

Mál nr. 123/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á Suðurlandsvegi, hinn 1. júlí 2018.****Gögn.**

Málskot móttakið 28.03.2019 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1 dags. 11.04.2019.

Bréf V2 dags. 14.05.2019.

Athugasemdir M við bréf V2, dags. 17.05.2019.

Málsatvik.

Hinn 1. júlí 2018 varð árekstur milli ökutækja A, sem er í eigu M, og B. Í lögregluskýrslu sem gerð var vegna atviksins kemur fram að áreksturinn hafi átt sér stað við áningarstað rétt vestan við brúna yfir Klifandi. Samkvæmt skýrslunni lýsir ökumaður bifreiðar A atvikum svo að hann hafi ætlað að beygja til vinstri inn á umræddan áningarstað. Hann hafi hægt á sér og gefið stefnuljós en engin umferð hafi verið á móti. Þegar hann var við það að beygja inn á áningarstaðinn hafi bifreið B verið ekið á hlið bifreiðar hans. Atvikalýsing ökumanns bifreiðar B í umræddri skýrslu er á þá leið að hann hafi ákveðið að taka fram úr bifreið A, sem hafi hægt á sér, en ekki gefið stefnuljós fyrir en bifreið B var komin að hlið hennar. Í umræddri lögregluskýrslu er einnig að finna frásögn vitnis, ökumanns bifreiðar sem ekið var á eftir bifreið A. Samkvæmt vitninu gaf ökumaður bifreiðar A stefnuljós til vinstri mjög seint, og ekki fyrir en eftir að hann hafði hægt á akstrinum.

Þar sem ágreiningur var um sakarskiptingu var málinu vísað til tjonanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður bifreiðar A bæri 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri.

M er ósátt við þá sakarskiptinu og telur ökumann bifreiðar B bera alla sök á árekstrinum. Þannig hafi ökumaður þeirrar bifreiðar margbrotið ákvæði umferðarlaga þegar hann tók fram úr bifreið sem var að beygja til vinstri, um hafi verið að ræða kirfilega merktan afleggjara og því afar hættulegt að reyna framúrakstur á þessum stað, ekki síst þar sem tvær bifreiðar hafi ekið fyrir framan bifreið B. Þá hafi bifreið B verið ekið á miklum og ólöglegum hraða, en fram komi í lögregluskýrslu að ökuhraði bifreiðarinnar hafi verið um 100 kílómetrar á klukkustund. Þá byggir M á því að um vegamót í skilningi umferðarlaga hafi verið að ræða, en samkvæmt 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé óheimilt að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V1, váttryggjandi bifreiðar A, fram að félagið geri ekki athugasemdir vegna málsins. V2, sem er váttryggjandi bifreiðar B, tekur hins vegar fram að eðlilegt sé að ökumaður bifreiðar A beri 2/3 hluta sakar, og ökumaður bifreiðar B 1/3 hluta fyrir að hafa ekki gætt nægilega að sér við framúrakstur. Þessa afstöðu rökstyður V2 nánar með því framúrakstur hafi verið heimill á þessum stað, en ekki hafi verið um vegamót að ræða, og að ekkert bendi til þess að bifreið B hafi verið ekið of hratt í aðdraganda árekstursins. Á hinn bóginn hafi ökumaður bifreiðar A gefið stefnuljós of seint og því hafi ökumanni bifreiðar B ekki gefist ráðrúm til að bregðast við. Þá hafi ökumaður bifreiðar A ekki gætt nægilega að umferð fyrir aftan sig.

Álit:

Í 31. gr. umferðarlaga er að finna ákvæði er varða merki og merkjagjöf, en í 2. mgr. er kveðið á um skyldu ökumanns sem ætlar m.a. að beygja, til að gefa öðrum merki til leiðbeiningar. Skv. 4. mgr. sömu greinar skal gefa slíkt merki tímanlega og á greinilegan og ótvíræðan hátt, áður en stefnu ökutækis er breytt, snögglega dregið úr hraða þess eða það er stöðvað. Með hliðsjón af framburði vitnis í áður nefndri lögregluskýrslu verður að líta svo á að ökumaður bifreiðar A hafi vanrækt þessa skyldu og ekki gefið merki tímanlega.

Þá er í 2. gr. 15. gr. umferðarlaga kveðið á um skyldu ökumanns, sem ætlar að beygja á vegamótum, til að ganga úr skugga um að það sé hægt á hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra sem fara í sömu átt.

Þá skuli sérstaklega gefa gaum umferð sem á eftir kemur. Verður að telja að ökumaður bifreiðar A hafi ekki gætt nægilega að þessum atriðum í aðdraganda árekstursins.

Samkvæmt framansögðu þykir því rétt að ökumaður bifreiðar A beri 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri.

Í 2. gr. umferðarlaga er að finna skilgreiningu á hugtakinu vegamót og er hún svohljóðandi: „Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.“ Skilgreiningu á hugtakinu vegur er jafnframt að finna í lögnum og tekur hún m.a. til bifreiðastæða og þess háttar. Af gögnum málsins fyrir nefndinni verður ráðið að um hafi verið að ræða áningarstað, eða bifreiðastæði sem ökumaður bifreiðar A ætlaði sér að beygja inn á. Við slíkar aðstæður á d-liður 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga við, og verður því ekki fallist á að framúrakstur á þessum vegarkafla hafi verið bannaður. Það breytir því þó ekki að sá sem fer fram úr annarri bifreið á akbraut verður að gæta að 20. – 22. gr. umferðarlaga, og sýna fulla aðgæslu við framúraksturinn en telja verður að ökumaður bifreiðar B hafi ekki sinnt þessari skyldu nægjanlega. Með hliðsjón af því verður talið rétt að ökumaður bifreiðar B beri nokkra sök á árekstrinum eða 1/3 hluta.

Niðurstaða.

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

Reykjavík 13. júní 2019

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.