

Mál nr. 237/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V) og (ABÍ).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Ekið aftan á annað ökutæki.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 24. júní 2024.
2. Bréf V dags. 23. júlí 2024.
3. Bréf ABÍ dags. 1. ágúst 2024 ásamt greinargerð ökumanns og eiganda bifreiðar B.
4. Viðbótarathugasemdir M með bréfi dags. 8. ágúst 2024.
5. Viðbótarathugasemdir V með tölvupósti dags. 13. ágúst 2024.

Málsatvik.

Í tjónstilkynningarskýrslu A&Ö dags. 26. mars 2024 kemur fram að þann dag hafi orðið árekstur með bifreiðum A, sem er vátryggð hjá V, og bifreið B sem var óvátryggð og kemur tjónsuppgjörsmiðstöð (ABÍ) skv. 15. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 fram vegna kröfu um greiðslu bóta vegna þeirrar bifreiðar.

Í umræddri tjónstilkynningarskýrslu kemur fram að báðum bifreiðum (A og B) hafi verið ekið Laugaveg í austurátt, en af myndum af vettvangi má álykta að tvær akreinar séu í sömu átt á þeim stað. Bifreið B var ekið aftan á bifreið A á vinstri akrein Laugavegar þegar ökumaður bifreiðar A stöðvaði bifreið sína til að taka U-beygju inn á Laugaveg í vesturátt. Í framburði ökumanns bifreiðar A kemur fram að hann hafi verið á um 45-50 km/klst við akstur austur Laugaveg í aðdraganda áreksturs. Síðan segir hann: „Ég sá að það var enginn bill að koma inn á móti mér inn á Laugavegi og því bremsaði ég, sennilega setti ég ekki stefnuljósinn á og trúi hinum ökumanninum með það að hún sá ekki stefnuljós. Ég byrjaði svo að taka U-beygjuna. Þá fann ég högg aftan á minn bíl.“ Í framburði ökumanns bifreiðar B kemur eftirfarandi fram: „Ég var að keyra á Laugavegi í austurátt og var að koma að Bolholti. Skyndilega snarbremsar billinn fyrir framan mig og byrjar að taka U-beygju inn á Laugaveg í vesturátt. Við vorum búin að vera að aka á um 50 km/klst hraða fram að þessu. Hann bremsaði svo hratt að ég náði ekki að bregðast mikið við og þó ég bremsaði ók ég aftan á bilinn hans.“ Gögnum málsins fylgja einnig ljósmyndir af aðstæðum á vettvangi.

M vísar til þess í málskoti að V hafi upphaflega komist að þeirri niðurstöðu að hann, sem ökumaður bifreiðar A, bæri ábyrgð á árekstrinum. Tjónanefnd vátryggingafélaganna hafi síðan komist að niðurstöðu um að báðir ökumenn bæru jafna sök vegna árekstursins. M telur ökumann bifreiðar B bera sök á árekstrinum og vísar til 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga þar sem komi fram að þannig bil skuli vera milli ökutækja að ekki sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem á undan sé stöðvist eða dregið sé úr hraða þess og eigi að hafa til viðmiðunar að það taki ekki minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. M telur að hann hafi mátt taka U-beygju á þeim stað sem hann hugðist gera það og að ökumaður bifreiðar B hafi ekið á ofsahraða.

V telur ökumann bifreiðar B bera alla sök á árekstrinum þar sem sá ökumaður hafi ekki gætt að fyrirmælum 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 með því að gæta þess að hafa nægt bil á milli bifreiðanna og ekki nægilega gætt að umferð fyrir framan sig í aðdraganda áreksturs. Einnig vísar V til þess að miðað við ákomur á bifreiðunum bendi allt til þess að miðað við uppgefinn aksturshraða bifreiðar B hafi ökumaður hennar lítið sem ekkert brugðist við eða náð að bremsa áður en árekstur varð. Einnig vísar V til þess að ekki sé hægt að meta háttsemi ökumanns bifreiðar A (M) til sakar þar sem sá hafi hagað akstri sínum í samræmi við fyrirmæli 2. mgr. 19. gr. umferðarlaga og með því að taka vinstri beygju sem næst miðlínu akbrautar og að engin umferðarmerki sýni að bannað sé að taka U-beygju á þeim stað sem M beygði til vinstri.

