

Mál nr. 449/2021**M og****V1 og V1 vegna Ábyrgðartrygginga ökutækja A og B****Sakarskipting vegna áreksturs. Framúrakstur. Ekið til vinstri á vegamótum.****Gögn.**

Málskot móttakið 7. desember 2021, ásamt fylgiskjölum.

Bréf V2, dags. 17. desember 2021, ásamt álitum Tjónanefndar váttryggingafélaganna nr. 346/2021.

Tölvupóstur V1, dags. 1. febrúar 2022.

Tölvupóstur M, dags. 14. febrúar 2022, ásamt bréfi ökumanns og farþega A dags. 13. febrúar 2022.

Málsatvik.

Árekstur varð með bifreiðinni A sem er ábyrgðartryggð hjá V1 og bifreið B sem er ábyrgðartryggð hjá V2 hinn 4. október 2021 við gatnamót Skagastrandarvegur og Neðribyggðarvegur á Blönduósi. Ekki liggur fyrir sameiginleg tjónstilkynning frá ökumönnum, en af gögnum málsins má ráða að báðum bifreiðum hafi verið ekið um Skagastrandarveg og árekstur hafi orðið með bifreiðunum þegar bifreið B var ekið til vinstri áleiðis af Skagastrandarvegi inn á Neðribyggðarveg um leið og ökumaður bifreiðar A ætlaði að aka fram úr bifreið B.

M telur ökumann bifreiðar B bera alla sök á árekstrinum og vísar til þess að yfirborðsmerkingar á vegi hafi verið þannig að brotin lína hafi verið máluð á yfirborð vegarins en ekki heil lína og þannig hafi ökumanni bifreiðar A verið heimilt að aka fram úr bifreið B. M vísar til 3. mgr. 7. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem komi fram að vegmerkingar gangi framur almennum umferðarreglum og þannig hafi ökumanni bifreiðar A verið heimilt að aka framúr bifreið B. Í viðbótarathugasemdom ökumanns bifreiðar A og farþega, dags. 13. febrúar 2022 kemur fram að þeir telji að bifreið B hafi verið ekið mjög hægt og ekki gefið stefnumerki fyrir en um leið og bifreiðinni var ekið til vinstri og hafi hún þá hafnað í hlið bifreiðar A sem hafi hafið framúrakstur nokkru áður og gætt við það fyllstu varúðar.

V1 tekur undir sjónarmið M og telur að leggja eigi alla sök á ökumann bifreiðar B fyrir að aka í veg fyrir umferð þar sem framúrakstur við gatnamót hafi verið heimill vegna brotinnna lína á vegi og reglu 3. mgr. 7. gr. umferðarlaga.

V2 telur að alla sök eigi að leggja á ökumann bifreiðar A sem hafi ekið yfir fullbrotna línu á vegi við vegamót gegn fyrirmælum 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga, þar sem komi fram að óheimilt sé að aka fram úr bifreið áður en komið er að vegamótum eða á þeim, auk þess sem ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt fyllstu varúð, sbr. fyrirmæli í d.lið 23. reglugerðar um umferðarmerki með síðari breytingum nr. 289/1995. V2 vísar til þess að regla 3. mgr. 7. gr. umferðarlaga verði ekki túlkuð með þeim hætti að hún heimili framúrakstur við vegamót, enda sé þar um áhættusama háttsemi að ræða. Einnig mótmælir V2 síðari skýringum ökumanns bifreiðar A um að stefnuljós á bifreið B hafi verið gefið seint enda hafi þær ekki stöð í gögnum málsins.

Álit.

Ekki virðist ágreiningur milli aðila um að fullbrotin miðlína hafi verið á vettvangi árekstursins í akstursstefnu A og B, en myndir af vettvangi sýna það, og að báðir ökumenn hafi ekið yfir þá línu til vinstri á veginum. Samkvæmt d. lið 23. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995, sbr. rg. 365/2019, má aka yfir fullbrotna línu, enda sé gætt fyllstu varúðar. Báðum ökumönnum bar því að gæta fyllstu varúðar þegar þeir óku yfir hina fullbrotnu línu.

Í 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir að óheimilt sé að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Í 3. mgr. 7. gr. umferðarlaga segir svo að vegfarandi skuli fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem gefin séu til kynna umferðarmerkjum, umferðarljósum, merkingum á yfirborði vegar, hljóðmerkjum eða með öðrum hætti á eða við veg og gildi slík fyrirmæli og leiðbeiningar þá framur almennum umferðarreglum. Í fyrirmælum d.liðar 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995 er, eins og áður segir, brýnt fyrir ökumönnum að gæta fyllstu varúðar þegar ekið er yfir fullbrotna línu. Framangreint verður að túlka sem svo að framúrakstur rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim sé þá ekki fortakslaust bannaður, enda sé fyllstu varúðar gætt við akstur yfir fullbrotna línu.

Í því tilviki sem hér um ræðir var því bádum ökumönnum heimilt að aka yfir fullbrotna miðlínu á vegi með fyllstu varúð. Við mat á því hvernig ökumenn gæta fyllstu varúðar við slíkan akstur verður hins vegar ekki að öllu leyti litið framhjá þeim almennum skyldum sem á ökumönnum hvíla í umferðarlögum nr. 77/2019, enda miða fyrirmæli þeirra laga að því að umferð gangi greiðlega.

Verður því við sakarmat litið til þess að ökumaður bifreiðar A var við framúrakstur, en í 23. gr. umferðarlaga er fjallað um að ökumenn verði að ganga úr skugga um að framúrakstur sé hættulaus og af 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga verður ekki annað ráðið en að augljós hætta sé af því að aka framúr bifreið við vegamót. Í háttænisreglu 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga kemur fram að ökumenn sem beygja á vegamótum beri að ganga úr skugga um að þeim sé unnt að gera það án hættu eða óþarfa áhættu fyrir aðra og hyggja sérstaklega að umferð sem á móti og á eftir kemur. Verður af þessu ekki hægt að álykta annað en ökumaður B hafi átt að gæta að umferð fyrir aftan sig til að gæta fyllstu varúðar.

Sakarmat skv. 5. gr. laga um ökutækjatryggingar nr. 30/2019 byggist á mati á háttsemi hvors ökumanns um sig. Af öllum gögnum málsins og framburðum ökumanna verður ekki annað ráðið en að hvorugur ökumanna hafi gætt með fyllstu varúð að akstri hins þegar þeir óku til vinstri á Skagastrandarvegi og skiptist sök vegna árekstur bifreiða A og B til helminga milli ökumanna.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökumanna bifreiðanna A og B.

Reykjavík, 8. mars 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir