

Mál nr. 205/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: V1 og V2

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 8. júní 2023 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V1 dags. 29. júní 2023.
3. Bréf V2 dags. 29. júní 2023 ásamt fylgiskjöllum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 13. júlí 2023.
5. Viðbótarathugasemdir V2 dags. 21. júlí 2023.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis, dags. 4. apríl 2023, varð þann sama dag árekstur milli bifreiðanna A, sem er í eigu M og B, á Hringbraut í Hafnarfirði. Haft er eftir M í skýrslunni að hann hafi ekið A vestur Grænukinn gegn biðskyldu og til hægri inn á Hringbraut. Hann hafi verið að aka beint áfram á u.þ.b. 10-15 kílómetra hraða þegar B ók aftan á A. Eftir öikumanni B er haft að hann hafi ekið eftir Hringbraut til norðurs að gatnamótum Grænukinnar og hafi dregið úr hraða vegna hraðahindrunar við gatnamótin. Hann hafi litið í stutta stund af veginum en þegar hann leit aftur á hann hafi A verið beint fyrir framan B. Ökuhraði B hafi kannski verið 20 til 30 kílómetrar á klukkustund áður en hann hafi hemlað og sveigt til vinstri í þeirri viðleitni að forða árekstri.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að öll sök á árekstri bifreiðanna hvíldi á A sem hefði borið að beita allri umferð um Hringbraut forgang.

M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og kemur fram í málskoti að hann hafi ekið í nokkra stund og farið 23 metra eftir Hringbraut áður en árekstur varð og sé það því ekki rétt að A hafi verið ekið í veg fyrir B. Hraðahindrunin sem ökumaður B tali um sé þá staðsett um 63 metrum frá árekstrarstað. Áður en M ók út á Hringbraut hafi hann litið til vinstri en þar hafi engin bifreið verið. B hafi greinilega verið á töluverðum hraða auk þess sem hann hafi litið af veginum. Beri hann því að mati M alla sök á árekstrinum. M og B hafi þá verið sammála um atburðarásina á vettvangi en síðar hafi B breytt framburði sínum á þann veg að A hafi verið ekið í veg fyrir B. Verði að virða slíkan síðar til kominn framburð að vettugi.

Í bréfi V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, er tekið undir sjónarmið M. Í upphaflegum framburði B komi fram að hann hafi litið af veginum, en síðar hafi hann breytt framburði sínum á þann veg að A hafi verið ekið í veg fyrir B. M hafi hins vegar frá upphafi verið stöðugur í frásögn sinni um að hann hafi verið kominn inn á Hringbraut og hafi ekið eftir henni nokkurn spöl þegar til áreksturs kom. Staðsetning árekstursins sýni þá að M hafi ekið A rúma 20 metra eftir Hringbraut áður en B var ekið aftan á hana og það eitt og sér útiloki að orsök árekstursins sé sú að A hafi verið ekið í veg fyrir B. Beri B því alla ábyrgð á árekstrinum fyrir að gæta ekki nægilega að umferð fyrir framan sig.

Í bréfi V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, kemur fram að 17 metrar séu frá þeim stað þar sem M beygði inn á Hringbraut og að árekstrarstað og því styttri vegalengd en M haldi fram. Byggja verði á því að M hafi ekki virt biðskyldu þegar hann ók inn á Hringbraut í veg fyrir B enda hefði hann átt að veita B athygli miðað við þær aðstæður sem voru á vettvangi. M hafi hins vegar ekki veitt B athygli fyrr en henni var ekið aftan á A og geti M því ekki staðhæft neitt um staðsetningu hennar í aðdraganda áreksturs. Bendi gögn málsins því til að M hafi ekki litið til vinstri áður en hann ók inn á Hringbraut. Í öllu falli sé óumdeilt að M hafi farið yfir biðskyldu og beri hann þá sönnunarbyrði þess að hann hafi gætt að nægilega að annarri umferð svo og þess að ökumaður B hafi sýnt af sér saknæmt aðgæsluleysi. Sú sönnun hafi ekki tekist. Hvað varði háttsemi öikumanns B þá taki tvær sekúndur, miðað við ökuhraða þann sem hann tilgreini, að aka frá þeim stað þar sem A ók inn á Hringbraut og að tjónsstað. Sé það ekki nægur tími til að bregðast við og forða árekstri. Þá séu ekki orsakatengsl milli tjónsins og þess að ökumaður B hafi misst athyglina af veginum í stutta stund. Beri A því alla sök á árekstri aðila.

Í viðbótarathugasemddum M eru fyrri röksemdir áréttáðar. M hafi ekið út Grænukinn, beðið á biðskyldu í fimm sekúndur, litið til beggja hliða án þess að sjá neinn nema í fjarska og að því loknu beygt inn á Hringbraut þar sem hann hafi ekið 20 metra niður götuna áður en B ók aftan á A. Þá geti farþegi í A staðfest lýsingu hans af atburðum. B hafi hins vegar misst einbeitingu við aksturinn og geti því ekki sagt með fullri vissu hvað gerðist. Um aftanákeyrslu hafi verið að ræða sem B verði að bera ábyrgð á.

Í viðbótarathugasemddum V2 eru fyrri röksemdir áréttáðar og lýsingu M á háttsemi hans við biðskyldu mótmælt enda sé eingöngu um að ræða frásögn M sjálfs sem þess utan komi fram löngu eftir tjónsdag en ekkert komi fram um þessi atriði í skýrslu Aðstoðar og öryggis. Líklegra sé að hann hafi ekið beint inn á Hringbraut enda hefði hann séð B hefðu atvik verið með þessum hætti.

Álit.

Samkvæmt 2. mgr. 26. gr. laga umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður, þegar ekið er inn á veg eða yfir veg veita umferð á þeim vegi forgang sé það gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu. Óumdeilt er að A var ekið frá Grænukinn þaðan sem er biðskylda gagnvart umferð um Hringbraut, áður en til árekstrar kom. Í frumgögnum málsins, en miða verður við þau umfram síðar til komnar staðhæfingar aðila, kemur ekki fram hvort eða með hvaða hætti M hafi gætt að annarri umferð áður en hann beygði inn á Hringbraut. Hvort sem miðað er við að 17 eða 23 metrar hafi verið frá því að M ók inn á Hringbraut og þar til áreksturs kom verður, með hliðsjón af aðstæðum og atvikum öllum, að miða við að hann hafi ekki gætt nægilega að umræddum áskilnaði enda hafa bara liðið örfáar sekúndur frá því A var ekið inn á Hringbraut og þar til áreksturs kom.

Hvað varðar háttsemi B í aðdraganda áreksturs þá kemur fram í framburði hans á vettvangi að hann hafi í aðdraganda áreksturs litið „í stutta stutt af veginum til að taka eitthvað sem var fast milli tannanna minna.“ Er hann leit upp hafi A verið beint fyrir framan hann, mjög nálægt. Liggur því fyrir viðurkenning M sjálfs á því að hann hafi ekki verið með fulla athygli við aksturinn. Verður að ætla að orsakatengsl séu milli þeirrar háttsemi og árekstursins enda megi ætla að B hefði veitt A athygli fyrr og gefist betra ráðrúm til viðbragða hefði hann haldið athyglinni á umferð fyrir framan sig.

Af framansögðu, sbr. 5. gr. laga um ökutækjategyggingar nr. 30/2019, verður sök skipt til helminga.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 22. ágúst 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir