

Mál nr. 227/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu vegna hálkuslyss, þann 31. mars 2015.**

Málskot M, dags. 22.6.2020, ásamt fylgiskjölum nr. 1-10.

Bréf V1, dags. 10.7.2020.

Bréf V2, dags. 13.8.2020.

Bréf M, dags. 17.8.2020.

Málsatvik.

Snemma morguns hinn 24. nóvember 2019 varð árekstur milli bifreiðanna A og B. Atvikum er lýst í lögregluskýrslu með þeim hætti að ökumaður bifreiðarinnar B hafi verið að aka bifreið sinni vestur Hestháls. Skyndilega hafi komið mikil móða á gluggana á bifreiðinni. Hann hafi því kveikt á miðstöðinni en þegar hann leit upp hafi hann séð hvar bifreiðin A var kyrrstæð á akbrautinni. Hann hafi ekki náð að hemla eða víkja frá og því endað aftan á A. Aðspurður kvaðst ökumaður B ekki vita hvort A hafi verið kyrrstæð á akbrautinni eða uppi á kanti við umferðareyjuna. Kvaðst hann hafa verið á 40-50 km hraða.

M, eigandi bifreiðarinnar A, lýsir atvikum með þeim hætti að aðfaranótt 24. nóvember hafi hann orðið bensínlaus á Vesturlandsvegi. Hann hafi tekið þá ákvörðun að láta bifreiðina renna yfir á mun fáfarnari götu, þ.e. Hestháls og gert tilraun til að koma bílnum í bifreiðastæði við fyrirtækið Nóa Sírius. Hann hafi þó ekki komist svo langt og því ýtt bifreiðinni niður götuna þannig að hún var nánast öll út af götunni, þó þannig að bæði vinstri dekk bifreiðarinnar voru enn á akbrautinni. Kveðst M hafa ætlað að sækja bifreiðina að morgni 24. nóvember en hún hafi þá verið horfin.

M sættir sig ekki við þá niðurstöðu tryggingafélaganna að M verði látinn bera 2/3 hluta sakar á árekstri bifreiðanna. Vísar M m.a. til þess að þau fordæmi sem tryggingafélögin leggja til grundvallar séu ekki sambærileg máli kæranda. Í þeim málum hafi verið ekið á bifreiðar sem voru að öllu leyti inn á akbraut þegar árekstur átti sér stað við önnur ökutæki. Þá hafi árekstrarnir í þeim tilvikum verið á fjölförnum götum. Hestháls sé hins vegar fáfarn gata. Enn fremur vísar M til þess að hann hafi reynt að skilja við bifreiðina þannig að sem minnst hætta skapaðist af henni. Þá hafi svæðið verið vel upplýst og bifreiðin vel sýnileg öikumönnum. Telur M að tjónið verði alfarið rakið til aðgæsluleysis ökumanns bifreiðarinnar B. Móða eða önnur utanaðkomandi áhrif hafi byrgt ökumanninum sýn þegar hann ók bifreiðinni og hann verði sjálfur að bera ábyrgð á því. Þá hafi bifreið M ekki átt að dyljast honum m.v. aðstæður og birtuskilyrði.

V2 telur að áreksturinn verði að öllu leyti rakinn til gáleysis ökumanns bifreiðarinnar A. Vísar V2 m.a. til þess að gáleysi felist í því að bifreiðin hafi orðið bensínlaus. Þá hafi M brotið gegn umferðarlögum með því að tendra ekki varúðarljós bifreiðarinnar og setja ekki upp varúðarþríhyrning á akbrautina til þess að vara aðra ökumenn við aðsteðjandi hættu. Þá hafi ökumaður A vanrækt að flytja bifreiðina á videigandi stað eins fljótt og unnt var.

Álit:

Samkvæmt þágildandi 1. mgr. 27. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 má eigi stöðva ökutæki eða leggja því á þeim stað eða þannig að það geti valdið hættu eða óþarfa óþægindum fyrir umferð. Samkvæmt 2. mgr. sömu gr. má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin á akbraut. Skal stöðva ökutæki eða leggja við ystu brún akbrautar og samhliða henni eða utan hennar, ef unnt er. Þá segir í 4. mgr. 7. gr. laganna að ekki megi leggja ökutækjum nema á sérstaklega merktum staðum. Að teknu tilliti til gagna málsins og því sem fram hefur komið er ljóst að bifreið M var ólöglega lagt og að ökumaður hennar fylgdi ekki öðrum reglum um hvernig skuli skilja við bifreiðar. Við mat á sakarskiptingu verður þó að meta háttarni hans og ætlað gáleysi í samræmi við aðstæður hverju sinni. Af gögnum málsins, sérstaklega ákomustað bifreiðarinnar, verður að teljast ljóst að bifreiðin var skilin eftir að

mestu leyti utan vegar, á fáförnum og vel upplýstum stað. Var bifreiðin því vel sýnileg ökumönnum og staðsetning bifreiðarinnar ekki sérstaklega til þess fallin að valda mikilli hættu, jafnvel þó ökumaður hennar hafi ekki gert viðeigandi varúðarráðstafanir. Þá liggur fyrir að ökumaður bifreiðarinnar B viðurkennir að hann hafi ekki tekið eftir bifreiðinni vegna móðu sem safnast hafði á rúður bifreiðarinnar sem hann ók. Að teknu tilliti til framangreinds er niðurstaða nefndarinnar sú að áreksturinn verði fyrst og fremst rakinn til aðgæsluleysis ökumanns B, sem ók bifreið sinni á kyrrstæða bifreið, þrátt fyrir að hún hafi verið vel sýnileg. Að teknu tilliti til málsatvika og aðstæðna að öðru leyti þykja ekki er efni til að fella hluta sakar á ökumann A. Verður því öll sök lögð á ökumann bifreiðar B.

Niðurstaða.

Leggja ber alla sök á ökumann bifreiðar B.

Reykjavík 8. september 2020

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.