

Mál nr. 219/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

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

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 11. júní 2024.
2. Bréf V1 dags. 12. júlí 2024.
3. Bréf V2 dags. 29. ágúst 2024.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 2. september 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 4. apríl 2024, var hinn sama dag árekstur við Geirakot á Snæfellsvegi. Samkvæmt framburði M, sem var ökumaður A, fyrir lögreglu sagðist hann hafa komið í vettvang til að toga upp bifreið sonar síns sem hefði setið föst í vegkantinum. Hafi hann bakkað A að bifreiðinni, sett í „park“ og handbremsu og kveikt á viðvörunarljósum til aðvörunar fyrir aðra umferð. Hafi hann verið að lykka reipi á bifreið sonar síns þegar hann hafi tvívegis heyrt mikinn hávaða. Hafi hann þá séð hvar C var ekið á A og B hafi svo ekið aftan á C. Haft er eftir ökumanni C að hann hafi ekið vestur Snæfellsveg og hafi útsýni verið skert vegna snjókomu. Skyndilega hafi hann séð A kyrrstæða á öfugum vegarhelmingi. Hafi hann reynt að hemla en ekki tekist og C hafi runnið framan á A. Haft er eftir ökumanni B að hann hafi ekið á eftir C í um 50 metra fjarlægð frá henni. Hafi hann svo séð að C var ekið á aðra bifreið. Hafi hann reynt að hemla og forða árekstri við C en án árangurs.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að A bæri alla ábyrgð á árekstrinum þar sem hann hefði stöðvað bifreið sína gegn akstursstefnu og með ógætilegum hætti með tilliti til aðstæðna.

M fellir sig ekki við þá afstöðu og byggir í málskoti á því að aðvörunarljós hafi verið kveikt og A verið stillt upp á þennan hátt svo unnt væri að draga hina bifreiðina upp. Skyggni hafi þá ekki verið svo slæmt en M telji ökumenn B og C hafa brugðist seint og illa við aðstæðum.

V1, sem var á tjónsdegi vátryggjandi A og B, gerir ekki athugasemdir vegna málsins.

Í bréfi V2, sem var á tjónsdegi vátryggjandi C, til nefndarinnar kemur fram að félagið telji að M hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 28. og 29. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, en í 1. mgr. 28. gr. komi fram að eigi megi stöðva eða leggja ökutæki þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð. Þá verði ekki séð að M hafi tendrað hættuljós eða viðhaft aðrar ráðstafanir til að vara aðra umferð við, sbr. 1. mgr. 35. gr. umferðarlaga. Með því að stöðva A gegnt akstursstefnu í vonskuveðri og litlu skyggni beri M því að mati V2 alla ábyrgð á því að árekstur varð.

Í viðbótarathugasemdum sínum áréttar M að hann hafi verið með neyðarljós kveikt og lögregla hafi verið á svæðinu og séð það. Þá ítrekar M að hann telji ökumenn B og C ekki hafa brugðist rétt við, og hann hafi ekki einu sinni heyrt bremsuhljóð frá þeim.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 28. gr. umferðarlaga má eigi stöðva ökutæki eða leggja því þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð. Óumdeilt er að A var staðsett á móti akstursstefnu á veginum. M segist þá, bæði í málskoti og eins í framburði sínum fyrir lögreglu að hann hafi tendrað hættuljós bifreiðarinnar en í lögregluskýrslu er ekki fjallað frekar um það atriði. Ekkert liggur þá fyrir um að hann hafi jafnframt sett upp viðvörunarþríhyrning svo sem skylt er samkvæmt 1. mgr. 35. gr. umferðarlaga.

Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu segir að aðstæður á vettvangi hafi verið erfiðar, mikil snjókoma og hvassviðri. Þá hafi vegurinn verið mjög háll. Þá kemur fram að ef ekið sé vestur að vettvangi sé farið yfir litla blindhæð rétt áður en komið er á vettvang.

Telja verður að M hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði fyrrgreinds ákvæðis 1. mgr. 28. gr. umferðarlaga umrætt sinn. Á grundvelli þess, svo og m.t.t. aðstæðna á vettvangi, er það því mat nefndarinnar að tjón sem varð á B og C vegna atviksins skuli bótaskyld úr ábyrgðartryggingu A.

Liggur þá ekkert fyrir um að aksturslag ökumanna B og C í aðdraganda áreksturs hafi verið í andstöðu við umferðarlög eða að öðru leyti með þeim hætti að tilefni sé til að leggja hluta sakar á þá.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 3. september 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir