

Mál nr. 99/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila : (V1) og (V2)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting. Hringtorg.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 8. apríl 2024.
2. Bréf V1, dags. 23. apríl 2024, ásamt tjonaskýrslu.
3. Bréf V2, dags. 8. maí 2024, ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 22. maí 2024.
5. Viðbótarathugasemdir V1, dags. 29. maí 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi ökutækjaskýrslu frá fyrirtækinu Aðstoð & Öryggi, varð árekstur á hringtorgi á gatnamótum Nýbýlavegar og Auðbrekku í Kópavogi hinn 26. janúar 2024 milli bifreiðanna A sem er í eigu M, og B. Báðum bifreiðum var ekið austur Nýbýlaveg að hringtorginu. Framburður ökumanns A í ökutækjaskýrslu er á þann veg að hann hafi ekið í ytri hring og ætlað út úr hringtorginu áfram austur Nýbýlaveg. Er hann var að keyra framhjá arminum upp Auðbrekku var bifreiðinni B beygt úr úr hringtorginu og inn í vinstri hlið bifreiðarinnar, aftan á A. Í framburði ökumanns B kemur fram að hann hafi ekið inn á innri hring hringtorgsins og verið að beygja út úr hringtorginu til hægri, upp Auðbrekku en sá ekki A sem var á ytri hring.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjonanefnd váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu í máli nr. 163/24 að ökumaður B beri helming sakar fyrir að aka út af innri akrein á fyrsta útakstri og ökumaður A ber einnig helming sakar fyrir að veita ekki umferð um innri hring forgang.

M er ósáttur við þessa sakarskiptingu og telur að sonur hans sem var ökumaður A hafi aldrei fengið tækifæri til að veita B forgang þar sem hann var talsvert fyrir framan B og ekki mögulegt að sjá að hann ætlaði sér að fara út úr hringtorginu. Auk þess gerði ökumaður A ráð fyrir því að B yrði ekki beygt út þar sem það er bannað samkvæmt umferðarlögum. Telur M að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum.

V1 telur með hliðsjón af 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga og réttshæð sérreglna gagnvart almennum reglum laganna að ökumaður B skuli bera alla sök á árekstri bifreiðanna. Ákvæði 2. mgr. 19. gr. sé sérregla fyrir umferð um innri hring hringtorgs, þar sem lögð er sú skylda á ökumenn sem ætla að aka út úr hringtorgi á fyrstu gatnamótum, að aka inn í hringtorgið á ytri hring. Má gagnálykta frá því ákvæði að akstur út úr innri hring hringtorgs við fyrstu gatnamót sé óheimilaður.

V2 vísar til háttænisreglu 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga og telur ljóst að báðir ökumenn hafi brotið gegn háttænisreglum ákvæðisins. Telur V2 rétt að sök verði skipt til helminga og vísar til úrskurða nefndarinnar máli sínum til stuðnings.

Álit.

Í 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatriyggingar segir að ef tjon hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjonnið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Við mat á sök ökumanna er litið til háttænisreglna umferðarlaga nr. 77/2019. Í 2. málslíð 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga 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. Enn fremur segir í 3. málslíð sömu málsgreinar að ökumaður á ytri hring skuli veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr torginu. Þar sem B ætlaði út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum eftir að hann ók inn í hringtorgið bar honum að aka á hægri akrein, ytri hring, um hringtorgið. Þessa gætti ökumaður B ekki. Hins vegar bar ökumanni A að víkja fyrir umferð úr innri hring er hann ók fram hjá fyrstu gatnamótunum, að Auðbrekku, sbr. 3. málslíð sömu málsgreinar. Verður ráðið af gögnum málsins að ökumaður A hafi ekki gætt nægilega að þessum áskilnaði umrætt sinn. Þessu til viðbótar verður einnig að líta til þess að

ökumaður B kveðst í framburði sínum ekki hafa séð bifreiðina A sem var á ytri hring hringtorgsins og það þrátt fyrir að bifreiðunum hafi verið ekið samhliða inn í hringtorgið og ákoma er á aftari hluta bifreiðarinnar A. Með því braut hann einnig gegn aðgæsluskyldu 1. mgr. 19. gr. laganna þar sem segir að ökumaður vélknúins ökutækis sem ætlar að beygja á vegamótum skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa fyrir aðra. Meta verður sök ökumanna með hliðsjón af framangreindum lagaákvæðum og aðstæðum öllum og skiptist sök þannig að ökumaður A ber 1/3 hluta sakar og ökumaður B ber 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðarinnar A ber 1/3 hluta sakar og ökumaður B ber 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 11. júní 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir