

Mál nr. 203/2018**M og
vátryggingafélagið V1 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A
og vátryggingafélagið V2 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Árekstur við framúrakstur og vinstri beygju við Langá í Borgarfirði 26. desember 2017.****Gögn.**

Málskot, móttakið 21.6.2018, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 9.7.2018, ásamt niðurstöðu Tjónanefndar vátryggingafélaganna í máli nr. 79/18.

Tölvupóstur V2, dags. 9.8.2016.

Málsatvik.

Árekstur varð með bifreiðum A og B þegar þeim var báðum eftir Snæfellsvegi við Langá. bifreið A á eftir bifreið B. Á framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar, sem báðir ökumenn skrifa undir kemur fram að bifreið B var ekið til vinstri af vegi og bifreið A yfir á öfugan vegarhelming með fyrirhugaða akstursstefnu fram úr bifreið B og má leiða af því að árekstur hafi orðið þegar bifreið A er ekið fram úr bifreið B sem í sama mund er ekið til vinstri í veg fyrir bifreið A. Í frekari skýringum ökumanns A kemur fram sú lýsing af aðdraganda árekstursins að hún hafi ekið að bifreið B sem hafi verið kyrrstæð á hægri akrein og þegar bifreið A nálgast bifreið B hafi ökumaður bifreiðar B gefið stefnumerki til hægri. Þá hafi ökumaður bifreiðar A tekið ákvörðun um að aka vinstra megin fram úr bifreið B. Í þann mund hafi hins vegar ökumaður bifreiðar B tekið vinstri beygju í átt að ómerktu malarplani og á bifreið A sem ekið var framhjá. Engin lýsing liggur fyrir í málinu frá ökumanni bifreiðar B.

M telur að ökumaður bifreiðar B beri alla ábyrgð á árrekstrinum vegna óvarkárni við akstur til til vinstri út af vegi þar sem þeim ökumanni hefði átt að vera ljóst að það var bifreið fyrir aftan hann og eftir að hann gaf stefnumerki í ranga átt. M bendir einnig á að það malarútskot sem ökumaður bifreiðar B ætlaði að beygja á hafi verið ómerkt og aðstæður þannig að full ástæða hefði verið til meiri varkárni. M telur að hún sem ökumaður bifreiðar A hafi metið aðstæður þannig að óhætt væri að aka framhjá bifreið B.

V1 tekur undir sjónarmið M og telur að ökumaður bifreiðar A hafi gætt nægilega að fyrirmælum umferðarlaga nr. 50/1987 um framúrakstur en að ökumaður bifreiðar B hafi hins vegar ekki gætt að umferð fyrir aftan sig eins og honum bar að gera. V1 bendir á að ekki liggja fyrir framburður ökumanns bifreiðar B í málinu og verði því að leggja framburð ökumanns bifreiðar A til grundvallar við sakarskiptingu um merkjagjöf og háttsemi ökumanns bifreiðar B. V1 telur sú háttsemi að taka vinstri beygju á vegi þrátt fyrir stefnumerki til hægri og án þess að gæta að umferð fyrir aftan sig sé háttsemi sem megi jafna til stórkostlegs gáleysis og eigi ökumaður bifreiðar B því að bera alla sök.

V2 telur að leggja eigi 2/3 hluta sakar á ökumann bifreiðar A sem það telur hafa átt að gæta að sér við framúrakstur en 1/3 hluta á ökumann bifreiðar B fyrir að taka vinstri beygju án þess að gæta að umferð fyrir aftan sig og það sé í samræmi við framkvæmd sakarskiptingar í sambærilegum málum.

Álit.

Sá sem fer framúr annarri bifreið á akbraut verður að gæta að ákvæðum 20.-22. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 þar sem fram kemur að ávallt beri að sýna aðgæslu við framúrakstur. Af teikningu á framhlið tjónstilkynningar má ráða að hálfbrotni miðlína sé máluð milli akreina og þá ber að líta til þess sem kemur fram í 23. gr. merkjareglugerðar nr. 289/1995 að þeim sem ekur yfir hálfbrotna miðlínu ber að hafa í huga að varhugavert sé að aka yfir hana og óheimilt nema með sérstakri varúð. Sá sem beygir til vinstri á akbraut verður hins vegar að gæta sérstaklega að umferð fyrir aftan sig þegar hann tekur vinstri beygju, sbr. fyrirmæli í 2. mgr. 15. gr., sbr. 16. gr. umferðarlaga. Einnig ber þeim sem ekur með þessum hætti til vinstri einnig að gæta fyrirmæla fyrrgreinds ákvæðis 23. gr. merkjareglugerðar nr. 289/1995. Því til viðbótar hvílir sú skylda á ökumönnum að gefa merki öðrum til leiðbeiningar þegar þeir ætla t.d. að aka frá brún vegar eða beygja eða jafnvel stöðvar, sbr. 2. og 3. mgr. 31. gr.

umferðarlaga. Slíkt merki skal gefa tímanlega og á greinilegan og ótvíræðan hátt, sbr. 4. mgr. 31. gr. og merkjagjöf leysir ökumann ekki undan varúðarskyldu, sbr. 5. mgr. 31. gr. sömu laga.

Við mat á sakarskiptingu skv. 89. gr. umferðarlaga verður að horfa til atvika og aðstæðna í hverju máli fyrir sig. Í einhverjum málum eru málsatvik og aðstæður þess eðlis að jafna má þeim til annarra mála og sakarskipting því eins, en í öðrum ekki. Í þessu máli eru aðstæður um margt sérstakar hvað það varðar að um er að ræða þjóðveg þar verður ekki annað ráðið en að hámarkshraði sé 90 km/klst við bestu aðstæður. Áreksturinn verður í lok desember þar sem vænta má alls kyns veðuraðstæðna og færðar. Í gögnum málsins má ætla að það hafi verið snjór á vegi og mögulega hálka. Útskot það sem ökumaður bifreiðar B ætlaði að aka til vinstri inn á var skv. sömu gögnum ómerkt og vettvangur nærri árfarvegi. Þeim aðstæðum verður ekki að öllu leyti jafnað til aðstæðna þar sem ekið er í þéttbýli inn á bifreiðastæði eða sambærileg svæði og þar sem hámarkshraði er lægri.

Varúðarskylda hvílir á báðum ökumönnum eins og rakið er hér að framan. Við sönnun atvika er þó ekki hægt að líta framhjá því að engin sjálfstæð frásögn liggur fyrir af ökumanni bifreiðar B eða farþegum í þeirri bifreið. Engin sjálfstæð vitni geta borið um atvikin heldur. Við þær aðstæður verður að leggja til grundvallar þá einu frásögn af atvikum sem fyrir hendi er, þá sem er frá ökumanni bifreiðar A.

Þegar tekið er mið af þeirri frásögn er ekki hægt að leggja annað til grundvallar við mat á sakarskiptingu en að ökumaður bifreiðar B hafi ekið til vinstri á þjóðvegi utan þéttbýlis þar sem vænta mátti annarrar umferðar og þar sem hámarkshraði var í samræmi við aðstæður. Það krafðist sérstaklega mikillar varúðarskyldu vegna umferðar sem á eftir honum kom og enn ríkari varúðarskyldu í ljósi þess að leggja verður til grundvallar að hann hafi ekið mjög hægt eftir veginum með stefnumerki til hægri og þar sem ekki var skýrlega merkt að hægt væri að beygja út af vegi til vinstri. Þessi skýra merkjagjöf og hátterni ökumanns bifreiðar B gaf ökumanni bifreiðar A tilefni til að ætla að óhætt væri að aka fram úr og telst hann hafa uppfyllt þær varúðarskyldur sem hann hafði við þessar sérstöku aðstæður. Verður því, að öllum ofangreindum sjónarmiðum og aðstæðum virtum, öll sök lögð á ökumann bifreiðar B.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar B ber alla ábyrgð á árekstrinum.

Reykjavík, 25. september 2018.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson hdl.

Jón Magnússon hrl.