

Mál nr. 2/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Framúrakstur. Sakarskipting.****Gögn.**

3. Málskot mótttekið 30. desember 2021.
4. Bréf V dags. 1. febrúar 2022 ásamt fylgiskjölum.
5. Viðbótarathugasemdir M dags. 8. febrúar 2022.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi tjónstilkynningum sem ökumenn fylltu út hvor í sínu lagi varð árekstur milli bifreiðanna A, sem er bílaleigubifreið í eigu M og B, við gatnamót Þjóðveggar 1 og vegar 206 sem liggur að Fjarðarárgljúfri, hinn 23. desember 2021. Báðar bifreiðarnar eru váttryggðar hjá V. Niðurstaða V um sakarskiptingu vegna árekstursins var sú að A bæri alla sök á árekstri bifreiðanna.

M mótmælir þeirri afstöðu í málskoti. A hafi verið við framúrakstur þegar B hafi skyndilega beygt til vinstri og inn á veg 206 og hafi B því ekki gætt nægilega að umferð sem á eftir kom. Yfirborðsmerkingar á veginum (hálfbrotin miðlína) hafi þá gefið til kynna að framúrakstur væri heimill og sé eðlilegt að miða við slíkar merkingar við töku ákvörðunar um framúrakstur. Þá liggur fyrir lýsing ökumanns B á atvikum, en hann segist hafa beygt til vinstri og hafi gefið það til kynna með stefnuljósi, þegar ökumaður A hafi reynt framúrakstur á vegamótum.

Í bréfi V kemur fram að niðurstaða félagsins hafi m.a. byggt á 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, sem kveði á um bann við framúrakstri rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Þó er vakin athygli á 3. mgr. 7. gr. sömu laga, þar sem fram komi að leiðbeiningar um umferð sem gefnar séu til kynna með m.a. merkingum á yfirborði vega gildi framar almennum umferðarreglum. Vegmerkingum á vettvangi sé ábótavant en af kortamyndum megi þó sjá að um hálfbrotna miðlínu sé að ræða í akstursstefnu A og B. Sé það þá lagt í hendur nefndarinnar að meta hvort ákvæði 3. mgr. 7. gr. umferðarlaga eigi við í málinu, og sé uppi ósamræmi milli ákvæða laganna og merkinga á vettvangi sé ekki óeðlilegt að vegfarendur byggi ákvarðanir sínar á þeim síðarnefndu. Tekur V því ekki, í bréfi sínu, afstöðu til þess hvort og með hvaða hætti sök skuli skipt milli A og B.

Álit.

Ekki virðist ágreiningur milli aðila um að hálfbrotin miðlína hafi verið á vettvangi árekstursins í akstursstefnu A og B en við hlið hennar hafi verið heil lína. Samkvæmt b. lið 23. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995, sbr. rg. 365/2019, er í slíkum tilvikum varhugavert að aka yfir línurnar og óheimilt nema með sérstakri varúð, en óheimilt að aka yfir þær þeim megin frá sem óbrotna línar er.

Í því tilviki sem hér um ræðir var báðum ökumönnum óheimilt að aka yfir fyrrnefnda hálfbrotna miðlínu við hlið heillar línu. Við mat á því hvernig ökumenn gæta fyllstu varúðar við slíkan akstur verður hins vegar ekki að öllu leyti litið fram hjá þeim almennum skyldum sem á ökumönnum hvíla í umferðarlögum nr. 77/2019, enda miða fyrirmæli þeirra laga að því að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi, sbr. markmið 1. gr. laganna.

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. Sú sérstaka varúð sem ökumanni bifreiðar A bar að viðhafa tekur mið að þessum grunnreglum umferðarlaga. Í háttarnisreglu 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 sú sérstaka varúð sem ökumanni B bar að viðhafa var að gæta að umferð fyrir aftan sig.

Sakarmat skv. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 byggist á mati á háttsemi hvors ökumanns um sig. Af öllum gögnum málsins, framburði ökumanna og skyldum um sérstaka varúð verður ekki annað ráðið en meiri hættu hafi stafað af háttsemi ökumanns bifreiðar A sem hugðist aka fram úr bifreið B nálægt gatnamótum og ber hann meginhluta sakar vegna árekstursins. Sú háttsemi upphefur þó ekki þá sérstöku varúð sem ökumanni bifreiðar B bar að viðhafa vegna mögulegrar umferðar á eftir honum og ber hann því einnig sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 2/3 hluta sakar, og ökumaður B ber 1/3 hluta sakar.

Reykjavík, 8. mars 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir