gögn málsins bendi samkvæmt framansögðu til þess að B hafi verið óökufær þegar eftir fyrri áreksturinn, sem M beri ábyrgð á, og sé greiðsluskylda vegna flutningskostnaðar því ekki fyrir hendi. Komist nefndin hins vegar að þeirri niðurstöðu að V eigi að bæta kostnað eða hluta kostnaðar við flutnings geti V þá aðeins borið ábyrgð á þeim kostnaði sem hefði verið því samfara að flytja B á næsta verkstæði eða skilastöð enda beri tjónþola að takmarka tjón sitt. Engin ástæða hafi verið fyrir því að flytja B um svo langan veg sem raun beri vitni.

Álit.

Fyrirliggjandi er lögregluskýrsla um atvikið, dags. 2. janúar 2025. Er þar m.a. að finna frásögn ökumanns C og ökumanns bifreiðarinnar D af atvikum. Af framburðum þeirra má ráða að C hafi verið kyrrstæð og bifreiðinni D ekið aftan á hana. Ökumaður D hafi síðar bakkað frá og fært bifreiðina fram fyrir C. Samkvæmt því sem fram kemur í lögregluskýrslu var bifreiðin D flutt af vettvangi en höggvari að framan var brotinn og sjá mátti vökva leka úr bifreiðinni. Virðist því hafa verið um nokkuð harðan árekstur að ræða. Eftir þennan árekstur var B ekið aftan á C. Af þessu má ráða að ljóst er að D hafði þegar verið ekið aftan á C áður en til áreksturs B og C kom. Af því leiðir að af umfangi tjóns á afturhluta C verða ekki dregnar umfangsmiklar ályktanir um umfang tjóns á B við árekstur B og C, enda óljóst hvaða tjón á C tilheyri hvaða árekstri. Þá verður niðurstaða þessa máls ekki byggð á því að ökumaður C tali um „högg“ og „árekstur“ í eintölu í framburði sínum fyrir lögreglu. Liggur enda fyrir að um a.m.k. tvo árekstra var að ræða, þ.e. að ekið var aftan á C í a.m.k. tvígang. Af einhverjum ástæðum liggur þó ekkert fyrir um það fyrir nefndinni að tekið hafi verið tillit til þessa við mat á sakarskiptingu og hvorki M né V vísa í neinu til þessa áreksturs C og D.

Kemur þá fram í lögregluskýrslu að bifreiðin B hafi verið klesst upp við afturenda C og A hafi verið klesst upp við afturenda B er lögreglu bar að. Samkvæmt lögregluskýrslu var bifreiðinni E einnig ekið aftan á A, eftir að A hafði ekið aftan á B.

Af framangreindu verður að telja að óljóst sé hvaða tjón megri rekja til hvaða áreksturs, og hvort árekstur A og B hafi valdið því að B rakst aftur á C og hvort árekstur A og E hafi haft sömu áhrif, en eins og áður segir er ekki hægt að miða við það að einungis eitt högg hafi komið á C. Fyrirliggjandi gögn um tjón á B veita þá ekki afdráttarlaus svör við framangreindu.

Eins og málum háttar hér telur nefndin rétt að kostnaður vegna flutnings á bifreiðinni B skiptist milli aðila með þeim hætti að M fái helming tjóns síns bættan úr ábyrgðartryggingu A. Hvað varðar tjónstakmörkunarskyldu M er litið til þess að ekki liggur fyrir að hann hafi átt þess kost að takmarka tjón sitt með einhverjum hætti svo og þess að kostnaði vegna flutningsins virðist mjög svo stillt í hof og er því ekki um umfangsmikið tjón að ræða. Á hann því rétt á bótum vegna helmings heildartjóns síns vegna flutnings á B.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum sem nemur helmingi tjóns hans vegna flutningskostnaðar B úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 27. maí 2025.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir