

Mál nr. 398/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 14. október 2024.
2. Athugasemdir V2, dags. 12. desember 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir V1, dags. 13. desember 2024.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að 19. júlí 2024 varð árekstur milli A og B. A var ábyrgðartryggð hjá V1 og B hjá V2. Í tjónstilkynningu frá M sem var ökumaður A er málsatvikum nánar lýst með þeim hætti að A hafi verið ekið á eftir B á Reykjanesbraut, er B hafi allt í einu snarhemplað með þeim afleiðingum að ökumaður A náði ekki að hemla í tæka tíð og A lenti aftan á B. Við það hafi A orðið óökuhæf. B er bílaleigubifreið sem var í útleigu er áreksturinn átti sér stað. Ekki var sameiginleg tjónaskýrsla gerð á vettvangi. Í málskoti er sambærilega lýsingu að finna.

Í málskoti byggir M á því að skipta beri sök milli A og B. Hljóti ökumaður B, sem hafi í umrætt sinn nauðhemlað skyndilega án augljósrar ástæðu, í það minnsta að bera ábyrgð á árekstrinum að hluta til. Bendir M á að með þeirri ákvörðun sinni að hemla skyndilega hafi ökumaður B brotið gegn 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Tekur M jafnframt fram að foreldrar hans, geti borið vitni um háttsemi ökumanns B. Þá bendir M á að V2 hafi ekki tekist, þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir, að ná sambandi við leigutaka B. Krefst M þess að sök verði skipt milli A og B.

Í athugasemdum frá V2 til nefndarinnar, dags. 12. desember 2024, er m.a. bent á að ekki hafi verið gerð sameiginleg tjónstilkynning á vettvangi, né óskað eftir aðstoð frá Aðstoð og öryggi eða lögreglu. Eigandi A hafi hins vegar einhliða skilað inn tilkynningu um áreksturinn til V1 31. júlí 2024. Þá upplýsir V2 að félaginu hafi hvorki borist svör frá fyrirsvarsmönnum viðkomandi bílaleigu né leigutaka B. Félagið dregur þó ekki í efa að tjónið hafi átt sér stað enda liggi fyrir myndir af báðum ökutækjum. Síðan bendir V2 á að á þeim stað og tíma þar sem áreksturinn er sagður hafa orðið sé almennt mikil og þétt umferð. Ef á annað borð sú lýsing M að B hafi hemlað skyndilega yrði lögð til grundvallar verði að gera ráð fyrir að það hafi verið vegna umferðar fyrir framan B. Bendir V2 á að samkvæmt 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skuli ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt fremra ökutækið stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Telur V2 að M hafi ekki tekist að sanna að ökumaður B hafi hagað akstri sínum með saknæmum hætti, heldur hafi M þvert á móti ekki gætt að skilyrðum 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga og því ekki náð að bregðast nægjanlega snögg við í umrætt sinn með þeim afleiðingum að árekstur varð milli A og B. M beri því alla sök í málinu.

Í athugasemdum til nefndarinnar frá V1, dags. 13. desember 2024, kemur fram að félagið telur að skipta beri sök milli ökumanna A og B. Færir félagið fyrir því þau rök að M hafi brotið gegn 1. málslíð 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Jafnframt byggir V1 á því að ökumaður B eigi að bera helming sakar í málinu. Vísar félagið þar annars vegar til staðfasts framburðar M um málsatvik og hins vegar að ekki hafi tekist að fá framburð ökumanns B. Telur V1 að ökumaður B hafi bæði brotið gegn háttarnisreglu 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga og 3. mgr. 36. gr. sömu laga, en seinna ákvæðið geri kröfu til ökumanna um að þeir hemli ekki svo snögglega að það tefji eðlilegan akstur annarra eða skapi hættu.

Álit.

Samkvæmt gögnum málsins varð árekstur milli A og B 19. júlí 2024. Í 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir eftirfarandi: „Ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skal vera svo langt frá því að eigi sé hætt 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.“ M, byggir á því að tjónið verði að verulegu leyti til rakið til þess að ökumaður B hafi án skýringar hemlað skyndilega

með þeim afleiðingum að A lenti aftan á B. Byggir M þetta á sínum eigin framburði en hvorki var fyllt út sameiginleg tjónstilkynning á vettvangi, né óskuðu aðilar eftir aðstoð frá Aðstoð og öryggi eða lögreglu. Þá nefnir M að foreldrar sínir gætu vitnað um atvikið án þess að nein frekari gögn liggi fyrir um þann vitnisburð. Niðurstaða nefndarinnar er því sú að M hafi ekki tekist að sýna fram á að ökumanni B verði að einhverju leyti kennt um áreksturinn heldur verði að byggja á því að tjónið verði rakið til þess að ökumaður A braut gegn framangreindu ákvæði umferðarlaga. Ökumaður A ber því alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddu atviki.

Reykjavík, 4. mars 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir