

Mál nr. 86/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarskipting. U-beygja.

Gögn.

1. Málskot móttakið 9. mars 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2, dags. 29. mars 2023, ásamt fylgiskjali.
3. Tölvupóstur V1, dags. 13. júní 2023.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 16. júní 2023.

Málsatvik.

Árekstur varð með bifreiðunum A, sem M ók, og B á gatnamótum Hringbrautar og Hlíðarvegar í Hafnarfirði þann 22. janúar 2023. Lögregla kom ekki á vettvang og gerðu ökumenn ekki sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi. Fyrirtækið Aðstoð & Öryggi tók símaframburði af ökumönnum þremur dögum síðar. Ökumaður A segist í framburði sínum hafa ekið vestur Hringbraut, hægt á sér, gefið stefnuljós til vinstri og ætlað að taka u-beygju til að komast heim til sín. Hafi hann tekið eftir að B var mjög nálægt þegar hann hægði á sér við gatnamótin og áður en hann vissi af var B ekið á bílstjórahurð A. Í framburði ökumanns bifreiðarinnar B kemur fram að hann hafi ekið á eftir bifreiðinni A og við gatnamót við Hlíðarbraut hafi bifreiðin A beygt til vinstri, án þess að gefa stefnuljós og runnið áfram. Ökumaður B kveðst hafa reynt að hemla en einnig runnið áfram og á vinstri hlið A. Kveðst ökumaður B hafa ekið á um 25 km/klst. hraða.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu í máli nr. 92/23 að ökumaður A bæri alla sök á árekstrinum. M, sem var ökumaður A, er ósáttur við þá niðurstöðu. Telur ökumaður A að bifreiðinni B hafi verið ekið of nálægt sér og að það hefði mátt afstýra óhappinu hefði ökumaður B gætt þess að haga akstri eftir aðstæðum. U-beygja sé ekki bönnuð á gatnamótunum, hann hafi gefið stefnuljós til vinstri og hægt á ferð. Telur hann ósanngjarnt að vera dæmdur í 100% órétti.

V1 vísar til þess að engar merkingar eru þar sem áreksturinn átti sér stað sem banna ökumönnum að taka u-beygju. Meginorsök fyrir því að árekstur varð sé sú að ökumaður B gætti ekki nægjanlega að sér í aðdraganda áreksturs. Með því braut hann gegn 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

V2 telur M sem ökumann A bera alla sök á árekstrinum þar sem hann hafi með aksturslagi sínu brotið gegn fjölda hátternisreglna umferðarlaga. Rík aðgæsluskylda sem staðfest hafi verið í fjölda mála nefndarinnar hvíli á ökumönnum sem taka u-beygju á vegi. M hafi ekki gætt nægjanlega að umferð sem á eftir kom áður en hann dró snögglega úr hraða ökutækisins og ók til hliðar í u-beygju á gatnamótunum. Ósannað sé að M hafi gefið stefnuljós en hann ber sönnunarbyrði fyrir þeirri fullyrðingu sinni. Þá bendi ákomur bifreiðanna til þess að M hafi ekki tekið umrædda u-beygju frá miðlínu akbrautar þar sem ákoma sé á vinstri hlið bifreiðar hans.

Álit.

Í einu fylgiskjali málskotsins var að finna að því er virðist samskipti milli M og starfsmanns tryggingaumboðs þar sem M upplýsir að hafa farið út í hægri kant akbrautar með stefnuljós til vinstri, til þess að geta náð u-beygiunni. Með því braut hann gegn 2. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram kemur að við vinstri beygju skuli aka sem næst miðlínu akbrautar. Af gögnum málsins verður hins vegar ekki ráðið að það hafi verið aðal orsök árekstursins enda minnst ökumaður B ekki á hægri sveigjuna í framburði sínum. Báðir ökumenn eru sammála um að mikil hálka var á veginum er árekstur átti sér stað. Á vettvangi er heimilt að taka u-beygju en við það verður ökumaður að gæta að 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga þar sem kveðið er á um skyldu ökumanns til að ganga úr skugga um, áður en hann ekur til hliðar, nemur staðar eða dregur snögglega úr hraða bifreiðar, að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Ljóst er því að ökumanni A bar að sýna sérstaka aðgæslu við þessar aðstæður en svo virðist sem hann hafi ekki nægilega hugað að umferð sem á eftir kom þegar hann sveigði til hægri á veginum og svo beint í vinstri beygju. Sérstaklega í ljósi mikillar hálku á vettvangi og að ökumaður

A kveðst í framburði sínum hafa séð bifreiðina B aka of nálægt sér í áður en hann tók u-beygjuna. Þykir því rétt að ökumaður A beri $\frac{2}{3}$ hluta sakar á umræddum árekstri.

Eins og fyrr segir kemur fram í framburði ökumanns B, að hann hafi reynt að hemla en runnið áfram á bifreið M. Gefur það til kynna að ökumaður B hafi ekki gætt að því við akstur, að hafa bifreið sína svo langt frá bifreið A, að ekki væri hætt á árekstri þótt sú bifreið myndi stöðvast eða draga úr hraða, sbr. 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga. Þá bar honum einnig skv. 1. og 2. mgr. 36. gr. laganna að miða ökuhraða við aðstæður á vettvangi. Þykir því jafnframt rétt að ökumaður B beri $\frac{1}{3}$ hluta sakar á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber $\frac{2}{3}$ hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B, ber $\frac{1}{3}$ hluta sakar.

Reykjavík, 5. júlí 2023.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir