

**Mál nr. 63/2023**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nafn varnaraðila: V1 og V2**

**Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.**

**Skráningarnúmer ökutækja: A og B**

### **Sakarskipting.**

**Gögn.**

1. Málskot dags. 20. febrúar 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 14. mars 2023.
3. Bréf V2 dags. 27. mars 2023 ásamt fylgiskjölum.

### **Málsatvik.**

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 19. janúar 2023, varð hinn 23. desember 2022, árekstur milli A, sem er í eigu M en dóttir hennar ók umrætt sinn, og B við gatnamót Þingvallastrætis og Grundargerðis á Akureyri. Vettvangi er nánar lýst svo að á Þingvallastræti séu tvær akreinar í hvora átt, til austurs og vesturs. Þvert á Þingvallastræti séu Grundargerði til norðurs og Hrísalundur til suðurs. Ekki séu umferðarljós á mótum þessara gatna en biðskylda sé frá Hrísalundi og Grundargerði inn á Þingvallastræti. Í aðdraganda áreksturs hafi A verið ekið austur Þingvallastræti með ætlaða akstursstefnu til vinstri inn á Grundargerði, en B hafi verið ekið vestur Þingvallastræti með ætlaða akstursstefnu beint áfram til vesturs. Er í lögregluskýrslu haft eftir ökumanni A að hún hafi gefið stefnumerki til vinstri inn á Grundargerði og beðið átekt, þar sem mikil umferð hafi verið á syðri akrein Þingvallastrætis til vesturs hafi hún ekki haft nægilega góða sýn á umferð á nyrðri akreininni. Hafi hún því ekið bifreið sinni örlítið inn á nyrðri akreinina. Hafi hún þá skyndilega tekið eftir B, sem að hennar mati hafi verið ekið of hratt miðað við aðstæður, eða á 50-60 kílómetra hraða á klukkustund. Hafi hún samstundis hemlað en sökum hálku hafi A runnið áfram og því komið til áreksturs. Haft er eftir ökumanni B að hún hafi ekið vestur Þingvallastræti til vesturs, á 20-30 kílómetra hraða á klukkustund þegar A var ekið í veg fyrir B.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að öll sök skyldi lögð á A sem hafi borið að veita umferð úr gagnstæðri átt forgang áður en beygt var til vinstri.

M er ósammála þeirri niðurstöðu og telur að B hafi ekið ógætlega miðað við aðstæður, en hálka hafi verið á veginum og skyggni lítið, og hraðar en fram komi í lögregluskýrslu. Megi jafnframt ráða af vitnisburði starfsmanns þess verkstæðis sem A var flutt á að ákomur á hana bendi til þess að hún hafi fengið á sig töluvert högg og draga megí sterklega í efa að B hafi aðeins verið á 20-30 kílómetra hraða.

V1 gerir ekki athugasemdir vegna málsins, en V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, tekur undir niðurstöðu tjónanefndarinnar og telur að A beri alla sök á árekstri aðila. Ljóst sé að A hafi tekið vinstri beygju án þess að gæta nægilega að forgangi umferðar sem á móti kom, en hins vegar sé ekki sýnt fram á að ökumaður B hafi viðhaft neina þá háttsemi sem metin verði henni til sakar. Hámarkshraði á vettvangi sé 50 kílómetrar á klukkustund og jafnvel þó B hefði verið á meiri hraða en haft sé eftir ökumanni hennar í lögregluskýrslu sé því ekki sýnt fram á ógætlegan eða of hraðan akstur. Þá geti ákomur á A vel samrýmst árekstri við u.þ.b. þriggja tónna ökutæki sem ekið sé á 20-30 kílómetra hraða.

### **Álit.**

Óumdeilt er að í aðdraganda áreksturs var A beygt til vinstri, með fyrirhugaða stefnu inn á Grundargerði. Þegar svo háttar ber ökumönnum, sbr. 7. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, að veita forgang þeirri umferð sem á móti kemur. Naut B því forgangs gagnvart A. Í málskoti er hins vegar byggt á því að B hafi verið ekið ógætlega og á meiri hraða en fram kemur í lögregluskýrslu, og því beri ökumaður hennar í öllu falli hluta sakar á árekstri bifreiðanna. Vísar M til þess að starfsmenn verkstæðisins sem A var flutt á eftir áreksturinn dragi sterklega í efa að B hafi aðeins verið á 20-30 kílómetra hraða, enda hefði áreksturinn þá átt að verða mun vægari. Engin frekari gögn eða útreikningar, s.s. álit dómkvaddra matsmanna eða álit hæfra og óvilhallra aðila á þyngdarkrafti árekstursins, liggja þó fyrir nefndinni. Í ljósi þess er ekki sýnt fram á að aksturslag B hafi verið með þeim hætti að leggja beri sök á ökumann hennar verður samkvæmt framansögðu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjetryggingar, öll sök lögð á A.

**Niðurstaða.**

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 25. apríl 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir