

Mál nr. 199/2020**M og
V v/ábyrgðartrygginga ökutækjanna A og B****Árekstur á Látraströnd 15. maí 2020.****Gögn.**

Málskot móttakið 3. júní 2020 ásamt fylgigögnum.

Tölvupóstur V, dags. 5. júní 2020 ásamt tjónaskýrslu vegna áreksturs.

Málsatvik.

Árekstur var með bifreiðunum A og B á Látraströnd þar sem ökumenn beggja bifreiða óku til suðurs í átt að Fornaströnd. Í tjónstilkynningu sem gerð var af fyrirtækinu Aðstoð&Öryggi á vettvangi áreksturs kemur fram að ökumönnum hafi ekki borið saman um hvernig árekstur varð. Ökumaður bifreiðar A (M) kveðst hafa ekið af stað úr kyrrstöðu og ekið um tvær bíllengdir áfram þegar bifreið B hafi verið ekið utan í bifreið A. Ökumaður bifreiðar A kveðst hafa ekið á réttum vegarhelming og ekki hafa sveigt bifreið sinni til vinstri. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa ekið framhjá bifreiðinni A, sem hafi verið kyrrstæð á eða við gangstéttarkant, á öfugum vegarhelmingi og þá hafi ökumaður bifreiðar A ekið í hlið bifreiðar B. Í skýrslunni eru einnig myndir af vettvangi og ákomum á bifreiðunum.

M telur að ökumaður bifreiðar B eigi að bera alla sök á árekstrinum með því að aka óvarlega fram úr bifreið A. M telur að sök hafi ranglega verið lögð á sig sem ökumann bifreiðar A á grundvelli 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, en sú grein eigi ekki við. M telur einnig að ákomur á bifreiðum A og B gefi skýrlega til kynna að ökumaður bifreiðar B hafi ekið á bifreið A. Einnig vekur M athygli á því að ökumaður bifreiðar B hafi viðurkennt að hafa ekið á hraðanum 30-35 km/klst á vegi þar sem hámarkshraði sé 30 km/klst, hafi ekki gætt þess að hafa nægt hliðarbil milli bifreiða við framúrakstur skv. 3. mgr. 23. gr. umferðar laga og ekki sinnt venjulegri aðgæsluskyldu 2. mgr. 23. sömu laga. Einnig vísar M til samskipta ökumanna eftir óhappið og breytingu á afstöðu ökumanns B til málsins frá því óhappið varð og þar til skýrsla var gerð seinna um daginn.

V tekur ekki sérstaka afstöðu til sakarskiptingar vegna málsins.

Álit.

Í málinu er ágreiningur milli ökumanna um staðsetningu bifreiða í aðdraganda áreksturs sem og hvenær bifreið A var ekið af stað frá gangstéttarkanti. Í tjónstilkynningarskýrslu ber ökumaður bifreiðar A um að hann hafi ekið af stað úr kyrrstöðu og árekstur hafi orðið eftir að hann var búinn að aka um tvær bíllengdir áfram á akbrautinni. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum hins vegar þannig að bifreið A hafi verið ekið af stað til hliðar frá gangstéttarkanti í sömu mund og bifreið B var ekið framúr.

Í 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 koma eftirfarandi fyrirmæli fram „Áður en ökumaður ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar skal hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra.“ Þegar litið er til þessara skýru fyrirmæla og þau borin saman við ákvæði 23. gr. sömu laga varðandi aðgát við framúrakstur verður að líta svo á að ökumaður bifreiðar A beri hallann af sönnunarskorti um að hann hafi verið búinn að aka það langt áfram á akbrautinni, eftir að hann ók úr kyrrstöðu til hliðar inn á akbraut, að aðgæsluskyldu hans skv. ákvæðinu væri lokið. Engin vitni voru að atburðinum og engin gögn í málinu sýna með skýrum hætti að atvik hafi verið eins og ökumaður bifreiðar A lýsir þeim, enda lýsing ökumanns bifreiðar B önnur og verður framburður annars ökumanns ekki talinn hafa ríkara sönnunargildi en hins. Öll sök verður því lögð á ökumann bifreiðar A (M).

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber alla ábyrgð á árekstrinum við bifreiðina B.

Reykjavík, 1. september 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.