

Mál nr. 244/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 27. júní 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 3. september 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu varð árekstur með bifreiðum A og B hinn 15. apríl 2024 á Suðurlandsvegi. Með lögregluskýrslu fylgja ljósmyndir af vettvangi þar sem kemur fram að báðar bifreiðar hafi stöðvast eftir áreksturinn nokkuð utan vegar, bifreið A talsvert utan vegar en bifreið B nær veginum. Skemmdir voru talsverðar á hægri framhorni bifreiðar B og var bifreiðin óökufær og miklar skemmdir voru á vinstri hlið bifreiðar A sem hafi einnig verið óökufær. Haft er eftir ökumanni bifreiðar A (M) í lögregluskýrslu að hann hafi verið að aka eftir þjóðvegi nr. 1 og hafi ákveðið að beygja út á hliðarveg til vinstri. M kveðst hafa hægt ferð í um 10-15 km/klst hraða og gefið stefnuljós til vinstri og síðan beygt og þá hafi bifreið B verið ekið inn í hlið bifreiðar A. Í framburði ökumanns bifreiðar B kom fram að hann hafi verið að aka á eftir bifreið A á þjóðvegi 1 og sú bifreið hafi verið á um 60 km/klst hraða þegar hann hafi ákveðið gefa stefnuljós til vinstri til að aka fram úr bifreið A. Ökumaður bifreiðar B segist hafa verið kominn samsíða upp að bifreið A þegar þeirri bifreið hafi verið ekið til vinstri án þess að gefa merki þar um.

M telur að leggja eigi alla sök á ökumann bifreiðar B fyrir að hafa tekið fram úr bifreið A við vegamót, en malarvegur sá sem M, sem ökumaður bifreiðar A, ók inn á hafi verið fjölfarinn og vel sýnilegur. Einnig bendir M á að hann hafi hægt á sér áður en hann beygði til vinstri, auk þess sem hann hafi gefið stefnuljós. Einnig er vísað til bremsufara sem M telur sýna að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt að hliðarbili við framúrakstur. Auk þessa er vísað til þess að árekstur hafi verið nokkuð harður.

V tekur ekki sérstaka afstöðu til skiptingu sakar en vísar til afstöðu Tjónanefndar vátryggingafélaganna þar sem 2/3 hlutar sakar var lögð á ökumann bifreiða A og 1/3 hluti sakar lagður á ökumann bifreiðar B. V bendir á að framúrakstur hafi verið heimilaður, sbr. 36. reglugerðar nr. 250/2024 þar sem miðlínur á vegi hafi verið brotnar en þannig hafi einnig hvílt enn ríkari skylda á ökumönnum að gæta að umferð fyrir aftan sig, sbr. 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

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 ætlað að aka fram úr bifreið A og árekstur hafi orðið með bifreiðunum við vinstri beygju bifreiðar A með fyrirhugaðan akstur inn á malarslóða eða veg.

Í 40. tl. 1. mgr. 30. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir að vegur í skilningi laganna geti verið bæði t.d. götuslóði og bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar. Af ljósmyndum á vettvangi verður sú víða skilgreining á vegi lögð til grundvallar og þannig að ökumaður bifreiðar A hafi verið að beygja til vinstri á vegamótum í skilningi 37. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaganna.

Í 1. mgr. 25. gr. laganna kemur fram að óheimilt sé að aka fram úr bifreiðum rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim, auk frekari háttarnisreglna við framúrakstur í 23. gr. sömu laga. Af ljósmyndum á vettvangi sjást máðar, málaðar brotnar línur á akbraut, þ.e. að brotin lína hafi verið máluð á akbrautina en í 36. gr. reglugerðar nr. 250/2024 um umferðarmerki og notkun þeirra kemur fram að heimilt sé að aka yfir þær línur með fyllstu varúð. Varúðarskylda hvíldi því á ökumanni bifreiðar B þegar hann hóf framúrakstur m.t.t. fyrrnefndra ákvæða og ber hann nokkra sök á

árekstrinum með því að gæta ekki fyllstu aðgátar við framúrakstur rétt við vegamót. Verður einnig að líta svo á að bifreið B hafi verið ekið nokkuð hratt m.v. hvers langt fyrir utan veg bifreið A lenti og hversu mikið tjón varð á báðum bifreiðum.

Háttsemi ökumanns bifreiðar A verður að skoða með hliðsjón af aðgæsluskyldu 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga og þess að ekki liggur fyrir afgerandi sönnun á því að hann hafi gefið stefnumerki í aðdraganda áreksturs, sem og að ágreiningur er um hraða bifreiðar A í aðdraganda árekstursins. Sérstök aðgæsluskylda hvílir á ökumönnum sem beygja til vinstri, við þær aðstæður sem uppi voru á tjónsvettvangi þar sem framúrakstur er heimilaður, að gæta að umferð fyrir aftan sig áður en beygt er til vinstri. Auk þessa verður ekki annað séð en að ökumaður bifreiðar B hafi hafið framúrakstur áður en bifreið A var ekið til vinstri. Telst ökumaður bifreiðar A því einnig bera nokkra sök á árekstrinum.

Með hliðsjón af þeim sjónarmiðum sem lögð eru til grundvallar hér að ofan um háttsemi ökumanna og sönnunarstöðu, auk þess sem ágreiningur er milli þeirra um aksturslag hins, verður að telja að hvorugur ökumaður hafi nægilega gætt að sér í aðdraganda áreksturs. Sök verður því skipt til helminga eins og aðstæður voru í þessu máli, ekki verður ályktað af fyrri framkvæmd nefndarinnar að aðstæður séu alveg eins og þær sem uppi voru í öðrum úrskurðum, enda byggist sakarmat skv. 5. gr. laga um ökutækjategyggingar nr. 30/2019 á því að meta aðstæður í hvert sinn.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar á árekstrinum.

Reykjavík, 12. nóvember 2024.
rafræn undirskrift

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir