

Mál nr. 101/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V1)

Nafn varnaraðila (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A).

Skráningarnúmer ökutækis (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 20. mars 2023, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V2 dags. 24. apríl 2023.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að þann 11. ágúst 2022 hafi bifreiðinni B verið ekið á öfugan vegarhelming með þeim afleiðingum að hún hafnaði framan á vinstra framhorni bifreiðarinnar A sem M ók. B hafi verið vátryggð hjá V2 og A hjá V1. Samkvæmt M fékk hann mikið högg á hendurnar eftir stýrið en vegna þyngdar A sem er vörubifreið hafi þurft einhverja metra til að stöðva bifreiðina sem leiddi til þess að bifreiðin leitaði (dróst) yfir á öfugan vegarhelming en A hafi verið í vinstri beygju þegar áreksturinn varð. Fram kemur að í skriflegum vitnisburði sonar M að hann hafi ekið á undan M og hafi hann mætt B sem hafi verið á ofsa hraða. Hann hafi litið í baksýnispegilinn og séð þegar B fór inn í aflíðandi beygju og yfir á öfugan vegarhelming og lenti framan á A. Tjónanefnd lagði alla sök á M sem telur niðurstöðuna ranga. Fram kemur að M hafi ætíð haldið því fram að hann hafi verið á réttum vegarhelmingi og að A hafi á árekstrarstund verið á þeim stað sem hann hafði bakkað henni á til að auðvelda aðkomu sjúkraliðs. M mótmælir framburði ökumanns B sem segist hafa ekið á 50 km/klst. þar sem vitnið segir að B hafi verið á ofsahraða. Þá telur M að ökumaður B hafi verið að horfa í baksýnispegilinn í aðdraganda árekstursins og að skemmdir á B styðji það að bifreiðinni hafi verið ekið á töluverðum hraða þegar áreksturinn varð. Að lokum telur M að rannsókn lögreglu hafi verið ófullnægjandi þar sem engan rökstuðning sé að finna í lögregluskýrslunni um þá vangaveltu að svo hafi vírst sem A hafi farið á öfugan vegarhelming þegar áreksturinn varð. Enginn rannsókn hafi farið fram á ökuhraða sem ríkt tilefni var til og ekki hafi verið teknar ljósmyndir af hjólförum í malbikinu.

V1 hafði ekki athugasemdir vegna málsins en í bréfi V2 er vísað til skýrslu rannsóknarlögreglumanns þar sem fram komi að lögreglumaðurinn hafi ekki séð ummerki þess efnis á jörðinni að A hafi dregist yfir á öfugan vegarhelming. Það hafi hins vegar sést greinleg ummerki þess efnis að A hafi verið bakkað frá miðjum vegarhelmingi B og til baka á sinn vegarhelming. Þá komi fram í skýrslu tæknideildar að svo virðist sem A hafi farið á öfugan vegarhelming þegar árekstur ökutækjanna varð. V2 bendir á að á mynd af vettvangi sem fylgi gögnum M megi sjá A þar sem hún var staðsett á vegarhelmingi B eftir áreksturinn. Enn fremur kemur fram að hvergi sé þess getið í gögnum málsins að vitni hafi orðið að árekstrinum og varðandi framburð frá syni M sé ekki unnt að líta svo á að um hlutlaust vitni sé að ræða og því hafi framburðurinn takmarkað vægi. Með vísan til þessa telur V2 að byggja verði niðurstöðu málsins á þeim niðurstöðum sem fram komi í skýrslu rannsóknarlögreglumanns og tæknideildar lögreglu sem séu samhljóma og kveði á um að A hafi verið á öfugum vegarhelmingi þegar áreksturinn varð.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort ökutækið B hafi farið yfir á vegarhelming A eða öfugt þegar árekstur ökutækjanna varð. Í lögregluskýrslu sem er skráð 14. ágúst 2022 kemur fram þegar rætt er við M að hann hafi verið að aka Hringhelli til austurs þegar það komi aflíðandi nokkuð blind beygja. Þegar hann hafi verið að aka í beygjunni hafi hann veitt ökutækinu B athygli þar sem því er ekið vestur Hringhelli á nokkrum hraða. Áður en hann hafi vitað af hafi B hafnað á A. M segist hafa verið að aka um 40 km/klst þegar áreksturinn varð en tekur fram að hann verið að aka á réttum vegarhelming þegar áreksturinn átti sér stað. Í lögregluskýrslu sem er skráð 29. ágúst 2022 kemur fram að ökutækið B hafi verið nær alveg til hægri á sinni akrein meðan ökutækið A hafi verið nær alveg á sinni akbraut. Einnig kemur fram að för hafi legið frá miðri bifreið B og að framhjólum A líkt og hún hafi verið þar. Þá kemur fram að lögreglumaðurinn hafi ekki séð ummerki þess efnis á jörðinni að B hafi „dregið“ A yfir á

vegarhelminginn með akstursstefnu til vesturs en M segist aðspurður hafa fært bifreiðina til þess að auðveldara væri fyrir sjúkraflutningamenn að komast að B. Að lokum kemur fram að vitni hafi sent lögreglu ljósmynd sem sýndi staðsetningu bifreiðanna áður en ökutækið A var fært. Sama dag er gerð lögregluskýrsla þar sem framburður ökumanns B kemur fram. Hann segist hafa verið að aka í áttina að Gjáhellu þega hann hafi séð eitthvað í gangi fyrir aftan sig við gatnamótin og hann hafi kíkt í baksýnispegilinn tvisvar í um 4-5 sekúndur samtals og þegar hann hefði litið fram fyrir sig í seinna skiptið mundi hann bara eftir því að hafa séð vörubílinn alveg fyrir framan sig og hann hefði ekki náð að bremsa. Þá tilgreinir hann að hann gæti ekki tilgreint hvar á akbrautinni hann var að aka. Í skýrslu tæknideildar lögreglu dags. 12. október 2022 kemur fram að svo virðist sem A hafi farið á öfugan vegarhelming þegar árekstur ökutækjanna varð. Ekki er unnt að líta til skýrslu vitnis sem er sonur M og því hlutdrægt vitni.

Eins og fram kemur í lögregluskýrslu voru ekki nein ummerki um að A hafi dregist með B vegna árekstursins en það liggur fyrir að A var á öfugum vegarhelming þegar fyrsta mynd er tekin á vettvangi eftir áreksturinn. Þótt ekki hafi verið gerð bíltæknirannsókn styður stærð ökutækjanna fullyrðinguna enda B smá fólksbifreið, Toyota Aygo, sem er 920 kg, meðan B er vörubifreið, Volvo – FL, sem er 15.160 kg. Sökum þess verður lagt til grundvallar að A hafi farið á öfugan vegarhelming þegar áreksturinn varð eins og fram kemur í lögregluskýrslu. Með vísan til framangreinds er V1 ekki ábyrgt fyrir tjóni M vegna árekstursins.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu ökutækisins A hjá V1

Sóley Ragnarsdóttir

Reykjavík, 23. maí 2023.
Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Dögg Hermannsdóttir