

Mál nr. 179/2015
M og
vátryggingafélagið V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A
vátryggingafélagið V2 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.

Áræktur við vinstri beygju og framúrakstur 22. apríl 2015.

Gögn.

1. Málskot móttækið 11. maí 2015 ásamt gögnum.
2. Bréf V1 dags. 22. maí 2015
3. Tölvupóstur V2 dags. 5. júní 2015.

Málsatvik.

Atvik máls má rekja til árækturs milli bifreiða A og B þegar bifreið A var ekið til vinstri á Hafravatnsvegi um leið og bifreið B var ekið framúr bifreið A. Ekki liggur fyrir sameiginleg tjónstilkynning ökumanna bifreiðanna um aðstæður en lýsing ökumanns bifreiðar A, sem er jafnframt málskotsaðili (M), er á þá leið að hann hafi ekið suður Hafavatnsveg og hafi verið að fara á bílastæði vinstra megin vegar, hann hafi sett stefnuljós á og byrjaður að hægja á bifreiðinni til að beygja þegar bifreið B hafi lent í miðri vinstri hlið bifreiðar A. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum þannig að hann hafi ekið á eftir bifreið A sem hann hafi ákveðið að aka framúr þegar bifreið A var ekið mjög hægt og ekið til hægri á veginum. Áræktur hafi síðan orðið þegar bifreið A hafi verið ekið skyndilega til vinstri.

V1 telur að leggja eigi meirihluta sakar á ökumann bifreiðar B þar sem hann hafi ekið framúr bifreið B við varhugaverðar aðstæður þar sem um hafi verið að ræða malarveg þar sem ekki sé unnt að koma fyrir línunum á akbraut til leiðbeiningar fyrir ökumenn. Það megi þó álykta almennt að það sé varhugavert að taka framúr á malarvegum þar sem yfirborð slíkra vega sé óslétt, veggrip sé minna vegirnir sjálfir séu ekki eins breiðir og þar sem malbikað er. Skylda ökumanns skv. 20.-22. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 um að gæta fyllstu varúðar við framúrakstur gangi því framur skyldu ökumanns sem ætlar að beygja til vinstri um að gæta að umferð fyrir aftan sig, sbr. 2. mgr. 15. gr. sömu laga.

V2 telur að skylda ökumanns bifreiðar A um að gæta að umferð fyrir aftan sig hafi megináhrif á sakarskiptingu málsins og telur að hann eigi að bera 2/3 hluta sakar á árækstrinum en ökumaður bifreiðar B 1/3 hluta sakar þar sem hann hafi ekki gætt nægilega vel að sér við framúrakstur.

Álit.

Í málinu eru nokkuð óumdeilt að bifreið A var ekið til vinstri á malarvegi við Hafravatn um leið og bifreið B var ekið áleiðis framúr bifreið A og þá varð áræktur með þeim hætti að bifreið B var ekið inn í vinstri hlið bifreiðar A. Við slíkar aðstæður eru fyrirmæli í umferðarlögum sem taka til aksturs beggja ökumanna. Ökumanni bifreiðar A bar að gæta að umferð fyrir aftan sig, sbr. fyrirmæli 2. mgr. 15. gr., sbr. 16. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Einnig bar honum skv. 31. gr. umferðarlaga að gera öðrum ökumönnum vart við breytta akstursstefnu sína með því að gefa stefnumerki. Ökumanni B bar hins vegar að gæta fyllstu varúðar við framúrakstur, sbr. 20.-22. gr. umferðarlaga. Fyrirmæli þessi verður að skoða í ljósi aðstæðna á vettvangi hverju sinni og þá verður m.a. að líta til framburða ökumanna um aðstæður og háttalag þeirra sjálfra og eftir atvikum framburður vitna, hvornig aðstæður eru á veginum sem ekið er eftir og hvornig veður er og færð. Það er því varhugavert að álykta að sakarskipting í málum sem þessum sé alltaf eins því eðli málsins samkvæmt eru umræddar aðstæður mismunandi sem og framburður ökumanna og eftir atvikum vitna um háttsemi sína. Það er því ekki sjálfkrafa hægt að álykta að aðstæður í öðrum málum sem nefndin hefur fjallað um, og svipar til atvika þessa máls, séu þær sömu.

Í þessu máli varð árekstur með bifreiðunum á vegi sem er ekki í alfaraleið og ekki kemur fram í málinu að umferðarþungi hafi verið mikill. Það tekur ekki í burtu varúðarskyldu þess sem beygir til vinstri á veginum varðandi umferð fyrir aftan hann, en ætla má að það hafi verið auðvelt fyrir M sem ökumann bifreiðar A að huga að slíkri umferð við undirbúning aksturs til vinstri. Ekki þykir sannað m.v. gögn málsins að ökumaður bifreiðar A hafi gætt þessa og ber hann því meginsök, eða 2/3 hluta hennar, vegna árekstursins. Verður heldur ekki sérstaklega ráðið, þar á meðal af myndum af vettvangi, að aðstæður til framúrakstur á umræddum stað hafi verið sérstaklega varhugaverðar. Með hliðsjón af því, sem og Hrd. 1986, bls. 376 verður þriðjungur sakar lagður á ökumann bifreiðar B, sem átti að gæta þess að framúrakstur hans væri hættulaus.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar A (M) ber 2/3 hluta sakar og ökumaður bifreiðar B ber 1/3 hluta sakar.

Reykjavík 30. júní 2015.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson hdl.

Jón Magnússon hrl.