

Mál nr. 45/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs hinn 28. nóvember 2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 05.02.2020 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1, dags. 04.03.2020 ásamt fylgiskjali.

Bréf V2, dags. 03.04.2020.

Málsatvik.

Hinn 28. nóvember 2019 varð árekstur milli ökutækja A, sem M ók umrætt sinn, og B við gatnamót Hvannavalla og Tryggvabrautar á Akureyri. Ökumenn fylltu út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi. Á bakhlið tjónstilkynningar lýsir M atvikum svo að hún hafi ekið niður Hvannavelli og tekið vinstri beygju inn á Tryggvabraut. Á Tryggvabraut hafi verið röð fjögurra bifreiða sem hafi staðnæmst í götunni þar eð bifreiðarstjóri fyrstu bifreiðarinnar hafi hægt á sér og gefið stefnuljós til marks um að hann hygðist taka hægri beygju inn á Hvannavelli. Þegar M hafi ekið inn á Tryggvabraut í vinstri beygju hafi bifreið B verið ekið fram úr bílaröðinni með þeim afleiðingum að hún lenti á hlið bifreiðar A. B lýsir atvikum svo að hann hafi keyrt austur Tryggvabraut framhjá tveimur eða þremur bílum sem hafi verið á leið inn á Hvannavelli. Hafi ökutæki A þá verið ekið í veg fyrir B með þeim afleiðingum að bifreiðarnar skulu saman.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú M skyldi bera alla sök á umræddum árekstri þar sem henni hafi borið að veita allri umferð um Tryggvabraut forgang samkvæmt biðskyldu. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og tekur fram í málskoti að hún hafi gætt vel að annarri umferð en hins vegar hafi henni verið ómögulegt að sjá fyrir að ökumaður bifreiðar aftast í bifreiðaröðinni mundi aka framúr á vegi þar sem aðeins væri ein akrein fyrir hvora akstursstefnu. Skilyrði til framúraksturs við þessar aðstæður hafi ekki verið fyrir hendi og því beri ökumaður B ábyrgð á árekstrinum enda megi rekja hann til glæfralegs og ólögmarks framúraksturs.

Í bréfi V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, kemur fram sú afstaða félagsins að B beri alla ábyrgð á umræddum árekstri þar sem hann hafi sýnt af sér verulegt aðgæsluleysi með framúrakstri yfir hálfbrotna miðlínu og auk þess brotið gegn fortakslausu banni við framúrakstri á gatnamótum.

Í bréfi V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, kemur fram að M eigi að bera alla sök á umræddum árekstri enda sé biðskylda frá Hvannavöllum inn á Tryggvabraut og hafi henni því borið að veita allri umferð um Tryggvabraut forgang.

Álit:

Við úrlausn máls þessa ber að miða við eldri umferðarlög, nr. 50/1987 enda höfðu ný umferðarlög ekki tekið gildi. Í 2. mgr. 25. gr. þeirra laga var kveðið á um skyldu þess sem ætlaði að aka inn á eða yfir veg til að veita umferð á þeim vegi forgang væri slíkt gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu. Þá var í d.-lið 1. mgr. 22. gr. kveðið á um að heimilt væri að aka fram úr öðru ökutæki við vegamót hefði umferð á þeim vegi forgang gagnvart umferð af hliðarvegi og væru skilyrði til framúraksturs að öðru leyti fyrir hendi. Eins og mál þetta horfir við nefndinni hefur ekki verið sýnt fram á að skilyrði til framúraksturs hafi ekki verið fyrir hendi eða að aksturslag B hafi að öðru leyti verið slíkt að efni séu til að fella sök á hann. Ber ökumaður A, sem ekki virti forgang umferðar á þeim vegi sem hún ók inn á, því alla sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

M, ökumaður A, ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 28. apríl 2020.

Póra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.