

Mál nr. 209/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting Mæting.

Gögn.

6. Málskot mótttekið 12. júní 2023, ásamt fylgiskjölum.
7. Tölvupóstur lögmanns M dags. 24. janúar 2024.
8. Tölvupóstur V dags. 25. janúar 2024.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að hinn 28. desember 2022 varð árekstur með hópþbifreiðinni A og fólksþbifreiðinni B, sem báðar eru vátryggðar hjá V, neðan við Bakkaselsbrekku í Hörgársveit. Haft er eftir ökumanni A (eigandi M) á vettvangi að hann hafi verið að aka á eftir snjóruðningstæki og snjór hafi fokið upp frá því. Ökumaður A kveðst hafa séð þbifreið B koma á móti sér óvænt og hafi þeirri þbifreið verið ekið á hægri horn A, eftir að ökumaður B hafi gert tilraun til að beygja út af til vinstri. Ökumaður B kveðst hafa mætt snjóruðningstæki og af því hafi komið mikið snjókóf og hafi hann séð ljós koma á móti sér og því tekið ákvörðun um að gefa inn eldsneytisgjöfina og beygja út af vegi til vinstri. Ökumaður B kveðst hafa fundist þbifreið A vera á hans vegarhelmingi og því hafi hann tekið þá ákvörðun. Í lögregluskýrslu lýsa farþegar hópþbifreiðarinnar A atvikum og einn farþega var að taka upp myndband sem hann afhenti lögreglu. Það myndband liggur fyrir í gögnum málsins og hafa nefndarmenn skoðað það. Í upplýsingaskýrslu lögreglu um myndbandið kemur fram að báðar þbifreiðar virðist vera fyrir miðju á veginum, en þegar þær nálgist hvor aðra virðist sem þbifreið A sé meira á hægri vegarhelming. Upplýsingar úr ökurita þbifreiðar A sýna að sú þbifreið var á 65 km/klst hraða en ökumaður þbifreiðar B kveðst hafa verið að hægja á sér eftir að hafa verið með „cruise control“ stillt á 88 km/klst. Í viðbótargögnum frá ökumönnum segist ökumaður A að snjóruðningstæki hafi verið komið langt fram fyrir hann þegar árekstur varð en að hann hafi hægt ferð rétt áður vegna snjókófs frá því. Ökumaður A bendir einnig á að hann hafi séð stikur hægri megin sem styðji að hann hafi verið á réttum vegarhelmingi. Ökumaður þbifreiðar B lýsir atvikum þannig að hann hafi hægt ferð þegar snjókóf hafi komið frá snjóruðningstæki sem hann mætti þegar þbifreið A hafi komið að því er virtist á hans vegarhelmingi. Ökumaður B vísar til mælinga sem gerðar hafi verið á vettvangi sem sýni að A hafi verið um einn metra inn á sínum vegarhelmingi en einn og hálfan inn á öfugum vegarhelmingi miðað við för eftir að dekk hennar hafi læsts við áreksturinn. Ökumaður B telur að viðbrögð hans hafi forðað frekara tjóni, þ.e. að beygja til vinstri út af því annars hefði hann lent beint framan á rútunni.

Tjónanefnd vátryggingafélaganna tók málið til umfjöllunar og taldi að skipta ætti sök til helminga þar sem hvorugur ökumaður hafi gætt nægjanlega að sér við akstur í aðdraganda áreksturs.

V hefur ekki gert sérstakar athugasemdir vegna málsins en eftir að málskot var mótttekið á skrifstofu nefndarinnar virðist V hafa óskað eftir viðbrögðum ökumanns þbifreiðar B við málskotinu. Ekki bárust frekari athugasemdir eða gögn í kjölfar þess.

Álit.

Ágreiningur er um sakarskiptingu vegna áreksturs þbifreiða A og B sem óku úr gagnstæðri átt á hringvegi 1 fyrir neðan Bakkaselsbrekku. Ökumaður þbifreiðar A ók á eftir snjóruðningstæki sem ökumaður þbifreiðar B mætti skömmu fyrir áreksturinn. Ökumenn eru sammála um að nokkuð snjókóf hafi myndast vegna snjóruðningstækisins og má því einnig finna stoð í vitnisburði farþega þbifreiðar A. Í myndbandi sem farþegi þbifreiðar A tók upp og liggur fyrir hjá nefndinni má sjá áreksturinn sjálfan og nokkrar sekúndur þar á undan. Af myndbandinu verður ekki skýrlega ráðið að ökumaður þbifreiðar A hafi staðsett þá þbifreið of langt inn á vegi miðað við aðstæður. Af ljósmyndum lögreglu af vettvangi verður heldur ekki fyllilega ráðið að miðað við snjó úti í kanti vegar hafi ökumaður þbifreiðar A ekið ógætilega í aðdraganda árekstursins. Einnig kemur fram í lögregluskýrslu að skyggni hafi verið ágætt áður en snjókóf frá snjóruðningstæki myndaðist.

Eins og kemur fram í 22. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 verða báðir ökumenn að sýna tillitssemi við mætingu. Sönnunarbyrði hvílir á þeim sem heldur því fram að annar hafi ekki sýnt slíka tillitsemi. Þegar

Öll gögn eru metin saman, upplýsingar úr lögregluskýrslu, framburður ökumanna og myndband af árekstrinum verður ekki talið sannað að ökumaður bifreiðar A hafi ekið þannig í aðdraganda áreksturs að staðsetning bifreiðar A hafi skapað augljósa hættu fyrir umferð sem á móti kom. Verður ökumaður B að bera hallann af sönnunarskorti um það. Af títtnefndu myndbandi verður því ekki annað ráðið en að árekstur með bifreiðum A og B hafi orðið vegna þess að bifreið B var ekið yfir á öfugan vegarhelming á bifreið A og sem fyrr segir liggja ekki fyrir gögn sem styðja þá skýringu ökumanns bifreiðar B að hann hafi ekki átt annarra kosta vöð. Verður sök því skipt þannig skv. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 að ökumaður bifreiðar B ber alla sök á árekstrinum við bifreið A.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar B ber alla sök á árekstri við bifreið A.

Reykjavík, 13. febrúar 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir