

Mál nr. 306/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á Sprengisandsleið 23.08.2020.****Gögn.**

Málskot móttakið 15.09.2020 ásamt fylgiskjöllum 1-2.

Bréf V1, dags. 30.09.2020 ásamt fylgiskjöllum 1-2.

Bréf V2, dags. 01.10.2020 ásamt fylgiskjöllum 1-2.

Málsatvik.

Hinn 23. ágúst 2020 varð árekstur milli bifreiða A, og B, sem M ók umrætt sinn, á Sprengisandsleið. Af teikningu á framhlið tjónstilkynningar sem báðir ökumenn undirrituðu má ráða að B hafi verið staðsett á öfugum vegarhelmingi, vinstra megin við óbrotna miðlínu þegar A tók vinstri beygju, án þess að gefa það til kynna með stefnumerki, með þeim afleiðingum að bifreiðarnar rákust saman. A lýsir atvikum svo að hann hafi dregið mikið úr ferð í aðdraganda vinstri beygju inn á veiðislóða og hafi ekki orðið var við B sem hafi hafið framúrakstur á vegi með óbrotinni miðlínu skammt frá einbreiðri brú. B hafi svo rekist á A þegar A beygði til vinstri. Nánari lýsing ökumanns B á atvikum er sú að A hafi staðnæmst á veginum fyrir framan hann, á þeim stað þar sem brotin miðlína taki við af óbrotinni. Engin merkt vegamót hafi verið á þessu svæði og A ekki gefið stefnuljós. Hafi B því hægt á akstrinum, og gefið stefnuljós til marks um að hann hygði á framúrakstur. Meðan á framúrakstri stóð hafi A hins vegar beygt til vinstri með fyrrgreindum afleiðingum.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú sök skyldi skipt til helminga. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og tekur fram í málskoti að hann hafi gætt að umferð fyrir framan sig og tekið eftir A sem virtist stopp á veginum, og hann hafi ekki haft neina ástæðu til að ætla að A hygði á vinstri beygju. Góð vegsýn hafi verið og hann því talið sér óhætt að aka framúr til að valda ekki öngþveiti eða hættu á þjóðveginum, enda sé heimilt að aka yfir óbrotna miðlínu beri brýna nauðsyn til.

V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, vísar í bréfi sínu til nefndarinnar til þess að A hafi ekki orðið var við B fyrir aftan sig og hafi ekki mátt búast við framúrakstri á þessum stað þar sem óbrotin miðlína hafi verið á veginum og framúrakstur með öllu óheimill. Þá greini ökumenn á um það hvort A hafi verið kyrrstæð í aðdraganda vinstri beygju og beri B hallann af þeim sönnunarskorti. Jafnvel þó A hafi einnig ekið yfir óbrotna miðlínu hafi það verið óhjákvæmilegt til að komast inn á umræddan vegslóða. Því sé rétt að B beri alla sök á árekstri bifreiðanna.

V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, byggir afstöðu sína á því að A hafi í engu gætt þeirrar aðgæsluskyldu sem á honum hvíldi við akstur af akbraut, hann hafi ekki gefið stefnumerki og ekki gætt að umferð fyrir aftan sig. B hafi ekki gætt nægilega að sér við framúrakstur en hafa verði í huga að hann hafi talið sig vera að aka framhjá kyrrstæðri bifreið, og beri A sönnunarbyrðina um að svo hafi ekki verið. Þá gildi bann við akstri yfir óbrotna miðlínu jafnt um þá sem hyggist beygja út á vegaslóða. Hafi framúrakstur því verið eðlilegur undir þessum kringumstæðum. Beri því að leggja alla sök á A.

Álit:

Í 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er að finna reglur um akstur á vegamótum og í beygjum. Þar segir m.a. í 1. mgr. að ökumaður sem hyggst beygja á vegamótum skuli gæta þess að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra vegfarendur, og m.a. gefa gaum að umferð sem á eftir kemur. Þá skuli ökumaður gefa stefnumerki í samræmi við fyrirhugaða akstursstefnu. Telja verður, sbr. 6. mgr. sama ákvæðis, að þessi áskilnaður eigi jafnt við þó ekið sé inn á vegarslóða en ekki um eiginleg vegamót. Ekki virðist ágreiningur um að ökumaður A hafi vanrækt að gefa stefnumerki til marks um

fyrirhugaða akstursstefnu í aðdraganda þess að hann beygði til vinstri. Þá kemur fram að A hafi ekki orðið var við B í aðdraganda beygjunnar og verður því að telja að A hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir aftan sig. Ber A því nokkra ábyrgð á árekstrinum. Hins vegar verður ekki, gegn neitun A, talið nægilega sýnt fram á að bifreiðin hafi staðnæmst áður en henni var beygt til vinstri. Í 23. gr. umferðarlaga er að finna almennar reglur um framúrakstur. Þar kemur m.a. fram, í 2. mgr., að ökumaður sem hyggur á framúrakstur skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu. Þá er í 25. gr. umferðarlaga kveðið á um bann við framúrakstri við ákveðnar aðstæður. Þar kemur fram, í 1. mgr. að óheimilt sé að aka fram úr öðru vélknúnu ökutæki þegar óbrotin miðlína er á milli akreina þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. B braut með aksturslagi sínu gegn þessum ákvæðum og ekki er sýnt fram á að brýna nauðsyn hafi borið til að aka yfir óbrotna miðlínu umrætt sinn, enda verði að líta svo á að mikið þurfi að koma til svo slíkt sé heimilt. Ber hann því jafnframt nokkra sök á árekstrinum. Samkvæmt framansögðu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, skal sök skipt þannig að hvor ökumanna ber helming sakar.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökumanns A og B.

Reykjavík 17. nóvember 2020

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.