

Mál nr. 122/2025**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 27. mars 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 22. apríl 2025 ásamt fylgiskjali.
3. Bréf V1 dags. 21. maí 2025 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 3. júní 2025.

Málsatvik.

Fyrirliggjandi er tjónstilkynning M til V1, þar sem fram kemur að hinn 30. nóvember 2024, hafi hann ekið A í austurátt eftir bifreiðastæði við verslun. Vörubifreiðin B hafi verið kyrrstæð og hafi lestun hennar verið nýlokið. Þegar A hafi beygt til hægri fram hjá B hafi ökumaður B lyft vörupalli hennar upp og hafi A rekið á pallinn. M telji að B hafi ekki mátt leggja á þessum stað og stöðva alla umferð. Atvikið sé því alfarið á ábyrgð ökumanns B og gildi um háttsemi hans sömu sjónarmið og þegar hurð á bifreið sé opnuð út í umferð. Lýsing ökumanns B í tjónstilkynningu til V2 er á þann veg að hann hafi verið á bifreiðastæðinu með opna lyftu þegar A kom að og ók á horn á lyftublaði með vinstra horni. Ökumaður A hafi tekið víða beygju til hægri.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst, á grundvelli ofangreindra gagna, að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla ábyrgð á umræddu atviki þar sem hann hefði ekið á B kyrrstæða.

M fellir sig ekki við þau málalok og gerir í málskoti kröfu um að öll sök verði lögð á ökumann B, enda hafi ekki verið hægt að átta sig á því að vörulyftan var í notkun og afferming á þessum stað hafi verið mjög óeðlileg, B hafi verið lagt á miðju bifreiðastæði en ekki svæði sem hugsað sé til affermingar. Þá hafi lyftunni á B verið lyft mjög skyndilega þegar A var ekið fram hjá. Ljóst sé að tjón á A verði rakið til háttsemi ökumanns B og skipti engu máli í því samhengi að B hafi verið kyrrstæð.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, til nefndarinnar er vísað til þess að samkvæmt 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, segi að opna skuli dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþægindum og hið sama eigi m.a. við þegar um fermingu og affermingu sé að ræða. Ljóst sé að ökumaður B hafi verið að afferma bifreið sína er árekstur varð. Til að afferma bifreiðina á þeim stað sem um ræði sé, út frá mælingum af vettvangi, ljóst að vörulyfta B hafi skagað út frá bifreiðinni og inn á akstursleið um bifreiðastæðið. Hafi vörulyftan verið í láréttri stöðu og þannig skapað mikla hættu fyrir umferð um svæðið. Telji V1 því að rétt sé að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum.

Í bréfi V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, til nefndarinnar kemur fram að ágreiningur aðila hverfist um það hvort vörulyftari á B hafi hreyfst í aðdraganda áreksturs og þannig orsakað hann eða hvort árekstur sé að rekja til þess að A hafi verið ekið á vörulyftu B þar sem hún var kyrrstæð. Staðhæfing M um hina fyrrnefndu atburðarás sé einhliða og ekki studd neinum gögnum. Þó vörulyfta B hefði verið á hreyfingu sé þá jafnframt ósannað að það hefði einhver áhrif í málinu enda hafi M séð að vörulyftan lá niðri í aðdraganda áreksturs. Þá sé ósannað að ökumaður B hafi gerst brotlegur við 1. mgr., sbr. 5. mgr., umferðarlaga með því að leggja bifreiðinni á umræddum stað og hafa vörulyftu hennar úti. Rík aðgæsluskýlda hvíli á ökumönnum um að gæta að annarri umferð, sér í lagi á bifreiðastæðum og hafi M ekki sýnt næga aðgát umrætt sinn. Telji V2 því að M beri alla sök á árekstri aðila.

Í viðbótarathugasemdum M er ítrekað að vörulyfta B hafi verið á hreyfingu þegar A ók á hana. Eru þá færð rök fyrir því að B hafi verið í notkun þegar atvikið átti sér stað, enda hafi vörulyfta hennar verið í hækkaðri og láréttri stöðu. Það hafi orsakað tjónið og sé því bótaskýlda úr ábyrgðartryggingu B fyrir hendi á grundvelli 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Verði ekki fallist á það sé byggt á því að ökumaður B hafi sýnt af sér sök og vanrækslu með því að skilja vörulyftuna eftir í þeirri stöðu sem hún var, þ.e. í láréttri stöðu í nokkurri hæð frá jörðu. Þá hafi B verið lagt við gangstéttareyju sem var styttri en bifreiðin og hafi vörubifreiðin skagað fram fyrir hana um 1,8 metra. Hafi það skapað mikla hættu fyrir aðra umferð.

Álit.

Meðal gagna málsins er að finna ljósmyndir af vettvangi, svo og upplýsingar um lengd B. Því hefur ekki verið mótmælt af hálfu B að hún hafi verið kyrrstæð við umferðareyju, þ.e. ekki í stöðureit heldur á akstursleið um bifreiðastæðið. Því hefur heldur ekki verið mótmælt að B sé nokkuð lengri en umrædd umferðareyja og má því ganga út frá því að hún hafi skagað töluvert inn á akstursleið að stöðureitum á bifreiðastæðinu. Við þær aðstæður bar ökumanni B að sýna sérstaka aðgát og er það mat nefndarinnar að hann hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. og 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga. Þar kemur fram að eigi megi stöðva eða leggja ökutæki þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum og að opna skuli dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Að mati nefndarinnar skiptir ekki máli í því samhengi hvort vörulyfta B hafi verið á hreyfingu eður ei enda hafi staðsetning B og opin vörulyfta hennar skapað hættu fyrir aðra umferð.

Hins vegar er það einnig mat nefndarinnar að ökumaður A hafi ekki gætt þeirrar varúðar sem af honum mátti krefjast við aksturinn og telst hann því eiga nokkra sök á árekstrinum.

Samkvæmt framangreindu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, verður sök skipt til helminga.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökumanna A og B.

Reykjavík, 25. júní 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir