

Mál nr. 114/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1), (V2), (V3) og (V4).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A), (B), (C) og (D).

Sakarskipting. Ekið aftan á.

Gögn.

1. Málskot móttakið 11. apríl 2024 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V4 dags. 2. maí 2024 ásamt fylgiskjöllum.
3. Bréf V1 dags. 3. maí 2024 ásamt fylgiskjöllum.
4. Bréf V3 dags. 7. maí 2024.
5. Bréf V2 dags. 8. júlí 2024.
6. Viðbótarathugasemdir M dags. 30. júlí 2024 ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 1. mars 2024, varð hinn 22. febrúar 2024 árekstur milli bifreiðanna A, sem M ók, B og D, á þjóðvegi 1 við Skjaldarvík. Fram kemur í skýrslunni að á vettvangi hafi verið svell og snjóþekja.

Framburður ökumanns D í lögregluskýrslu er sá að hann hafi verið að koma að sunnan og ætlað til Dalvíkur. Hafi hann misst af beygjunni við Ólafsfjarðarveg og leitað að afleggjara til að snúa bifreiðinni við á. Hafi hann ætlað að beygja inn á Dagverðareyrarveg, gefið stefnuljós og hægt vel á sér eða stöðvað akstur þegar ekið var aftan á hann. Sagði hann og að engin umferð hefði verið að koma á móti sér.

Framburður ökumanns B er á þann veg að bifreiðin á undan henni, D, hafi skyndilega verið hemlað, hún hafði þá einnig hemlað, farið yfir á vinstri akrein og stöðvað þar. Þá hafi bifreiðinni á eftir B verið ekið aftan á hana.

Framburður M er á þann veg að hann hefði ekið í suðurátt, á eftir bifreiðinni C. Ökumaður hennar hafi hemlað skyndilega og endað með því að aka út af veginum. Hafi M þá séð að „allir voru stopp þvert yfir veginn“. Sagðist hann þá halda að hann hafi ekið A aftan á B og þaðan á D. Atvik hafi átt sér stuttan aðdraganda og allt gerst hratt. Þá telji hann að B hafi verið á miðjum vegi og í hægri vegkanti hafi verið „svört bifreið“ sem hafi yfirgefið vettvang áður en lögregla kom. Þá hafi D verið á hægri akrein, aðeins framan við B og hina óþekktu bifreið. Hafi M ætlað að reyna að komast milli B og þeirrar bifreiðar.

Þá er m.a. haft eftir farþega í A, X, að M hafi hægt á sér þar sem þau hafi séð að bifreið sem var fyrir framan þau hafi misst af beygjunni og verið kyrrstæð á veginum. Mikil hálka hafi verið á vettvangi og því hafi A hafnað á B og D.

Ökumaður C lýsir atvikum svo að hann hafi séð bifreiðar fyrir framan sig hægja á sér. Vegna hálku hafi hann ekki getað hemlað og hafi hann því beygt á vinstri akrein vegarins. Þá hafi hann séð bifreið koma úr gagnstæðri átt og hafi hann því ákveðið að beygja út af veginum til að forða árekstri við hana.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að öll sök skyldi lögð á ökumann A sem hefði ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig. M fellir sig ekki við þau málalok og í málskoti kemur fram að hann telji ekki að nægt tillit hafi verið tekið til staðsetningar annarra bifreiða á veginum, og gerir athugasemd við að B hafi staðnæmst á miðjum vegi aftan við D. Þá hafi B ekki gefið til kynna með neinum hætti að eitthvað væri að og hafi viðvörunarljós hennar ekki verið kveikt. Einnig gerir M athugasemdir við staðsetningu D á veginum sem hann telur ekki samræmast því að vinstri beygja hafi verið fyrirhuguð. Þá vísar M til 19., 28. og 33. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 máli sínu til stuðnings. Vegna staðsetningar bifreiða á veginum hafi hann þá ekki átt möguleika á að forða árekstri og fer hann því fram á endurskoðun niðurstöðu tjónanefndar.

Í bréfi V4, sem var vátryggjandi D á tjónsdegi, til nefndarinnar kemur fram að félagið telji ljóst að B hafi farið yfir á öfuga akrein til að forðast árekstur, og hafi því ekki verið um hefðbundin akreinaskipti að ræða. Þá hafi atburðarás verið hröð og ekki ráðrúm til að kveikja á viðvörunarljósum. Eigi

röksemdir M hvað þetta varði því ekki við. Er þá vísað til framburðar X fyrir lögreglu varðandi það að M og X hafi séð hvar bifreið sem misst hafði af beygjunni við Skjaldarvík væri kyrrstæð á veginum. Af atvikum málsins sé ljóst að M hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga um að ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skuli vera svo langt frá því að eigi sé hætta á árekstri þótt ökutækið sem á undan er stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Þá hafi M ekki gætt að almenntri aðgæsluskyldu 1. mgr. 4. gr. sömu laga en þar sem hann sá D kyrrstæða hafi honum borið að sýna sérstaka aðgát. Séu bein orsakatengsl milli fyrrgreindrar háttsemi og þess að tjón varð og beri M því alla sök á umræddum árekstri. Sambærileg sjónarmið koma fram í bréfi V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, til nefndarinnar.

Í bréfi V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, til nefndarinnar kemur fram að félagið telji mega ráða af málsgögnum að ökumaður D, sem hafi verið að leita að stað til að snúa D við, hafi rekið augun í afleggjarann og brugðist hratt við og hemlað án þess að huga að umferð fyrir aftan sig. Með því hafi hann ekki gætt að 1. mgr. 19. gr. og 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga um aðgát við beygju á vegamótum og áskilnað um að ökumaður sem ætli að draga snögglega úr hraða ökutækis skuli ganga úr skugga um að það sé hægt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Séu bein orsakatengsl milli þeirrar háttsemi og þess að árekstur varð og sé því rétt að ökumaður D beri hluta sakar á árekstrinum.

Í bréfi V3, sem var váttryggjandi C á tjónsdegi kemur fram að ekki hafi orðið árekstur milli C og annarra ökutækja og beri ökumaður C enga ábyrgð á árekstrinum.

Í viðbótarathugasemdum M ítrekar hann röksemdir sínar, og tekur fram að hefði D stöðvað við vinstri akbrún, eins og beri að gera við töku vinstri beygju, hefði önnur umferð vandræðalaust getað ekið fram hjá hægri megin enda vegurinn breiður á umræddum kafla. Miðað við staðsetningu D á veginum hafi hann þá verið kominn fram hjá umræddri beygju. Þá áréttar M að skritið sé að ekki sé horft til þess við sakarmat að tveir bílar hafi verið, í raun án ástæðu, kyrrstæðir á hringvegi 1 og að umferðarreglur gildi ekki bara um A, heldur einnig B og D.

Álit.

M gerir samkvæmt framansögðu kröfu um að úrskurðað verði að B og D beri hluta sakar á umræddum á árekstri. Hvað B varðar verður að telja að hún hafi brugðist við því að D var hemlað fyrir framan hana og að í viðleitni við að forða árekstri hafi hún hemlað, sveigt yfir á vinstri akrein og verið staðsett þar er árekstur varð. Með hliðsjón af atvikum og því að atburðarás virðist hafa verið hröð verður henni ekki metið það til sakar né það að hafa ekki gefið hljóð eða ljósmerki. Verður því ekki byggt á 28., eða 33. gr. umferðarlaga hvað það varðar eins og byggt er á í málskoti.

Hvað varðar D þá byggir M á því að staðsetning D á veginum hafi verið óeðlileg miðað við að ökumaður hennar hafi ætlað sér að taka vinstri beygju. Byggir M hvað það varðar á 2. mgr. 19. gr. umferðarlaga þar sem fram kemur að við vinstri beygju skuli aka sem næst miðlínu akbrautar þegar um akbraut með tvístefnuakstri sé að ræða. B hafi hins vegar verið á hægri kanti akbrautarinnar eða í „vegkanti“ eins og segir í viðbótarathugasemdum M. Í framburðum aðila fyrir lögreglu kemur þó ekki fram að D hafi verið á hægri kanti, og samkvæmt framburði M var D á „hægri akrein“ en svört bifreið í hægri vegkanti. Engin frekari gögn liggja fyrir um hina óþekktu svörtu bifreið.

Í 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga segir að ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skuli vera svo langt frá því að eigi sé hætta á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skuli þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. Af framangreindu er það álit nefndarinnar að A hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að áskilnaði umrædds ákvæðis og að það hafi leitt til þess að árekstur varð með A og B og í kjölfarið með A og D. Er þá jafnframt litið til þess að samkvæmt framburði X urðu X og M vör við það með einhverjum fyrirvara að D var kyrrstæð á veginum og má því ætla að tilefni hafi verið til sérstakrar aðgæslu.

Niðurstaða.

Ökumaður A, ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 3. september 2024.

rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir