

Mál nr. 61/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Skaðabótaábyrgð

Gögn.

1. Málskot móttakið 6. febrúar 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V1, dags. 4. mars 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir V2, dags. 25. mars 2024, ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 15. apríl 2024.
5. Viðbótarathugasemdir V2, dags. 19. apríl 2024.

Málsatvik.

Í málskoti og gögnum málsins kemur fram að hinn 9. janúar 2024 hafi bifreiðin B runnið í hálku á bifreiðina A þar sem hún var biluð og ógangfær í bifreiðastæði við Brúðarhlöð í Biskupstungum. Hafði dráttarbifreiðin B verið send á staðinn til þess að sækja A. M sem er eigandi A, var ekki á staðnum og er ökumaður B einn til frásagnar. Lýsir hann atvikum á þann veg að hann hafi ekið inn á bifreiðastæðið og byrjar bifreiðin þá að renna og stoppar um einn metra frá bifreiðinni A. Fer ökumaður B þá út úr bifreiðinni og hugðist sanda í kringum sig svo hann komist frá bifreiðinni A. Rann bifreiðin þá áfram og næstum því á ökumann B og lendir utan í bifreiðinni A. Tjón hafi aðallega orðið á A eftir að ökumaður B var að reyna að komast frá bifreiðinni A. M sem er eigandi bifreiðarinnar A hefur gert kröfu um bætur vegna tjóns á bifreið sinni úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B hjá V2 sem hefur hafnað bótaskyldu á þeim grundvelli að tjónið megi ekki rekja til notkunar á bifreiðinni B. M er ósáttur við túlkun V2 á „notkun ökutækis“ með tilliti til aðstæðna. Ökumaður B hafi ekið inn á ísilaft bifreiðastæði og rann heillanga leið að A. Allar aðstæður benda til þess að B hafi aldrei staðnæmst fyllilega enda rennur bifreiðin langa leið og á endanum alveg að A. Ökumaður hefði aldrei átt að yfirgefa bifreið sína þegar hann taldi sig hafa staðnæmst enda ökutækið augljóslega á hreyfingu og tjón á A sýna greinilega ummerki um að ekið hafi verið eftir hlið bifreiðarinnar og þá er ökumaður svo sannarlega í bifreiðinni og akandi. Vísar M til ákvæða laga umferðarlaga nr. 77/2019 og dóms Hæstaréttar í máli nr. 150/2006 máli sínu til stuðnings.

V1 er vátryggingafélag bifreiðarinnar A og telur óumdeilt að árekstur hafi orðið á milli ökutækjanna og að um bótarétt fari eftir sakarskiptingaákvæði 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Vísar V1 til þess að árekstur hafi orðið í beinu framhaldi af því að bifreiðin rann í hálku í kjölfar aksturs. Telur V1 að tjónið verði rakið til aðgæsluleysis ökumanns B sem hafi ekið vanbúinn og/eða of hratt inn á bifreiðastæðið eða í öllu falli án nægrar aðgæslu og þannig valdið umræddum árekstri.

V2 vísar til þess að ljóst sé að bifreiðin B var kyrrstæð og mannlaus er hún rann af stað til hliðar vegna hálku. Ástæða þess að hún rann af stað verðu hvorki rakin til hraða hennar né vélarafls. Ekki hafi verið sýnt fram á orsakatengsl milli þyngdar ökutækisins og þess að hún rann af stað í umrætt sinn. Vísar V2 til úrskurðar nefndarinnar í máli nr. 143/2012 máli sínu til stuðnings og telur að um óhappatilvik hafi verið að ræða sem fæst ekki bætt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B. Tjónið verði þannig ekki rakið til notkunar bifreiðarinnar B. Þá telur V2 að allar líkur séu á því að bifreið M hafi orðið fyrir umtalsverðu tjónið við það eitt að bifreiðin B lenti á bifreið M. Við það að ökumaður B ók bifreið sinni frá bifreiðinni A varð tjón á sömu hlutum bifreiðarinnar A og varð þegar bifreiðarnar lentu saman. Telur V2 að M hafi ekki orðið fyrir frekara fjárhagslegu tjóni við það að bifreiðarnar voru færðar í sundur, umfram það sem þá þegar var orðið á bifreið hans og hafnar einnig bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu B vegna þessa.

Álit.

Ágreiningur málsins hverfist um það hvort M eigi rétt á bótum vegna tjóns á bifreiðinni A, úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B. Samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 ber eigandi (umráðamaður) ökutækis ábyrgð á því og er fóbótaskyldur skv. 4 og 5. gr. laganna. Í 4. gr. laganna er að finna hina hlutlægu ábyrgðarreglu laganna þar sem fram kemur að eigandi (umráðamaður) ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla í ökutækinu eða ógætni ökumanns. Í 5. gr. er að finna svokallaða árekstrarreglu þar sem segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Óumdeilt er að bifreiðin A var kyrrstæð og mannlaus er tjónið varð og að bifreiðin B rann mannlaus í hálku á bifreiðina A. Verður ekki hjá því komist að líta svo á að árekstur hafi orðið með bifreiðunum í skilningi 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar.

Samkvæmt framburði ökumanns B var hann nýstiginn út úr bifreið sinni þegar hún rann aftur af stað á eftir honum og næstum því á hann. Ökumaður B vissi af hálkunni og hafði að eigin sögn beðið í fimm daga með að sækja bifreiðina vegna mikillar hálku. Þegar hann ók inn á bifreiðastæðið var fljúgandi hálka sem leiddi til þess að hann rann áfram og að bifreiðinni A. Í framburði sínum getur hann þess ekki að hafa athugað aðstæður áður en hann ók inn á bifreiðastæðið þrátt fyrir að full ástæða hafi verið til að gæta fyllstu varúðar. Þegar litið er til háttsemi ökumanns B í aðdraganda áreksturs, verður ekki talið að hann hafi gætt fyllstu varúðar við akstur í aðdraganda áreksturs. Samkvæmt 36. gr. umferðarlaga ber ökumanni að miða ökuhraða við aðstæður og haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar sem fram undan er og hann sér yfir og áður en komið er að hindrun. Samkvæmt sömu lagagrein hvílir sérstök skylda á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður m.a. þegar vegur er blautur eða háll. Þá verður talið að augnabliksstöðvun bifreiðarinnar B leiði ekki til þess að tjónið verði talið hafa orðið vegna óhappatilviljunar enda var sú stöðvun í beinu framhaldi af akstri bifreiðarinnar þar sem ökumaður gætti ekki nægjanlegrar varúðar sbr. ofangreint. Með vísan til alls ofangreinds ber ökumaður B alla sök á árekstri bifreiðanna.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B hjá V2.

Reykjavík, 16. maí 2024.

rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir