

Mál nr. 229/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 20. júní 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2, dags 17. júlí 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Tölvupóstur V1, dags. 10. desember 2024.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að árekstur varð milli bifreiða A og B hinn 8. maí 2024 og bifreiðunum hafi báðum verið ekið eftir þjóðvegi 1 nálægt Höfn í Hornafirði þegar árekstur varð. Bifreið A er vátryggð hjá V1 og bifreið B hjá V2. Af gögnum málsins má einnig ráða að ökumaður bifreiðar B hafi ekið á undan bifreið A þegar bifreið B var ekið til vinstri áleiðis inn á vegarslóða í sömu mund og bifreið A var ekið fram úr bifreið B. Árekstur varð þegar bifreið B var ekið til vinstri. Málið fór fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem skipti sök þannig að ökumaður bifreiðar B bæri 2/3 hluta sakar fyrir að gæta ekki nægilega að umferð fyrir aftan sig þegar beygt var til vinstri og ökumaður bifreiðar A bæri 1/3 hluta sakar fyrir að gæta ekki nægilega að sér við framúrakstur.

M telur að það eigi að leggja alla sök á ökumann bifreiðar B fyrir óvarlegt ökulag. M, sem var ökumaður bifreiðar A í greint sinn, lýsir ökulagi bifreiðar B í aðdraganda áreksturs þannig að ekið hafi verið ýmist hratt eða hægt, eða ýmist á 30 km/klst hraða eða 85 km/klst. M kveðst hafa ekið í nokkurn tíma á eftir bifreið B og beðið með framúrakstur þar sem M hafi vitað af vinsælum stöðum þar sem ferðamenn stöðvi gjarnan. M ber einnig um það í málskoti að þrisvar hafi verið farið fram úr báðum bifreiðum áður en M hafi reynt framúrakstur á bifreið A. Þegar M hafi hafið framúrakstur hafi verið gott skyggni og ökumaður óþekktar bifreiðar á undan hafi gefið merki M merki að hún gæti ekið fram úr, en bifreið A hafi verið ekið á undan þeirri bifreið. M telur að vinstri beygja hafi verið tekin snögglega og án þess að huga að annarri umferð og að hún sem ökumaður bifreiðar A eigi ekki að bera nokkra sök á árekstrinum.

V2 telur að skipta beri sök í samræmi við niðurstöðu Tjónanefndar vátryggingafélaganna og að sérstök aðgæsluskylda hafi hvílt á M sem ökumanni bifreiðar A við framúrakstur, sérstaklega með tilliti til lýsinga M á aksturslagi ökumanns bifreiðar B.

V1 telur að ökumaður bifreiðar B eigi að bera sök á árekstrinum en til vara að farið verði eftir sakarskiptingu Tjónanefndar vátryggingafélaganna.

Álit.

Í gögnum málsins liggur fyrir að árekstur varð á þjóðvegi 1 þegar bifreið B var ekið til vinstri áleiðis út af veginum á sama tíma og bifreið A var ekið fram úr bifreið B. Ljóst er af 1. mgr., og eftir atvikum 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 að ökumanni bifreiðar B bar að gæta sérstaklega að umferð fyrir aftan sig áður en ekið var til vinstri út af veginum. Af gögnum málsins má ráða að þess hafi ökumaður bifreiðar B ekki gætt og ber hann því meginsök á árekstri við bifreið A. Í ljósi lýsinga M, sem ökumanns bifreiðar A á aksturslagi ökumanns bifreiðar B í aðdraganda áreksturs sem og háttænisreglu 2. mgr. 23. gr. umferðarlaga um aðgæsluskyldu við framúrakstur verður ekki hjá því komist að rekja orsök áreksturs einnig að einhverju leyti til sakar M sem ökumanns bifreiðar A. Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar B telst bera 2/3 hluta sakar en ökumaður bifreiðar A ber 1/3 hluta sakar.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber 1/3 sakar og ökumaður bifreiðar B ber 2/3 hluta sakar.

Reykjavík, 18. desember 2024.

rafræn undirskrift

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir