

Mál nr. 108/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs tveggja bifhjóla 11. maí 2019.****Gögn.**

Málskot móttakið 24. mars 2020 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1 dags. 8. apríl 2020.

Bréf V2 dags. 8. apríl 2020 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að hinn 11. maí 2019 hafi orðið árekstur milli bifhjólanna A og B við akstur þeirra vestur Reykjanesbraut, móts við Engjadal í Innri Njarðvík. Samtals voru sex bifhjól í hópakstri og voru ökumenn A (M) og B hluti þess hóps og ágreiningslaust er að ökumaður A hafi verið annar ökumaður í röð þessara sex bifhjóla og ökumaður B hafi verið fimmti. Allur hópurinn ók fram úr hægfara bifreiðum á hægri akrein Reykjanesbrautar og færði sig þannig yfir á vinstri akrein. Þegar hópurinn hafi síðan verið að aka aftur frá vinstri akrein yfir á þá hægri hafi áreksturinn orðið. Ökumaður A kveðst hafa í hópakstrinum verið að hlýða bendingu fremsta ökumanns um að aka að loknum framúrakstri á vinstri akrein aftur yfir á hægri akrein þegar bifhjólið B hafi komið við hana hægra megin og hún fallið af hjólinu og fleygst í götuna. Ökumaður A kveðst hafa gefið stefnumerki og gert handahreyfingu og athugað hvort það væri óhætt fyrir hana að skipta um akrein áður en hún ók til hægri. Ökumaður B kveðst hafa verið í framúrakstri á vinstri akrein í hópi bifhjóla og séð hvar afleggjari sem hann ætlaði að beygja inn á af hægri akrein nálgadist þannig að hann hafi ekið fram hjá bifhjólum á undan með því að skipta yfir á hægri akrein. Síðan hafi hann verið að nálgast afleggjarann þegar bifhjóli A hafi verið ekið af vinstri akrein yfir á þá hægri og þá hafi orðið árekstur. Ökumaður A kvaðst hafa ekið í um 15-20 sekúndur á hægri akrein áður en árekstur varð og ekki hafa orðið var við bendingar þess sem ók fremst í bifhjólahópnum. Í lögregluskýrslu kemur einnig fram að þremur vitnum sem voru í umræddum hópi beri saman um að þau hafi séð ökumann B aka bifhjóli sínu á hjól A (M) aftanvert og að hún hafi verið að hlýða bendingum foringja hópsins. Einnig kemur þar fram að vitni hafi talið að ekki væri vaninn að taka sig út úr hjólahópi með þeim hætti sem ökumaður B gerði. Einnig kemur fram að miðað við ákomu á bifhjóli B þá megi ætla að því hafi verið ekið aftan á eitthvað á A.

M telur að ökumaður B eigi að bera alla sök á árekstrinum í samræmi við sakarskiptingu skv. 89. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. M bendir á að hópakstur þeirra sex bifhjóla sem bæði ökumenn A og B voru hluti af hafi verið í samræmi við 41. gr. umferðarlaga. M vísar til þess að reglan sé sú að ekki megi rjúfa fylkingu í hópakstri og fái það stoð í framburðum vitna í lögregluskýrslu. Ökumaður B hafi hins vegar gert það og verði hann því að bera alla sök á árekstrinum þess vegna, auk þess sem hann hafi ekið of hratt m.v. aðstæður, sbr. 2. mgr. 37. gr. umferðarlaga. M vísar einnig til þess að það rétta fyrir ökumann B hefði verið að taka sig út úr fylkingunni með því að draga úr ferð og fara aftur fyrir hana til að beygja til hægri í stað þess að fara fram úr henni.

V1 telur að ökumaður bifhjólsins B eigi að bera alla sök á árekstrinum fyrir að hafa ekið of hratt og ógætilega m.v. aðstæður og „...ekki í samræmi við viðurkenndar venjur þegar bifhjólum er ekið saman í hóp.“ Einnig vísar V1 til þess að akstur M á bifhjóli A hafi verið í samræmi við 4. mgr. 23. gr. umferðarlaga og henni hafi verið skylt að færa bifhjólið aftur yfir á hægri akrein eftir framúrakstur og að ökumanni B hafi ekki verið heimilt að aka hægra megin fram úr, sbr. 1. mgr. 23. gr. umferðarlaga.

V2 telur að M eigi að bera alla sök á árekstrinum fyrir að hafa skipt um akrein frá vinstri yfir á hægri á bifhjólinu A í veg fyrir bifhjólið B sem hafi þá verið komið yfir á hægri akrein. V2 telur að framburður vitna staðfesti að ökumaður B hafi verið kominn yfir á hægri akrein þegar árekstur varð og M sem ökumaður A hafi verið að skipta um akrein frá vinstri yfir á hægri þegar árekstur varð. Einnig verði að líta til framburðar M sjálftrar í lögregluskýrslu þar sem bendi eindregið til þess að hún hafi

ekki litið aftur fyrir sig áður en hún fór af vinstri akrein yfir á hægri. V2 hafnar því einnig að hægt sé að byggja á órituðum og óljósum reglum um hópakstur og telur að skv. fyrirmælum 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga hafi M átt að gæta að annarri umferð áður en hún skipti um akrein eða ók á annan hátt til hliðar.

Álit:

Af umfangsmiklum gögnum málsins er ljóst að árekstur varð með bifhjólum A og B á hægri akrein Reykjanesbrautar. Ekki verður séð að það sé ágreiningur um að M hafi á bifhjóli A verið að aka af vinstri akrein yfir á þá hægri þegar árekstur varð og þá hafi bifhjól B lent aftarlega á bifhjóli A þannig að M hlaut líkamstjón.

Í 1. mgr. 4. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 segir meðal annars: „Vegfarandi skal sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum, og þannig að eigi trufli eða tefji umferð að óþörfu.“ Í 2. mgr. 17. gr. sömu laga kemur síðan fram að sá sem skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Í 1. mgr. 23. gr. umferðarlaga kemur síðan fram að „Í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu þar sem hraðinn ræðst af þeim, sem á undan fara, má aka hægra megin fram úr ökutæki á annarri akrein. Þegar þannig stendur á má ekki skipta um akrein, nema þess þurfi til að beygja á vegamótum, aka af akbraut, stöðva ökutæki eða leggja því“, en lesa verður þá grein með 1. mgr. 20. gr. laganna sem gerir ráð fyrir því að ekið sé vinstra megin framúr nema ökutæki á undan undirbúi greinilega vinstri beygju. Ákvæði 1. mgr. 41. gr. umferðarlaga kveður síðan á um að bifhjólum megi ekki aka samhliða á sömu akrein nema um sé að ræða akstur í þéttbýli þar sem hámarkshraði er ekki meiri en 50 km/klst.

Þegar litið er til sakarskiptingar í þessu máli skv. 89. gr. umferðarlaga verður að líta til háttsemi beggja ökumanna. Ljóst er að rík aðgæsluskylda hvíldi á M sem ökumanni bifhjólsins A þegar hún ók til hliðar og skipti um akrein frá vinstri yfir á hægri í greint sinn, sbr. 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga. Af gögnum málsins verður ráðið að þess gætti M ekki nægilega vel. Hins vegar verður að líta til þess að þó ekki séu skráðar reglur um hópakstur bifhjóla þá hafi innan hópsins verið samkomulag um í hvaða röð hver ökumaður í hópakstrinum æki, sbr. framburð bæði ökumanns A og B. Af 4. gr. umferðarlaga verður ráðið að báðir ökumenn hafi átt að taka tillit til þessa. Af gögnum málsins verður einnig ráðið að ökumaður bifhjólsins B hafi ekið yfir hámarkshraða og þannig of hratt m.v. aðstæður, sérstaklega þegar tekið er tillit til þess að þarna voru samtals sex bifhjól í hópakstri og í framúrakstri á vinstri akrein rétt áður en árekstur varð. Telst ökumaður bifhjólsins B því einnig hafa sýnt gáleysi við aksturinn með því að hafa tekið sig út úr röð og ekið yfir á hægri akrein fram með öðrum bifhjólum sem hann var með í hópakstri.

Þegar allt þetta er vegið saman verður að líta svo á að hvorugur ökumanna hafi gætt nægrar varúðar við aksturinn og skipta verði sök milli þeirra til helminga þess vegna.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökumanna ökutækjanna A og B.

Reykjavík 12. maí 2020
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.