ABÍ telur ökumann bifreiðar A bera alla ábyrgð á árekstrinum og vísar til framburðar hans í tjónstilkynningarskýrslu um að hann hafi eingöngu gætt að umferð úr gagnstæðri átt þegar hann ákvað að aka til vinstri í fyrirhugaða U-beygju en ekki umferð sem á eftir kom, auk þess sem hann hafi viðurkennt að hafa ekki gefið stefnuljós þegar hann tók ákvörðun um að bremsa og beygja. Það fái

síðan stoð í framburði ökumanns bifreiðar B auk þess sem ekkert komi fram í gögnum um meintan ofsahraða ökumanns bifreiðar B, eins og M hafi haldið fram í viðbótargögnum. Einnig er vísað til þess að ökumaður bifreiðar B hafi verð sérstaklega vör um sig þar sem hún hafi verið nýlega orðin ófrísk. Einnig er vísað til þess að innskot það sem M hafi ætlað að nota til að taka U-beygju sé illa sýnilegt vegna hárrar girðingar sem sé staðsett á umferðareyju milli akreina austurs og vesturs á Laugavegi, auk þess sem það innskot sé aðallega ætlað þeim sem aki Laugaveg í vesturátt og ætli að taka vinstri beygju inn í Bolholt og augljós hætta sé að því að haga akstri eins og ökumaður bifreiðar A gerði. Einnig er vísað til athugasemda ökumanns bifreiðar B þar sem segir að það hafi komið henni mikið á óvart að ökumaður bifreiðar A hafi ætlað að beygja þar sem akstur hans hafi ekki gefið það í skyn hvorki með því að hægja ferð né gefa stefnuljós. Einnig mótmælir ökumaður bifreiðar B því að hún hafi ekið á ofsahraða eða hafi verið tvísaga um atvik í aðdraganda áreksturs og vísar til þess að það hafi M frekar verið.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram að hann hafi verið í uppnámi vegna árekstursins og þannig hafi hann mögulega ekki gefið skýrar upplýsingar strax eftir hann. M leggur áherslu á að það að taka U-beygju hafi ekki verið skyndiákvörðun hans og hann hafi ekki sagt það í skýrslutöku eftir áreksturinn. Einnig bendir M á að ekki hafi verið umferð á hægri akrein Laugavegar til austurs og hafi ökumaður bifreiðar B því getað fært sig yfir á þá akrein.

Í viðbótarskýringum V kemur fram að félagið taki undir viðbótarathugasemdir M og ítrekar að ekkert hafi komið fram í gögnum málsins um að M hafi farið gegn ákvæðum umferðarlaga í greint sinn.

Álit.

Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að ökumaður bifreiðar B hafi borið að gæta að umferð fyrir framan sig í samræmi við háttarnisreglur 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Þar segir: „Ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skal vera svo langt frá því að eigi sé hætta á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skal þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna.“ Ökumaður bifreiðar B ók aftan á bifreið A og verður ekki annað ályktað að gögnum málsins að árekstur megi rekja að meginstefnu til þess að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt nægilega vel að þessu.

Þegar hins vegar litið er til aðstæðna á vettvangi og framburðar ökumanns A (M) í tjónstilkynningarskýrslu um að hann hafi stöðvað, sennilega án þess að gefa stefnuljós, verður að telja honum það til sakar. Helst verður þar að líta til þess að miðað við aðstæður á vettvangi er ekki augljóst ökumenn sem aka austur Laugaveg nýti sér þá opnun umferðareyju sem ökumaður bifreiðar A ætlaði að nýta sér til U-beygju. Af aðstæðum má ráða að þessi opnun sé aðallega ætluð umferð vestur Laugaveg sem ætlar að aka til vinstri inn Bolholt. Engin aðrein er fyrir umferð austur Laugaveg fyrir þá vinstri beygju sem ökumaður bifreiðar A ætlaði sér og var því nauðsynlegt með vísan til almennar tillitsemi skv. 4. gr. umferðarlaga að gæta sérstaklega að umferð fyrir aftan sig, hægja á sér í tæka tíð og gefa stefnumerki í tæka tíð vegna mögulegrar umferðar fyrir aftan bifreið A. Þegar litið er til allra atvika telst M, sem ökumaður bifreiðar A, bera 1/3 hluta sakar.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar B ber 2/3 hluta sakar og ökumaður bifreiðar A ber 1/3 hluta sakar vegna áreksturs bifreiðanna 26. mars 2024.

Reykjavík, 22. október 2024.

rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir