

Mál nr. 471/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot móttakið 15. september 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V2, dags. 23. desember 2025.
3. Athugasemdir V1, dags. 14. janúar 2026, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt skýrslu Aðstoðar og öryggis (A&Ö) var A og B ekið vestur Digranesveg að gatnamótum við Neðstutröð. A hægði á sér og tók U-beygju til að komast austur Digranesveg að húsi númer X. Þegar A tók U-beygjuna hafi B þurft að nauðhemla til þess að forðast árekstur við A. M segir að B hafi verið ekið utan í vinstri hlið A þegar A var að klára U-beygjuna. Ökumaður B telur að hann hafi náð að stöðva í tæka tíð og hafi ekki orðið var við snertingu milli ökutækjanna. A&Ö skoðaði bæði A og B. Ákoma var á vinstri hlið A við afturdekk. Engin sjáanleg ákoma var á B hvorki á hægri né vinstra framhorni. A&Ö taldi ólíklegt miðað við ákomuna á A að B væri tjónvaldur þar sem engin sjáanleg ákoma hafi verið á B.

Málið fór fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að öll sök yrði lögð á ökumann A sem hafi ekki gætt nægjanlega að umferð fyrir aftan sig áður en hún tók U-beygju. M fellir sig ekki við þessa niðurstöðu.

Í málskoti mótmælir M niðurstöðu Tjónanefndar og telur að B hafi verið ekið of hratt og ógætilega og framburður ökumanns sé ekki í samræmi við það sem fram komi á myndum og í gögnum. Skemmdir á A og skortur á skemmdum á B styðji ekki frásögn ökumanns, ekki hafi verið rætt við vitni að árekstrinum og þá kunni aldur M að hafa áhrif á sakarmat, einkum varðandi trúverðugleika og sönnunarmat. M gerir kröfu um að nefndin felli úr gildi ákvörðun Tjónanefndar vátryggingafélaganna, og V1 verði gert að endurmeta bótaskyldu vegna B á réttum grunni. Frásögn vitnis verði tekin gild og metin og túlkun gagna verði leiðrétt m.t.t. aldurs málskotsaðila og mögulegrar ómeðvitaðrar skekkju.

Í athugasemdum V2 er á því byggt að öll sök skuli lögð á M, ökumann A, þar sem hún hafi ekki gætt nægjanlega að umferð fyrir aftan sig áður en hún tók U-beygju.

Í athugasemdum V1 tekur félagið undir með M að U-beygja á þessu svæði sé heimil og slík beygja af hálfu M undanskilji ökumann B ekki frá þeirri skyldu að þurfa að gæta að umferð fyrir framan hann, sbr. 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Með athugasemdum fylgdi framburður vitnis. Kvaðst vitnið hafa séð bifreið M taka smá hægri sveig áður en viðkomandi var að fara að taka U-beygju. Þegar bifreið M hafi verið sveigt til hægri sé eins og ökumaður B hafi ætlað að skjótast fram úr vinstra megin við bifreið M, þ.e. í þá átt sem bifreið M var að fara að beygja. Að sögn vitnisins var akstur ökumanns B svolítið glannalegur. Fram kemur að þegar A hafi verið beygt hafi heyrst bremsuhljóð en vitnið var ekki viss hvort árekstur hafi orðið á milli bifreiðanna.

Álit.

Í 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar segir að eigandi ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Í 5. gr. sömu laga segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Við mat á sök ökumanna er litið til háttarnisreglna umferðarlaga nr. 77/2019. Í málinu er deilt um hvernig sök skuli skipt milli A og B vegna meints árekstrar ökutækjanna. Með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum telur nefndin ósannað að árekstur hafi orðið með ökutækjunum. Í skýrslu A&Ö kemur fram að ólíklegt sé miðað við ákomu á vinstri hlið A að B sé tjónvaldur í málinu þar sem engin sjáanleg ákoma hafi verið á B sem skoðaður var strax eftir áreksturinn. Þá var vitni ekki viss um hvort árekstur hafi orðið á milli ökutækjanna.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðatryggingu B.

Reykjavík, 21. apríl 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir