

Mál nr. 295/2021**M og
V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á Finnsstaðavegi hinn 21. júlí 2021.****Gögn.**

Málskot móttakið 07.08.2021 ásamt fylgiskjöllum 1-4.

Bréf V1, dags. 26.08.2021.

Bréf V2, dags. 06.09.2021 ásamt fylgiskjöllum 1-2.

Málsatvik.

Hinn 21. júlí 2021 varð árekstur milli A, sem er í eigu M, en sonur hennar ók bifreiðinni umrætt sinn, og B, á Finnsstaðavegi í Múlaþingi. Lögregla var kölluð til vegna atviksins og er skýrsla hennar, dags. 26. júlí 2021, meðal málgagna. Í lögregluskýrslu er haft eftir A að hann hafi ekið á um 50-60 kílómetra hraða á klukkustund og séð ryk frá B sem bendi til þess að henni hafi verið ekið nokkuð greitt. A hafi ekið á miðjum veginum enda vegkantar ótryggir. Skyndilega hefði B birst í beygjuni, A hefði hemlað og bifreiðin verið nánast kyrrstæð er áreksturinn varð. Haft er eftir B að hann hafi ekið á eðlilegum hraða miðað við aðstæður en skyndilega séð A í beygjuni, en A hafi verið á miðjum veginum. B hafi hins vegar ekið eins nálægt hægri vegkanti og unnt var. Hafi hann því ekki getað komið í veg fyrir árekstur. Þá kemur fram í lögregluskýrslu að vegurinn hafi mælst um fimm metra breiður, að þar sem árekstur varð liggja vegurinn yfir hæð og í beygju en gróður skyggi á útsýni um beygjuna.

Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjónanefnd vátryggingafélaganna og var sök skipt til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við mætingu bifreiðanna. M fellir sig ekki við þau málalok, og telur A hafa verið í fullum rétti, en hún var farþegi í bifreiðinni umrætt sinn. Telur hún að aksturslag B hafi ekki verið í samræmi við aðstæður á veginum. Um mjóan malarveg sé að ræða, heimreið sem sé aðeins fjórir metrar að breidd. A hafi verið kominn upp brekku á veginum og að beygju, en skyndilega hafi B komið á mikilli ferð inn í beygjuna. A hafi beygt út í kant og verið nánast kyrrstæð er B kom í hliðina á A, en ekki á vinstra framhorn eins og haft sé eftir B í lögregluskýrslu.

Í bréfi V1 til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að B beri alla sök á árekstri bifreiðanna. Umræddur vegur sem liggja til vesturs frá Borgarfjarðarvegi skiptist í nyrðri og syðri afleggjara og verði því að telja að um vegamót í skilningi 37. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 sé að ræða. Hvíli skylda á ökumanni að sýna sérstaka aðgát við vegamót og beri honum sérstaklega að gæta að umferð frá hægri, sbr. 1. mgr. 19. gr. og 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga. Bendi atvik til þess að B hafi ekki gætt nægilega að þessum áskilnaði. Þá megi ráða af atvikum að B hafi verið ekið á talsverðum hraða.

Í bréfi V2 til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að A beri alla sök á árekstri bifreiðanna. Þannig liggja fyrir að A hafi verið ekið á um 50-60 kílómetra hraða á klukkustund eftir miðjum veginum að blindhæð/blindbeygju í aðdraganda árekstursins. Hafi ökumaður hennar þannig brotið gegn 1. mgr. 18. gr. umferðarlaga og 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga með því að aka ekki eins langt til hægri og unnt var og með því að gæta ekki að hliðarbili milli bifreiðanna. Þá hafi ökuhraði bifreiðarinnar verið of mikill miðað við aðstæður, sbr. 1. og 2. mgr. 36. gr. sömu laga. B hafi hins vegar ekið við hægri brún vegar og ekkert í gögnum málsins styðji við fullyrðingar um að bifreiðinni hafi verið ekið á of miklum hraða.

Álit:

Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu kemur fram að áreksturinn hafi orðið á malarvegi, þar sem vegurinn liggur yfir hæð með beygju og að í innanverðri beygjuni sé hár gróður sem skyggi verulega á sýn ökumanna til beggja átta. Við slíkar aðstæður ber ökumönnum sérstök skylda til að haga aksturshraða til samræmis við aðstæður, skv. 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Samkvæmt framburði ökumanns A ók hann þá á miðjum veginum en samkvæmt 1. mgr. 18. gr. umferðarlaga skal ökumaður vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. Í málskoti kemur þó fram að A hafi sveigt til hægri í aðdraganda áreksturs. Ekki liggur fyrir hver ökuhraði B var í aðdraganda áreksturs en í lögregluskýrslu er haft eftir honum

að ökuhraðinn hafi verið eðlilegur miðað við aðstæður. Fyrir liggur þó að B tókst ekki að stöðva bifreiðina, heldur rakst hún utan í vinstri hlið A, en ökumaður hennar segir A hafa verið nánast kyrrstæða við áreksturinn. Í lögregluskýrslu er haft eftir báðum ökumönnum að hin bifreiðin hafi skyndilega birst, og jafnframt kemur fram að ekki hafi verið hægt að greina teljandi hemlaför eftir bifreiðarnar. Verður samkvæmt framansögðu að telja að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að sér í aðdraganda árekstrar við þær aðstæður sem voru á vettvangi og þannig hafi hvorugur þeirra haft ráðrúm til að bregðast við yfirvofandi árekstri. Er þá ekki tilefni, miðað við fyrirbyggjandi gögn, til að leggja sök á árekstrinum á annan ökumanna umfram hinn. Verður sök því, sbr. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019, skipt til helminga.

Niðurstaða.

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

Reykjavík 5. október 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.