

Mál nr. 32/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sönnun tjónsatviks.****Gögn.**

- Málskot mótttekið 21. janúar 2024 ásamt fylgiskjölum.
- Bréf V1 dags. 13. febrúar 2024.
- Bréf V2 dags. 12. mars 2024 ásamt fylgiskjölum.
- Tölvupóstur M dags. 24. júní 2024.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að síðdegis hinn 21. júní 2023 hafi bifreiðinni A verið ekið aftan á bifreiðina B, sem er í eigu M, rétt við afreinu af Vesturlandsvegi við Höfðabakkabru í Reykjavík. Ökumaður A hafi stöðvað og farið úr bifreiðinni til að ræða við M og hafi þá viðurkennt að hann hafi ekki haft augun hjá sér og líklega lent á B. Daginn eftir hafi V1 þó hafnað bótaskyldu þar sem A hafi ekki kannast við að hafa lent í árekstri og atvikið því að mati V1 ósannað. M tekur fram í málskoti að höggið hafi verið það mikið að hann hafi skolið á höfuðpúðann, og hafi tjónið á B verið metið að fjárhæð 180.000 kr. Hafi M fengið það bætt úr kaskótryggingu B hjá V2 en þurft að greiða eigin áhættu að fjárhæð 114.530 kr.

Fyrirliggjandi er þá skýrsla Aðstoðar og öryggis, dags. 4. september 2023 sem var unnin að beiðni V2. Í henni er haft eftir ökumanni A að hann hafi ekið í röð bifreiða og skyndilega hafi hægst á röðinni. Hafi hann þá hmlað og telji sig hafa með því forðað árekstri. Ökumaður B hafi veifað honum og hann stöðvað til að ræða við hann. Í niðurstöðu skýrslunnar segir þá að ekkert sjáanlegt tjón hafi verið á bifreiðunum sem gæfi til kynna að árekstur hafi orðið milli þeirra. Lýsing M á því að um þungt högg hefði verið að ræða og hann hafi kastast til í bifreiðinni sé þá ekki í samræmi við það að ekkert sjáanlegt tjón sé á A eða B.

M gerir ýmsar athugasemdir við skýrsluna, V2 hafi aldrei tekið bifreiðina til skoðunar og skýrsluhöfundur ekki skoðað hana almennilega, en vel geti verið um tjón að ræða þó það hafi ekki sést við skoðun skýrsluhöfundar sem hafi verið framkvæmd á fimm mínútum á einhverju bifreiðastæði. Þá hafi bifreiðaumboð framkvæmt tjónamat og gögn um tjónið séu því fyrirliggjandi. Þá segist hann ekki hafa veifað A heldur hafi hann greinilega sjálfur talið tilefni til að stöðva. M hafi þá ekki hægst skyndilega á akstrinum heldur verði að álykta sem svo að A hafi ekki verið með hugann við aksturinn og ekki gætt að nægilegu akstursbili milli bifreiða.

Í bréfi V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, til nefndarinnar er vísað til fyrirliggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis þar sem fram komi að ekkert sjáanlegt tjón hafi orðið á bifreiðunum. Sönnunarbyrði þess að tjón hafi orðið á B af völdum A hvíli á M, og liggi engin þau gögn fyrir í málinu sem sýni fram á það. Sé því ósannað að bifreiðinni A hafi verið ekið aftan á B.

Í bréfi V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, til nefndarinnar kemur fram að ökumaður A virðist ekki hafa verið viss um hvort árekstur hafi átt sér stað og hafi hann virst byggja þá afstöðu fyrst og fremst á því að á vettvangi hafi ekki mátt greina ákomur á bifreiðunum. Tjónamat bifreiðaumboðs vegna tjóns á B hafi hljóðað upp á 185.000 kr. og hafi ljósmyndir af ákomum á plaststuðara á B fylgt matinu. Megi þar glögglega greina hvar númeraplata A hafi „stimplast“ í neðri plaststuðara B. Höfnun V1 á bótaskyldu hafi byggt á framburði A og þeirri takmörkuðu skoðun sem framkvæmd hafi verið af Aðstoð og öryggi. Fyrirliggjandi ljósmyndir frá tjónamati og nánari greining þeirra sýni hins vegar fram á að árekstur hafi orðið með A og B og skuli tjón M því bætast úr ábyrgðartryggingu A.

Álit.

Ágreiningur aðila snýr að því hvort komið hafi til áreksturs milli A og B, en samkvæmt framburði ökumanns A taldi hann sig hafa forðað árekstri umrætt sinn. Samkvæmt fyrirliggjandi tjónamati varð nokkurt tjón á B og skipta þurfti um neðri afturstuðara hennar. Af ljósmyndum er fylgdu skýrslu Aðstoða og öryggis, svo og ljósmyndum sem fylgdu tjónamati og voru meðfylgjandi bréfi V2 til

nefndarinnar má þá greina ákomu frá númeraplötu A á stuðara B. Má þar greina hvernig bókstafir úr bílnúmeri A hafa „stimplast“ inn í plaststuðara B. Samræmist það frásögn M um að A hafi verið ekið aftan á B.

Samkvæmt framansögðu verður að telja nægilega sýnt fram á að árekstur hafi orðið með A og B umrætt sinn. Liggur þá ekki annað fyrir en að áreksturinn megi rekja til þess að A hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að hafa nægilegt bil milli ökutækja. Ber hann því, sbr. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 ábyrgð á því tjóni sem af hlaust og er bótaskylda úr ábyrgðartryggingu A hjá V1 fyrir hendi.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 11. júlí 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir