

Mál nr. 38/2020**M og****V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og****V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna árekstrar á Suðurlandsvegi hinn 20.11.2019****Gögn.**

Málskot, móttakið 29.01.2020, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 11.03.2020.

Bréf V2, dags. 13.02.2020.

Viðbótarathugasemdir M, dags. 20.03.2020.

Málsatvik.

Hinn 20. nóvember 2019 varð árekstur milli bifreiðanna A, sem er í eigu M, og B. Ökumenn fylltu sameiginlega tjónstilkynningu út á vettvangi, en lýsingum þeirra um atvikið á bakhlið tjónstilkynningar ber ekki saman. Þannig lýsir ökumaður A atvikum svo að hann hafi verið að taka fram úr B og hafi verið á vinstri vegarhelmingi þegar B hafi sveigt inn í hlið A. Lýsing B í tjónstilkynningu er í meginráttum á þann veg að hún hafi sjálf ætlað sér að taka fram úr þeim bifreiðum sem á undan voru, en að hún hafi ekki hafið framúrakstur eða undirbúning hans þar sem sól hafi verið sterk og lágt á lofti og því hamlað vegsýn.

Þar sem ágreiningur varð um sakarskiptingu var máli þessu vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla sök á umræddum árekstri. M er ósátt við þá niðurstöðu og telur að ökumaður B hafi valdið árekstrinum með því að sveigja yfir á vinstri vegarhelming á sama tíma og A var að taka fram úr. Þetta megi jafnframt ráða af afstöðumynd á framhlið tjónstilkynningar, þar sem sjá megi að B hafi verið alveg við miðlínu. A hafi hins vegar verið á vinstri vegarhelmingi og borið sig rétt að við framúrakstur.

Í bréfi sínu til nefndarinnar lýsir V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, þeirri afstöðu sinni að rétt sé að B beri alla sök á árekstrinum, enda bendi gögn málsins til þess að B hafi við árekstur verið á öfugum vegarhelmingi. Jafnframt megi ráða af framburði farþega í A að árekstur hafi orðið við að B hafi verið ekið yfir á öfugan vegarhelming en ekki þegar A var ekið aftur á hægri akrein í lok framúraksturs. Verði ekki fallist á það sé rétt að skipta sök til helminga þar sem ósannað sé um atvik í aðdraganda árekstrar.

Í bréfi sínu til nefndarinnar lýsir V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, þeirri afstöðu sinni að ekki hafi verið sýnt fram á að árekstur A og B megi rekja til annarra atvika en framúraksturs A, sem hafi borið að gæta þess að nægilegt hliðarbil væri milli A og B. Beri ökumaður A því alla sök á umræddum árekstri.

Í viðbótarathugasemdum sínum til nefndarinnar ítrekar M afstöðu sína, og telur að afstöðumynd á framhlið tjónstilkynningar sýni glögglega að A hafi gætt réttilega að hliðarbili, en B hafi hins vegar verið við miðlínu vegarins.

Álit.

Um úrlausn þessa máls fer eftir eldri umferðarlögum nr. 50/1987, enda höfðu ný umferðarlög nr. 77/2019 ekki tekið gildi er umræddur árekstur átti sér stað. Í 2. mgr. 20. gr. þeirra laga kom fram að ökumaður sem ætli fram úr öðru ökutæki skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu. Í 3. mgr. var svo sérstaklega kveðið á um að sá sem æki fram úr skyldi hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið væri fram úr.

Fyrir nefndinni liggur vitnisburður farþega í A, en ekki verður ráðið glögglega af honum hvernig áreksturinn atvikaðist, enda segist farþeginn aðeins vita að árekstur hafi orðið í framúrakstri. Ökumönnum ber ekki saman um atvik en B segist ekki hafa sveigt bifreið sína til vinstri í aðdraganda árekstrar. Með hliðsjón af þeim gögnum sem fyrir nefndinni liggja, svo og því að samkvæmt

framansögðu verður rík aðgæsluskylda lögð á ökumann við framúrakstur, verður því ekki talið sýnt fram á að B hafi sveigt til hliðar í aðdraganda árekstrar. Verður þar af leiðandi öll sök lögð á A.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 21. apríl 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.