

Mál nr. 357/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 19. september 2024.
2. Bréf V2 dags. 15. október 2024 ásamt fylgiskjöllum.
3. Bréf V1 dags. 4. nóvember 2024 ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis, dags. 30. ágúst 2024, varð þann sama dag árekstur milli leigubifreiðarinnar A og B sem er í eigu M á gatnamótum Kalkofnsvegar, Lækjargötu og Geirsgötu í Reykjavík. Samkvæmt skýrslunni voru atvik þau að A var ekið suður Kalkofnsveg á vinstri akrein. Þegar ökumaður A hafi séð bifreiðina fyrir framan sig staðnæmast hafi hann flutt sig yfir á „leigubílaakreinina“, þ.e. hægri akrein, og ekið yfir gatnamótin. Þá hafi B verið ekið frá Lækjargötu í norður inn á gatnamótin og í veg fyrir A með þeim afleiðingum að árekstur varð. Er haft eftir ökumanni B að hún hafi verið á vinstri beygjuakrein við Lækjargötu í norður og ætlað að beygja inn Geirsgötu. Þegar hún hafi ekið inn á gatnamótin hafi bíll úr gagnstæðri átt verið að snúa við á gatnamótunum. Þar sem hún hefði ekki séð neinn bíl koma úr gagnstæðri átt hefði hún ákveðið að aka yfir gatnamótin. Þá hafi A komið og árekstur orðið.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður B, sem hefði borið að veita allri umferð sem ekið var úr gagnstæðri átt forgang áður en ekið var til vinstri, bæri alla sök á árekstri bifreiðanna.

M fellir sig ekki við þau málalok og fer í málskoti fram á að sakarskiptingu verði breytt. Samkvæmt fyrirbyggjandi myndbandi úr mælaborðsmýndavél A hafi ökumaður hennar hafi ekið yfir óbrotna miðlínu til að skipta um akrein rétt við vegamót í þeim tilgangi að aka fram úr bifreið á gatnamótum en ökumaður hennar hafi verið að undirbúa U-beygju. Hafi A verið það óheimilt. Ökumaður B hafi einnig séð að sú bifreið var kyrrstæð og hafi því talið sér óhætt að beygja til vinstri á vegamótunum.

Í bréfi V2, sem var á tjónsdegi vátryggjandi B, kemur fram að V2 telji að ökumaður B hafi gætt að áskilnaði 7. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, um að ökumanni sem ætli að beygja á vegamótum beri að veita þeirri umferð sem á móti kemur forgang, enda hafi bifreiðin sem var fremst á akreininni til móts við B verið kyrrstæð og engin bifreið á sérakreininni. Hafi ökumaður B því haft réttmæta ástæðu til að ætla að framkvæmd vinstri beygju yrði án vandkvæða. Liggi þá fyrir að A hafi verið ekið á 45 kílómetra hraða þar sem lögmæltur hámarkshraði sé 30 kílómetrar á klukkustund, að ökumaður hennar hafi skipt um akrein rétt við gatnamót og ekið yfir óbrotna miðlínu inn á sérakrein sem sé skýrlega merkt fyrir umferð strætisvagna og engin önnur ökutæki, í þeim tilgangi að aka fram úr annarri bifreið. Hafi ökumaður A með fyrrgreindri háttsemi gerst brotlegur við 1. mgr. 19. gr., 1. mgr. 25. gr. og 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga, auk a-liðar 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995. Auk þess hafi ökumanni A alls ekki verið heimilt að aka á sérakreininni, sbr. 32. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. Er afstaða V2 því sú að ökumaður A beri alla sök á umræddum árekstri.

Í bréfi V1, sem var á tjónsdegi vátryggjandi A er lýst þeirri afstöðu að ökumaður B hafi ekki gætt að áskilnaði 7. mgr. 26. gr. umferðarlaga um að ökumanni sem ætlar að beygja á vegamótum beri að veita umferð úr gagnstæðri átt forgang. Þá hafi ökumaður B ekki heldur gætt að áskilnaði 19. gr. laganna um að ökumaður sem ætli að beygja á vegamótum skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra og gæta sérstaklega að umferð sem á móti kemur. Er þá vísað til þess að ökumanni A hafi, á grundvelli b. liðar 2. mgr. 25. gr. umferðarlaga verið heimilt að aka hægra megin fram úr ökutæki sem beygt var til vinstri. Verði þá ekki séð að háttsemi ökumanns A hafi verið í andstöðu við umferðarlög eða með öðrum hætti leitt til tjónsins. Sé því rétt að ökumaður B beri alla sök á árekstri bifreiðanna.

Álit.

Af fyrirbyggjandi myndbandsupptöku úr framrúðumyndavél A má sjá hvernig A sveigir af vinstri akrein, og er rúmlega hálf á hægri akrein þegar komið er að gatnamótunum. Af merkingum á upptökunni má ráða að ökuhraði A hafi verið 45 kílómetrar á klukkustund, og hefur því ekki verið hnekk af hálfu ökumanns A. Á myndbandinu má einnig sjá að bifreiðin sem var á undan A á vinstri akrein er staðnæmd inni á gatnamótunum og virðist ökumaður hennar vera að búa sig undir töku u-beygju. Má af myndbandinu ætla að sú bifreið hafi að einhverju leyti byrgt ökumanni A, og ökumanni B sem kom úr gagnstæðri átt og var að hefja töku vinstri beygju, sýn.

Samkvæmt 7. mgr. 26. gr. umferðarlaga ber ökumanni sem hyggst beygja á vegamótum að veita forgang þeirri umferð sem á móti kemur. Verður á grundvelli þess að telja að ökumaður B, sem beygði til vinstri á gatnamótum, beri nokkra sök á árekstrinum.

Hvað varðar ökumann A þá segir hann í skýrslu Aðstoðar & öryggis að hann hafi flutt sig yfir á „leigubílaakreinina“ og ekið yfir gatnamótin þegar hann sá bifreiðina fyrir framan sig staðnæmast. Í þessu samhengi er rétt að geta þess að umrædd akrein, sem er aðskilin frá vinstri akrein með óbrotinni línu, er skýrlega merkt Strætó. Slíkar sérreinar eru skilgreindar með eftirfarandi hætti í 32. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga: *Akrein sem einungis er ætluð ákveðinni tegund umferðar, einni eða fleiri, svo sem akstri hópbifreiða í almenningssakstri, leigubifreiða, ökutækja með ákveðinn lágmarksfjölda farþega, reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I, sem umferðarmerki gefa til kynna.* Umrædd sérrein er aðeins merkt Strætó og umferðarmerki á vettvangi gefur jafnframt til kynna að hún sé ætluð Strætó. Leigubílar eru ekki tilgreindir sérstaklega á umræddu umferðarmerki, eins og á t.a.m. við um sérrein á Miklubraut og sérrein á Lækjargötu sunnan Tryggvagötu þar sem akstur leigubifreiða er heimill. Án slíkrar tilgreiningar verður ekki séð að umferð leigubifreiða um sérreinina á Kalkofnsvegi sé heimil. Verður því að fallast á það með M að ökumaður B hafi ekki mátt vænta umferðar annarra bifreiða en strætisvagna á þeirri akrein.

Í aðdraganda áreksturs var A ekið fram úr annarri bifreið. Að meginstefnu til er framúrakstur rétt áður en komið er að vegamótum, eða á þeim, óheimill, sbr. 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga. Samkvæmt b. lið 2. mgr. 25. gr. umferðarlaga er slíkur framúrakstur þó heimill, ef skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi og ökutæki sem aka skal fram úr er beygt til vinstri en þá skuli ekið fram úr því hægra megin. Verður að telja að þær aðstæður hafi verið uppi, þ.e. ökutækið sem A ók fram úr var beygt til vinstri og að líta verði á aksturslag ökumanns A í aðdraganda áreksturs sem framúrakstur. Í umferðarlögum, sbr. 23. gr. þeirra, er að finna skýran áskilnað um að ökumaður sem ætli fram úr ökutæki skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu og að ekkert hindri framúraksturinn. Er það mat nefndarinnar að ökumaður A hafi ekki gætt að þeim áskilnaði, auk þess sem hann nýtti til framúrakstursins akrein sem ekki er ætluð leigubifreiðum.

Verður að telja að við þær aðstæður sem voru á vettvangi hafi ökumanni A mátt vera fullljóst að sérstakrar aðgæslu væri þörf, er hann ók fram úr annarri bifreið við vegamót með fyrrgreindum hætti. Verður í því samhengi að líta til þess að samkvæmt gögnum málsins var ökuhraði A 45 kílómetrar á klukkustund í aðdraganda áreksturs eða 50% yfir lögmæltum hámarkshraða á vettvangi, sem er 30 kílómetrar. Fól aksturslag ökumanns A því í sér brot gegn 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Af öllu framansögðu leiðir að ökumaður A ber meginsök á umræddum árekstri.

Samkvæmt öllu framangreindu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, verður sök skipt þannig að A ber 2/3 hluta sakar en B 1/3 hluta.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B 1/3 hluta.

Reykjavík, 24. febrúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir