

Mál nr. 95/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs hinn 29. október 2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 05.03.2020 ásamt fylgiskjölum 1-6.

Bréf V1, dags. 01.04.2020.

Bréf V2, dags. 27.03.2020.

Málsatvik.

Hinn 29. október 2019 varð árekstur milli ökutækja A og B, sem er vörubifreið í eigu M, á Suðurlandsvegi vestan við Hvolsvöll. Var lögregla kölluð til vegna atviksins. Í lögregluskýrslu er haft eftir öikumanni A að hann hafi ekið vestur Suðurlandsveg á um 95 kílómetra hraða á klukkustund. Hann hafi ákveðið að aka framúr B og verið kominn upp að hlið B þegar hann „áttaði sig á því“ að B gaf stefnumerki til marks um að vinstri beygja væri fyrirhuguð. Hafi hann þá hemlað en ekki náð að stöðva bifreiðina þegar B beygði í veg fyrir hann. Til að varna árekstri hafi A einnig reynt að beygja til vinstri en þá lent á eldsneytistanki B. Haft er eftir B að hann hafi gefið stefnuljós til vinstri nokkru áður en hann kom að gatnamótum og ekki tekið eftir bifreið A fyrr en hún lenti á B.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú að B skyldi bera 2/3 sakar á umræddum árekstri þar sem hann hefði ekki gætt nægilega að umferð fyrir aftan sig við beygju til vinstri og A skyldi bera 1/3 sakar vegna ógætilegs framúraksturs. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og hafnar því alfarið að B hafi ekki sýnt næga aðgæslu við aksturinn. B hafi aðeins ætlað að aka stuttan spöl á Þjóðvegi 1, eða 420 metra, áður en hann beygði til vinstri og hafi hraði bifreiðarinnar því aðeins verið 15-20 kílómetrar á klukkustund. Áður en hann kom að gatnamótum hafi B, með góðum fyrirvara, gefið stefnuljós til vinstri. Þá hafi A, sem mögulega hafi verið ekið á meiri hraða en fram kemur í lögregluskýrslu, nálgast mjög hratt, og hafi B ekki orðið hennar var þrátt fyrir að aðgæta spegla áður en hann beygði. Örsök árekstursins sé því að fullu að rekja til þess að A hafi ekið of hratt og ekki veitt stefnumerki B athygli, þrátt fyrir að aðstæður hafi gefið fullt tilefni til aðgæslu. Telur M því að A beri alla sök á umræddum árekstri.

Í bréfi V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, kemur fram að samkvæmt síðari framburði A hafi B aðeins gefið stefnumerki til vinstri um sekúndu áður en hann beygði. Sýnt sé fram á að B hafi gefið stefnumerki til marks um að hann hygði á vinstri beygju en alls ósannað sé að hann hafi gert það með þeim fyrirvara að öðrum öikumönnum gæfist ráðrúm til að bregðast við. Þá hafi B aðeins verið ekið á 15-20 kílómetra hraða á klukkustund og miðað við mikinn mun á hraða faratækjanna hafi ekki verið óeðlilegt að A ætlaði sér að aka framúr B. Með hliðsjón af því hver ökuhraði B var hefði hvílt á honum sérstök skylda til að gæta varúðar, enda hefði hann mátt gera ráð fyrir að aðrir öikumenn mundu reyna framúrakstur, en framúrakstur hafi verið heimill á þessum stað. Í viðbótarframburði A komi jafnframt fram að hann hafi verið nýbúinn að taka framúr annarri bifreið og því sé ljóst að A hafi verið í nokkurn tíma á gagnstæðri akrein. Hefði B því átt að veita honum athygli. Er afstaða V1 því sú að B beri fulla sök á umræddum árekstri.

V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, gerir ekki athugasemdir vegna málsins.

Álit:

Umræddur árekstur átti sér stað í gildistíð eldri umferðarlaga nr. 50/1987 og ber því að líta til ákvæða þeirra við úrlausn málsins. Jafnframt verður byggt á lögregluskýrslu, sem er frumgagn í málinu, hvað varðar frásagnir öikumanna og lýsingu á aðstæðum. Þar kemur fram að rökkur hafi verið og engin lýsing á umræddum vegkafli, og verður því að telja að aðstæður hafi verið slíkar að skylda til að gæta varúðar hafi hvílt á báðum öikumönnum. Þá verður byggt á því að B hafi gefið stefnumerki til marks

um að hann hygði á vinstri beygju en að A hafi ekki áttað sig á því í tæka tíð, sbr. ummæli A í lögregluskýrslu. Samkvæmt 2. mgr. 15. gr. eldri umferðarlaga skyldi ökumaður sem ætlaði að beygja á vegamótum ganga úr skugga um að það væri hægt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra, og jafnframt sérstaklega gefa gaum að umferð sem á eftir kæmi. Verður að líta svo á að B hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að þessum áskilnaði. Verður jafnframt að telja að með því að aka á 15-20 kílómetra hraða á klukkustund á þjóðvegi 1 hafi B ekki gætt nægilega að áskilnaði 3. mgr. 36. gr. en þar var kveðið á um að ökumaður mætti ekki að óþörfu aka svo hægt að tefji eðlilegan akstur annarra eða skapaði hættu. Samkvæmt framansögðu telst B því bera nokkra sök á umræddum árekstri.

Í 1. mgr. 20. gr. eldri umferðarlaga var m.a. kveðið á um að skyldu til að aka hægra megin fram úr ökutæki, ef ökumaður þess beygði til vinstri eða undirbjó greinilega vinstri beygju. Þá var í 2. mgr. sömu greinar kveðið á um að ökumaður sem ætlaði fram úr ökutæki skyldi ganga úr skugga um að það væri unnt án hættu. Verður að telja að A hafi ekki gætt nægilega að þessum atriðum umrætt sinn.

Samkvæmt framansögðu verður ekki séð að annar ökumanna eigi að bera meiri sök en hinn. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, verður sök skipt þannig að hvor ökumanna beri helming sakar.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 19. maí 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.