

Mál nr. 66/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartrygginga bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs hinn 3. janúar 2020.****Gögn.**

Málskot móttakið 19.01.2020 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1, dags. 09.03.2020.

Bréf V2, dags. 05.03.2020.

Málsatvik.

Hinn 3. janúar 2020 varð árekstur milli ökutækja A, sem M ók umrætt sinn, og B á Hallsvegi í Reykjavík. Meðal gagna fyrir nefndinni er skýrsla Aðstoðar & öryggis og kemur þar fram að A hafi hægt á bifreiðinni og beygt til vinstri í þeim tilgangi að taka u-beygju og hafi bifreið B þá verið ekið aftan á hana. Framburður M í áðurnefndri skýrslu er á þá leið að hún hafi hægt á bifreiðinni, gefið stefnuljós til vinstri og hugst taka u-beygju þegar hin bifreiðin hafi lent aftan á A. U-beygjuna hafi hún ákveðið að taka þar sem Víkurvegi hefði verið lokað til austurs vegna annars árekstrar. Framburður B í skýrslunni er á þann veg að hún hafi óvart ekið aftan á, hún hafi séð að M hafi ætlað að taka u-beygju og hemlað en bifreið hennar runnið áfram í hálku og aftan á A.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú M skyldi bera alla sök á umræddum árekstri þar sem hún hefði ekki framkvæmt u-beygju með réttum hætti. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og áréttar í málskoti að hún hafi ekið í samræmi við aðstæður, hægt vel á bifreiðinni og gefið stefnuljós til vinstri. B hafi þá verið í nokkurri fjarlægð og því á of miklum hraða miðað við aðstæður. Þá hafi A verið komin vel inn í vinstri beygju og nánast yfir miðlínu vegarins þegar B hafi lent aftan á henni. Hefði ökumaður B verið með hugann við aksturinn hefði verið hægur vandi fyrir hann að sveigja frá A og forða þannig árekstri.

Í bréfi V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, er tekið undir sjónarmið M og telur V í ljósi ákomu á bifreiðarnar, og framburðar B í tjónaskýrslu, að B hafi verið ekið of hratt miðað við aðstæður og að ökumaður hennar hafi ekki haft stjórn á henni í dagóðan spöl áður en til árekstrar kom. Eigi ökumaður B því að bera hluta sakar.

Í bréfi V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, kemur fram sú afstaða að M beri alla ábyrgð á umræddum árekstri. Er það rökstutt með vísan til nánar tilgreindra ákvæða umferðarlaga nr. 50/1987 og 30. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995. Þannig liggja ekki fyrir að M hafi gætt nægjanlega að umferð sem að eftir kom áður en hún ók til hliðar. Þá sýni ljósmyndir í skýrslu Aðstoðar & öryggis að A hafi, við árekstur, verið þvert á akstursstefnu og framendi hennar við miðlínu vegarins. Það bendi til þess að hún hafi ekki tekið vinstri beygju sem næst miðju akbrautar svo sem skylt sé. Þá hafi M hugst aka yfir bannsvæði, en slík svæði séu við allar umferðareyjur og megi ökumönnum því vera fullkunnugt um þau jafnvel þó snjór hylji vegmerkingar eins og á tjónsdegi. Ekkert bendi hins vegar til þess að ökumaður B hafi ekki hagað akstri sínum í samræmi við lög og aðstæður en sönnunarbyrði um slíkt hvíli á M.

Álit:

Rétt er að taka fram að samkvæmt skýrslu Aðstoðar & öryggis, svo og atvikalýsingu í málskoti, átti umræddur árekstur sér stað hinn 3. janúar 2020, en nokkurs misræmis gætir í öðrum gögnum um tjónsdag. Verður byggt á því að réttar dagsetningar sé getið í áðurnefndri skýrslu og um úrlausn þessa máls fer því eftir nýjum umferðarlögum nr. 77/2019 sem tóku gildi hinn 1. janúar 2020.

Í 2. mgr. 20. gr. núgildandi umferðalaga er kveðið á um skyldu ökumanns til að ganga úr skugga um, áður en hann ekur til hliðar, nemur staðar eða dregur snögglega úr hraða bifreiðar, að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Þá er í 2. mgr. 19. gr. tekið fram að við vinstri beygju skuli aka sem næst miðlínu. Ljóst er því að M bar að sýna sérstaka aðgæslu við þessar aðstæður en svo virðist

sem hún hafi ekki nægilega hugað að umferð sem á eftir kom. Þykir því rétt að hún beri helming salar á umræddum árekstri.

Hins vegar verður ekki litið framhjá framburði ökumanns B, eins og hann kemur fyrir í skýrslu Aðstoðar & öryggis en hann fær þess utan stoð í öðrum málgögnum, svo sem þegar litið er til ákomu á bifreiðarnar. Þannig verður miðað við að hún hafi orðið þess vör að M hafi ætlað sér að taka u-beygju en ekki hemlað í tæka tíð og misst stjórn á bifreiðinni. Bendir það til þess að hún hafi ekki gætt nægilega að aðstæðum. Þykir því jafnframt rétt að B beri helming sakar.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 2. apríl 2020.
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.