

Mál nr. 304/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting. Opna hurð ökutækis.

Gögn.

1. Málskot móttakið 29. ágúst 2023, ásamt fylgiskjöllum.
2. Tölvupóstur V, dags. 21. september 2023, ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu kemur fram að tjón hafi orðið á bifreiðunum A og B á Barðastrandarvegi við Raknadalshlíð þann 11. júlí 2023. Bifreiðin A var kyrrstæð á veginum og opnaði ökumaður bifreiðarinnar, dyr bifreiðarinnar í veg fyrir bifreiðina B sem á sama tíma var ekið vinstra megin fram hjá bifreiðinni A. Taldi ökumaður A sig hafa verið búinn að athuga hvort óhætt væri að opna dyrnar en hann hefði væntanlega ekki gætt nægilega vel að sér. Í framburði ökumanns B kom fram að hann hafi ætlað sér að taka fram úr A þar sem hann taldi bifreiðina hægfara. Hefði ökumaður A skyndilega opnað bílastjórahurð, þeim þeim afleiðingum að hurðin fór utan í hægri hlið bifreiðarinnar B og tjón hlaut af. Bifreiðin A er vinnubifreið frá X og aftan í bifreiðinni var eftirvagn. M sem er eigandi bifreiðarinnar A er ósáttur við þá sakarskiptingu V að ökumaður A beri alla sök á tjónsatvikinu. Unnið hafi verið að holuviðgerðum á Barðastrandarvegi þennan dag og ók starfsmaður X bifreiðinni A með holuviðgerðarþúnað á kerru í eftirdragi. Þegar starfsmenn X hafi komið auga á skemmd eða holu í veginum hafi þeir stöðvað bifreið sína á akrein í akstursstefnu en höfðu blikkandi viðvörunarljós í gangi, staðsett ofan á bifreiðinni. Vísar M til þess að lög nr. 80/2007 gildi um starfsemi X. Hafi starfsmenn X verið að störfum við lögbundið hlutverk X, þ.e. við viðhald vegna skemmda á vegi er tjónið átti sér stað. Vísar M einnig til 23. og 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og telja að við framúrakstur framhjá vinnubifreið X þurfi vegfarendur að aka með hliðsjón af aðstæðum og gæta sérstakrar aðgæslu, enda ljóst að vegavinnubifreið með blikkandi ljósum sé stöðvuð á veginum. Vísar M til þess að þegar hurð bifreiðarinnar A sé opnuð nái hún að hámarki 87 cm út fyrir vinstri hlið bifreiðarinnar. Út frá því virðist sem bifreiðinni B hafi verið ekið innan við einn metra frá vinstri hlið bifreiðarinnar. Er sá akstur ekki í samræmi við kröfur umferðarlaga, um að gæta þurfi að nægilegu hliðarbili og sýna fulla aðgæslu. Vísar M til tveggja úrskurða nefndarinnar máli sínu til stuðnings.

Í tölvupósti V, kemur fram að V muni ekki skila inn frekari greinargerð þar sem báðar bifreiðar eru vátryggðar hjá V.

Álit.

Samkvæmt 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal opna dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Hefur M ekki sýnt fram á að ökumaður A hafi gætt sín nægilega vel áður en hann opnaði dyr bifreiðarinnar í veg fyrir umferð um veginn og ber hann því megin sök á árekstrinum. Líkt og fram kemur í málskoti voru starfsmenn X að sinna lögbundnu hlutverki sínu eins og það er skilgreint í vegalögum nr. 80/2007. Í umferðarlögum nr. 77/2019 er að finna nokkur ákvæði sem fjalla um ökutæki sem sinna vegavinnu og snúa þau öll að sérstakri aðgæsluskyldu. Þannig kemur fram í 5. mgr. 18. gr. umferðarlaga að haga megí akstri ökutækis í vegavinnu eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla. Í 2. mgr. 22. gr. er kveðið á um að sýna þurfi fulla aðgæslu við mætingu ökutækis í vegavinnu. Í 6. mgr. 23. gr. að aka megí fram hjá ökutæki í vegavinnu á þann hátt sem hentugastur er, enda sé sýnd full aðgæsla. Þá eru ökutæki í vegavinnu undanþegin ákvæðum 28. og 29. gr. umferðarlaga sem fjalla um stöðvun og lagningu ökutækis, séu fullnægjandi varúðarráðstafanir gerðar. Mátti ökumanni B vera það ljós að þarna væri ökutæki við vegavinnu á ferð enda bifreiðin sérstaklega merkt X og þar að auki með blikkandi viðvörunarljós. Bar ökumanni B því að sýna sérstaka aðgæslu við framúraksturinn og gæta sérstaklega að því að hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr sbr. 3. mgr. 23. gr. umferðarlaga. Þessa gætti ökumaður B ekki nægilega að og ber því hluta sakar á tjóninu. Verður sök skipt þannig að ökumaður bifreiðarinnar A ber 2/3 hluta sakar en ökumaður B ber 1/3 hluta sakar.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig að ökumaður A ber $2/3$ hluta sakar en ökumaður B ber $1/3$ hluta sakar.

Reykjavík, 10. október 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir