

Mál nr. 219/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs á Breiðholtsbraut hinn 25. maí 2020.****Gögn.**

Málskot mótttekið 22.06.2020 ásamt fylgiskjölum 1-2.

Bréf V1, dags. 17.07.2020 ásamt fylgiskjali.

Bréf V2, dags. 01.07.2020 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt lögregluskýrslu sem liggur fyrir nefndinni ók X, sonur M, bifreið A, sem er í eigu M, aftan á bifreið B, sem stóð mannlauus á Breiðholtsbraut við Stekkjarbakka, að morgni hins 25. maí 2020. B hafði verið tilkynnt stolin fyrir um morguninn. Í lögregluskýrslu lýsir X atvikum svo að hann hafi áttað sig of seint á því að B hafi verið kyrrstæð og ekki náð að hemla í tæka tíð með þeim afleiðingum að árekstur varð.

Í málskoti gerir M kröfu um að B verði gert að bera a.m.k. helming sakar á umræddu atviki, þar eða B hafi verið skilin eftir á vinstri akrein Breiðholtsbrautar án nokkurra viðvörunarmerkja. Hafi það verið meginorsök árekstursins. Í viðbótarframburði X, dags. 5. júní 2020, komi fram að áreksturinn megi einnig rekja til þess að hann hafi haft skerta sýn vegna sólar en staða sólar á þeim tíma sem atvikið átti sér stað hafi ekki verið slík að hún hafi getað blindað X að neinu ráði.

Í bréfi V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að meta beri ökumanni B það til sakar það stórkostlega ábyrgðarleysi að skilja bifreiðina eftir á fjölförnum vegi þar sem hámarkshraði væri 60 kílómetrar á klukkustund, án þess að skeyta að nokkru leyti um hættuna sem slíkt hefði í för með sér. Því sé rétt að M fái tjón sitt bætt að fullu eða að hluta úr ábyrgðartryggingu B. Breyti engu þar um þó bifreiðinni B hafi áður verið stolið, enda beri eigandi hlutlæga ábyrgð á ökutæki sínu og tjóni sem hljótist af notkun þess, jafnvel þó viðkomandi váttryggingafélag geti svo átt endurkröfurétt á hendur tjónvaldi.

Í bréfi V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, til nefndarinnar er tekið fram að byggja verði á framburði X varðandi það að hann hafi verið blindaður af sól og því ekki ekið í samræmi við aðstæður. X hafi þá veitt B athygli en talið að hún væri á ferð þrátt fyrir að hún væri kyrrstæð og mannlauus. X beri því fulla sök á umræddu atviki, enda hafi hann verið meðvitaður um B áður en hann ók beint aftan á bifreiðina. Jafnvel þó hluti sakar yrðu lagður á ökumann B sé það svo að fébótaskylda sem alla jafna hvíli á eigendum ökutækja færast yfir á þann sem notar ökutæki í algeru heimildarleysi. Jafnframt vísar V2 til þess að ábyrgðartrygging bifreiða taki til eigenda þeirra svo og þeirra sem með samþykki eigenda noti ökutækið. Ökumaður sem í heimildarleysi notaði B falli því ekki undir umrædda váttryggingu. Er kröfu M því hafnað.

Álit:

Byggja verður á því að ökumaður A hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig þegar hann ók aftan á bifreið B, þar sem hún var kyrrstæð og mannlauus á veginum. Ber hann því nokkra sök á umræddum árekstri. Hins vegar verður að líta til ákvæða 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Í 1. mgr. þess ákvæðis segir að eigi megi stöðva ökutæki eða leggja því þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð. Þá segir í 2. mgr. að á vegi megi einungis stöðva eða leggja ökutæki hægra megin. Í máli þessu liggur fyrir að ökumaður B skildi við ökutækið kyrrstætt, án nokkurra viðvarana, á vinstri akrein fjölfarins vegar þar sem hámarkshraði er 60 kílómetrar á klukkustund. Er ljóst að slíkt háttalag var til þess fallið að valda hættu og óþægindum fyrir aðra umferð og fól því í sér brot gegn fyrrnefndum lagaákvæðum. Verður B því jafnframt talinn bera nokkra sök á umræddum árekstri. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, skal sök skipt þannig að hvor ökumanna ber helming sakar.

Þar eð bæði V1 og V2 fjalla í málatilbúnaði sínum um fébótaskyldu þess sem notar ökutæki í heimildarleysi, auk þess sem V2 byggir á því að umrædd notkun falli ekki undir umrædda váttryggingu er jafnframt nauðsynlegt að fjalla stuttlega um álitaefni sem af því rísa. Í 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar er fjallað um grundvöll ábyrgðar, og kemur þar fram að eigandi ökutækis beri hlutlæga ábyrgð á tjóni sem hlýst af notkun þess en greiðsla slíkrar bótakröfu skal tryggð með ábyrgðartryggingu, sbr. 1. mgr. 8. gr. Jafnframt kemur fram í 1. mgr. 6. gr. að eigandi ökutækis beri ábyrgð á og sé fébótaskyldur vegna slíks tjóns en að fébótaskyldan flytjist þó yfir á þann sem notar ökutæki í algeru heimildarleysi. Framangreint leiðir að mati nefndarinnar ekki til þess að bótaskylda úr ábyrgðartryggingu vegna tjóns þriðja aðila af völdum ökutækis falli niður sé ökutæki notað í algeru heimildarleysi, heldur þess að váttryggingafélag eigi endurkröfurétt á hendur tjónvaldi í slíkum tilvikum.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík 1. september 2020

Valgeir Pálsson lögm.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.