

Mál nr. 172/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 22. maí 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Tölvupóstur V1, dags. 30. ágúst 2024.
3. Bréf V2, dags. 21. nóvember 2024, ásamt lögregluskýrslu og afriti tjónstilkynningar til V1.
4. Tölvupóstur M, dags. 25. nóvember 2024.

Málsatvik.

Hinn 11. desember 2023 varð árekstur með bifreiðum A og B á í Síðumúla í Reykjavík þar sem bifreið B var ekið aftan á vinstri afturhorn bifreiðar A. Í lögregluskýrslu kemur fram að ökumaður bifreiðar B sé lögreglumaður og ritaði hann sjálfur þá skýrslu um tjónsatburðinn. Lýsir ökumaður bifreiðar B atvikum þannig að hann hafi verið við skyldustörf og ekið bifreið B austur Síðumúla frá Ármúla. Þegar hann hafi komið að röð 4-5 bifreiða hafi hann ekið framúr og fram með röðinni þegar ökumaður bifreiðar A hafi gefið stefnuljós til vinstri og ekið síðan til vinstri og árekstur orði í kjölfarið. Ökumaður bifreiðar A (M) lýsir atvikum þannig í samtali við skýrsluritara, ökumann bifreiðar B, að hún hafi ekið austur Síðumúla, stöðvað vegna umferðar og síðan gefið stefnuljós til vinstri og beygt og þá hafi orðið árekstur. Einnig kemur fram í skýrslunni og haft eftir ökumanni bifreiðar A að hún hafi tekið eftir bifreið á vinstri akrein í framúrakstri rétt fyrir árekstur. Í tjónstilkynningu ökumanns bifreiðar A til V1 segist ökumaðurinn hafa verið að bíða eftir að beygja inn að Íslandspósti í Síðumúla þegar keyrt hafi verið aftan á bifreið A af ökumanni bifreiðar B, sem hafi kynnt sig sem lögreglumann að vera að elta við einhvern.

Í niðurstöðu Tjónanefndar vátryggingafélaganna var sök skipt þannig að ökumaður bifreiðar A bæri 2/3 hluta sakar en ökumaður bifreiðar B 1/3 hluta sakar.

M telur að leggja eigi alla sök á ökumann bifreiðar B þar sem viðkomandi hafi ekið fram úr röð bifreiða. M hafi sjálf verið að gæta að umferð á móti við vinstri beygju og hafi ekki mátt gera ráð fyrir glannalegum framúrakstri fyrir aftan sig. M bendir á að ökumaður bifreiðar B hafi sjálfur staðfest eftir árekstur við hana og farþega að hann hafi verið í órétti, hann hafi ekki verið með ljós eða hljóð sem gáfu til kynna að um lögreglubifreið væri að ræða þegar hann ók framúr.

V1 tekur undir sjónarmið M og telur að ekki eigi að miða við niðurstöðu Tjónanefndar, slík sakarskipting eigi frekar við þar sem verið að aka úti á landi á þjóðvegum en ekki við þær aðstæður sem hér væru uppi. V1 telur að ökumaður bifreiðar B hefði mátt gera ráð fyrir að bifreiða A væri stopp út af mögulegri vinstri beygju og ökumaður bifreiðar A hafi mátt gera ráð fyrir því að geta tekið vinstri beygju án þess að eiga það á hættu að ekið væri fram úr röð bifreiða. Til vara telur V1 að skipta eigi sök til helminga.

V2 vísar til 1. mgr., sbr. 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem komi fram að ökumenn sem ætli að beygja á vegamótum eða að heimkeyrslu skuli ganga úr skugga um að það sé hægt án hættu og óþæginda fyrir aðra og skuli sérstaklega gefa gaum umferð sem á eftir kemur. Þannig hafi ökumaður bifreiðar A átt að gæta slíkrar aðgæslu og veita bifreið B athygli þar sem henni hafi verið ekið á hinni akreininni í nokkra stund áður en árekstur varð. Einnig vísar V2 til 23.-25. gr. sömu umferðarlaga og ákvæða reglugerðar um umferðarmerki varðandi miðlinur á akbraut, þar sem komi fram að ökumönnum beri að sýna aðgæslu við framúrakstur og ökumaður bifreiðar B beri einnig sök á árekstrinum vegna þessa. Einnig vísar V2 til nokkurra úrskurða nefndarinnar þegar fullbrotin eða engin miðlína sé og þegar miðlína er hálfbrotin, en sök sé almennt lögð að 2/3 hlutum á ökumann sem ekur til vinstri þegar engin eða fullbrotin miðlína sé, en þegar hálfbrotin miðlína sé þá sé 2/3 hlutar sakar lögð á ökumann bifreiða sem ekur framúr og það hafi ekki sérstök áhrif á mat á sök að farið sé fram úr bílaröð. Þannig telur V að skipta eigi sök eins og venja sé, þ.e að ökumaður bifreiðar A beri

2/3 hluta sakar fyrir að gæta ekki nægilega að umferð fyrir aftan sig og ökumaður bifreiðar B 1/3 hluta sakar fyrir ógætilegan framúrakstur.

Í viðbótarathugasemdom M er afstöðu V2 mótmælt og ítrekað að áreksturinn sé rakinn til ógætlegs framúraksturs ökumanns bifreiðar B.

Álit.

Í málinu er ágreiningur um sakarskiptingu milli ökumanna bifreiðar A og B, en af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að ökumaður bifreiðar B hafi ekið fram úr bílaröð rétt áður en ökumaður bifreiðar A beygði til vinstri inn á bifreiðastæði.

Aðgæsluskyldur hvíla á báðum ökumönnum við þessar aðstæður. Sá sem ætlar að beygja til vinstri verður að gæta að umferð bæði á móti og fyrir aftan sig, sbr. háttarnisreglur 1., sbr. 6. mgr., 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. M sem ökumanni bifreiðar A, bar því að gæta að umferð fyrir aftan sig áður en hún ók til vinstri af Síðumúla inn á bifreiðastæði.

Í lögregluskýrslu sem ökumaður bifreiðar B sjálfur ritaði er haft eftir M að hún hafi tekið eftir bifreið B áður en árekstur varð en sönnunargildi þessa verður að meta út frá því sönnunargildi þessa þegar annar aðili máls gerir sjálfur lögregluskýrslu er takmarkaðra en almennt í lögregluskýrslum þar sem rannsókn fer fram af hálfu hlutlauss aðila. Þrátt fyrir þetta verður ekki litið framhjá umræddri aðgæsluskyldu umferðarlaga vegna háttsemi M sem ökumanns bifreiðar A.

Á ökumanni bifreiðar B hvíldi einnig nokkur aðgæsluskylda, en í umferðarlögum og þágildandi reglugerð um umferðarmerki nr. 289/1995 kemur fram að þeim sem aka yfir fullbrotna miðlínu akbrautar sé heimilt að aka yfir hana og þannig taka fram úr, en þó ekki án þess að gæta fyllstu varúðar. Í gögnum málsins eða framburði ökumanns bifreiðar B kemur ekki fram að hann hafi ekið á merktri lögreglubifreið eða að bifreið B hafi verið búin ljósabúnaði sem varaði aðra ökumenn við því að þar gæti verið á ferð lögreglubifreið og lögreglumenn við skyldustörf. Ökumaður bifreiðar B tók að eigin sögn fram úr röð bifreiða við aðstæður þar sem augljós hættu er á því að ökumenn í röðinni ætli að beygja til vinstri inn á bifreiðastæði. Ökumaður bifreiðar B gætti því ekki nægrar varúðar við framúrakstur en ekki verður séð af gögnum málsins að hann hafi reynt að gera vart við sig með ljós-eða eftir atvikum hljóðmerkjum.

Að þessu sögðu og með hliðsjón af atvikum þessa tiltekna máls verður sök milli ökumanna skipt til helminga.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökumanna bifreiða A og B.

Reykjavík, 3. desember 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir