

Mál nr. 71/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A), (B) og (C).****Sakarskipting. Hringtorg.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 4. mars 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1, dags. 17. mars 2022, ásamt loftmyndum og svipmyndum af heimiluðum akstursleiðum, skýrslu A&Ö, dags. 3. apríl 2021 og niðurstöðu Tjónanefndar váttryggingafélaganna í máli 88/2021.
3. Bréf V2, dags. 3. maí 2022, ásamt úrskurði í máli nefndarinnar nr. 299/2020.
4. Ódagsettar athugasemdir.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að árekstur varð með bifreiðum B og C í hringtorgi við gatnamót Nýbýlavegar, Dalbrekku, Kársnesbrautar og Kringlumýrarbrautar hinn 3. apríl 2021. Bæði bifreiðar B og C eru váttryggðar með ábyrgðartryggingu hjá V2. Bifreið A er váttryggð með ábyrgðartryggingu hjá V1, en þeirri bifreið var einnig ekið inni í hringtorginu þegar árekstur varð með bifreiðum B og C.

Nánar tiltekið var bifreið A, sem M ók, ekið frá Dalbrekku inn í ytri akrein hringtorgsins með fyrirhugaða akstursstefnu á öðrum útakstri, framhjá Nýbýlavegi og að Kringlumýrarbraut. M kveðst hafa verið með stefnuljós til vinstri og þegar bifreið C hafi verið ekið, án stefnumerkis til hægri, áleiðis út úr hringtorginu af innri hring inn Nýbýlaveg og hafi ökumaður bifreiðar C hemlað og þá hafi bifreið B verið ekið á bifreið C. Ökumaður bifreiðar C kveðst hafa ekið á innri akrein hringtorgsins eftir að hafa ekið inn á það frá Kársnesbraut og ætlað út við Nýbýlaveg. Það þýðir að ökumaðurinn ók framhjá gatnamótum við Dalbrekku þar sem M, sem ökumaður bifreiðar A, ók inn í hringtorgið. Af myndum á vettvangi má ráða að innakstur af hringtorginu inn í Dalbrekku sé bannaður, en á vettvangi eru umferðarmerki sem sýna það greinilega. Þegar ökumaður bifreiðar C hemlaði í innri hring hringtorgsins, að hans sögn vegna þess að hann vildi koma í veg fyrir að hann myndi aka á bifreið A sem var ekið á ytri akrein hringtorgsins, var bifreið B ekið á bifreið C. Ökumaður bifreiðar B ók að sögn á innri akrein hringtorgsins og leit til vinstri eftir umferð á sama tíma og hann telur að bifreið C hafi verið nauðhemlað til að koma í veg fyrir árekstur við bifreið A. Við það lenti bifreið B í hlið bifreiðar C.

Tjónanefnd váttryggingarfélaganna skipti sök þannig að ökumaður bifreiðar B var talinn bera helming sakar vegna áreksturs við bifreið C fyrir að gæta ekki að umferð fyrir framan sig og M, sem ökumaður bifreiðar A helming sakar fyrir að virða ekki forgang bifreiðar C af innri hring hringtorgs.

M telur að sök hafi ranglega verið lögð á hana sem ökumann bifreiðar A og vísar til þess að ökumaður bifreiðar C hafi ekki gefið til kynna með stefnuljósi að hann ætlaði út úr hringtorginu við Nýbýlaveg og þannig hafi hann ekið gegn fyrirmælum 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Einnig bendir M á að árekstur megi fyrst og fremst rekja til þess að ekki hafi verið nægilegt bil milli bifreiðanna B og C, ökumaður bifreiðar B hafi ekið of hratt m.v. aðstæður og gegn fyrirmælum c.liðar 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga um sérstaka aðgæsluskyldu í hringtorgum.

V1 telur að M eigi ekki að bera sök vegna árekstursins og telur að skipta eigi sök milli ökumanna bifreiða B og C. Annars vegar vegna þess að ökumaður bifreiðar C hafi ekið gegn fyrirmælum í 2. ml. 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga þar sem segir að í hringtorgi sem skipt er í tvær akreinar skuli ökumaður velja hægri akrein, ytri hring, ætli hann að aka út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum. Það hafi ökumaður bifreiðar C ekki gert auk þess sem hann hafi brotið gegn i.lið 3. mgr. 33. gr. umferðarlaga með því að gefa ekki stefnuljós. Hins vegar vegna þess að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt þess hafa nægt bil milli bifreiða þegar hann ók á eftir bifreið C á akrein á innri hring hringtorgsins.

V2 telur að árekstur bifreiða B og C megi rekja til aksturslags bifreiðar A þar sem ökumaður þeirrar bifreiðar (M) hafi ekki farið eftir fyrirmælum 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga þar sem segir að ökumaður á ytri hring skuldi veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr hringtorginu og skapaði þannig að

mati V2 hættu fyrir ökumenn bifreiða B og C. Vísað er til úrskurðar nefndarinnar í máli 299/2020 þeirri niðurstöðu til stuðnings.

Álit.

Eins og fram kemur hér að ofan er ágreiningur um hvort M, sem ökumaður bifreiðar A, beri einhverja ábyrgð á árekstri bifreiðanna B og C í hringtorgi, hvar hægt er að aka af hringtorginu inn á Kársnesbraut, Nýbýlaveg og á aðreinað Kringlumýrarbraut og af hringtorginu inn á þær götur. Einnig er hægt að aka inn á hringtorgið af Dalbrekku en umferðarmerki banna hins vegar útakstur af hringtorginu inn Dalbrekku.

Árekstur milli bifreiða B og C varð inni í hringtorginu þegar bifreið C var hemlað í þann mund sem ökumaður hennar ætlaði að aka úr úr hringtorginu við Nýbýlaveg af innri hring þess eftir að hafa ekið inn á það af Kársnesbraut, framhjá gatnamótum við Dalbrekku, þ.e. á öðrum gatnamótum. Ekki liggja fyrir næg sönnunargögn sem sýna að akstur bifreiðar C hafi verið frá Dalbrekku inn á hringtorgið.

Þó útakstur sé bannaður með umferðarmerkjum við Dalbrekku verður 2. málsliður 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga ekki túlkaður þannig að háttsemi ökumanns bifreiðar C hafi farið gegn fyrirmælum hans, þ.e. að hann hafi farið út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum þess og hafi þannig átt að velja ytri hring í stað þess innri. Gatnamót við Dalbrekku heimila einungis akstur inn á hringtorgið en ekki út úr því, en skoðast samt sem áður sem gatnamót í skilningi fyrrnefnds 2. málsliðar. Þannig verður ekki séð að aksturslag ökumanns bifreiðar C hafi brotið gegn umferðarlögum með skýrum hætti, en ekki liggur fyrir sönnun á því að stefnumerki hafi ekki verið gefið og þannig farið gegn fyrirmælum i. liðar 3. mgr. 33. gr. umferðarlaga, eins og M heldur fram. Verður M einnig að bera hallann af þeim sönnunarskorti.

Ástæða þess að bifreið B var ekið á bifreið C var sú að bifreið C var hemlað. 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. Einnig segir þar að þess skuli að jafnaði gætt að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. Af framburði ökumanns bifreiðar B, sem ekið var á eftir bifreið C, má ráða að hann hafi ekki gætt þessa nægilega vel að hafa nægilegt bil milli bifreiða, auk þess sem sérstök skylda hvíldi á honum skv. c. lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga að aka nægilega hægt m.v. aðstæður. Auk þessa leit ökumaður bifreiðar B til vinstri við akstur inn á hringtorgið. Ber ökumaður bifreiðar B því meginsök á árekstrinum, eða 2/3 hluta hennar.

Í 3. málslið 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga er kveðið á um að ökumaður á ytri hring skuli veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr torginu. Á þessu varð misbrestur af hálfu ökumanns bifreiðar A sem leiddi til þess að bifreið C var hemlað snögglega og vegna þess ber hún hluta sakar á árekstri bifreiða B og C, eða 1/3 hluta hennar.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig vegna áreksturs bifreiðanna (B) og (C) að ökumaður bifreiðar (B) ber 2/3 hluta sakar en ökumaður bifreiðarinnar (A) ber 1/3 hluta sakar.

Reykjavík, 3. júní 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Dögg Hermannsdóttir