

Mál nr. 356/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækja.

Skráningarnúmer ökutækja : A og B

Sakarmat. Framúrakstur. Beygt til vinstri.

Gögn.

1. Málskot móttakið 2. nóvember 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Tölvupóstur V1, dags. 10. nóvember 2022.
3. Bréf M, dags. 14. desember 2022.
4. Tölvupóstur V2, dags. 16. desember 2022.
5. Bréf lögmanns M, dags. 23. desember 2022 ásamt veðurvottorði dags. 22. desember 2022.

Málsatvik.

Í tjónstilkynningu vegna áreksturs 23. október 2022 í Borgarfirði kemur fram að bifreið A, sem vátryggð er hjá V1, var ekið fram úr bifreið B, sem vátryggð er hjá V2, en þeirri bifreið var á sama tíma ekið til vinstri áleiðis út af akbraut og varð þá árekstur með bifreiðunum. Á teikningu á framhlið sömu tjónstilkynningar, sem baðir ökumenn skrifa undir, kemur fram að áreksturinn hafi orðið við einhvers konar útskot af akbrautinni eða vegamót og að bifreið A hafi verið ekið fram úr tveimur bifreiðum áður en árekstur varð við bifreið A sem var ekið á undan þeim tveimur bifreiðum. Ökumaður bifreiðar A segir í sínum athugasemdum við tjónstilkynninguna að hún hafi hægt á bifreið B og gefið stefnuljós til að taka beygju inn að sumarbústaðalandi þegar árekstur varð við bifreið A sem hafi verið að taka fram úr en lent á vinstri hlið bifreiðar A eftir að hafa reynt að bremsa. Í athugasemdum ökumanns bifreiðar B kemur fram að hann hafi verið að aka á eftir röð bifreiða sem hafi verið á 56-60 km hraða og hafi hann því ákveðið að taka fram úr bílaröðinni en árekstur hafi orðið við bifreið A þegar henni var ekið til vinstri. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa náð að bremsa og að hraði hafi verið frekar lítill þegar árekstur varð.

M telur að alla sök eigi að leggja á ökumann bifreiðar B. Í málskoti er atvikum lýst þannig að ökumaður bifreiðar sem hér er nefnd A hafi verið ekið í röð bifreiða á þjóðveginum í átt að Borgarnesi og bifreið á undan henni hafi ekið undir hámarkshraða eða á um 80 km/klst. Einnig lýsir M aðstæðum þannig að sól hafi verið lágt á lofti og vegsýn takmörkuð vegna þess. Einnig liggur fyrir veðurvottorð, dags. 22. desember 2022 þar sem gerð er grein fyrir veðuraðstæðum og sólarhæð. M telur að árekstur hafi átt sér stað við vegamót í skilningi 37. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og vegna sólar í akstursátt hafi framúrakstur bifreiðar B verið sérstaklega hættulegur, sbr. háttæmisregla í a-lið 2. mgr. 23. gr. umferðarlaga. M telur að hún hafi gætt að umferð áður en hún tók vinstri beygju bæði á móti og fyrir aftan og þannig gætt háttæmisreglna í 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga. Einnig bendir M á að háttæmisreglur séu í 23. gr. vegna aðgæsluskyldu ökumanna við framúrakstur sem og komi fram í 1. mgr. 25. gr. þeirra að óheimilt sé að fara fram rétt áður en komið sé að vegamótum eða á þeim. M bendir á að ökumaður bifreiðar B hafi verið aka fimmtu bifreið í bifreiðaröð og tvær bifreiðar hafi verið milli hans og bifreiðar A þegar hann hóf framúrakstur og hann hafi ekki gætt háttæmisreglna 2. og 4. mgr. 23. gr. umferðarlaga, 1. mgr. 25. gr. laganna og þess að ökumaður bifreiðar A hafi verið að beygja til vinstri, sbr. b.lið 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995. Einnig vísar M til framkvæmdar nefndarinnar vegna nokkurra mála og lýsir aðstæðum í þeim m.t.t. þessa máls.

Í tölvupósti V2 til nefndarinnar, dags. 16. desember 2022, er tekið undir sjónarmið sem koma fram í bréfi ökumanns bifreiðar B dags. 14. desember sama ár en þar mótmælir ökumaður bifreiðar B því sem hann telur ítrekaðar rangfærslur í málskoti. Ökumaður bifreiðar B segist hafa ekið lengi á eftir bifreið A og tveimur öðrum á hraða sem var um 50-60 km/klst og hafi framúrakstur hans verið nýhafinn þegar bifreið A hafi verið ekið skyndilega til vinstri án þess að gefa stefnuljós eða gefa til kynna fyrirhugaða beygju til vinstri. Einnig er því mótmælt að skyggni til framúraksturs hafi ekki verið gott, sól hafi verið í suðvesturátt og þar sem ökumaður bifreiðar B kveðst hafa beðið lengi eftir að til staðar væru ákjósanlegar aðstæður til framúraksturs. Einnig bendir hann á að brotin lína hafi verið á akbraut og framúrakstur því heimill, auk þess sem ökumaður bifreiðar A hafi ekki beygt til vinstri á vegamótum heldur inn að malarslóða að sumarhúsum. Ökumaður bifreiðar B telur að ökumaður bifreiðar A hafi

ekki gætt varúðar skv. 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga, þar sem komi fram að sá sem ætli að beygja á vegamótum skuli ganga úr skugga um að það sé hægt án hættu og óþæginda fyrir aðra og gæta sérstaklega að umferð sem á eftir komi. Ökumaður bifreiðar B fjallar auk þessa um úrskurði nefndarinnar og hvernig aðstæður í þeim málum séu sambærilegar eða eftir atvikum frábrugðnar aðstæðum sem uppi voru við umdeildan árekstur bifreiða A og B.

Í viðbótarathugasemdum M eru lýsingum ökumanns bifreiðar B mótmælt og ítrekuð rök fyrir sök hans. Vátryggingafélagið V1 gerir ekki efnislegar athugasemdir í málinu, sbr. tölvupóst félagsins til nefndarinnar dags. 10. nóvember 2022.

Álit.

Í málinu er ágreiningur um sakarskiptingu milli ökumanna bifreiðar A og B, en af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að bifreið B hafi ætlað að aka fram úr að minnsta kosti þremur bifreiðum þar sem sem bifreið A var fremst þeirra og árekstur hafi orðið með bifreiðunum við vinstri beygju bifreiðar A með fyrirhugaðan akstur inn á malarslóða eða veg.

Í 40. tl. 1. mgr. 30. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir að vegur í skilningi laganna geti verið bæði t.d. götuslóði og bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar. Þó ekki liggi fyrir í gögnum málsins vegakort, myndir af aðstæðum eða nákvæm staðsetning tjónsatviks verður sú víða skilgreining vegar lögð til grundvallar og þannig að ökumaður bifreiðar A hafi verið að beygja til vinstri á vegamótum í skilningi 37. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga. Í 1. mgr. 25. gr. laganna kemur fram að óheimilt sé að aka fram úr bifreiðum rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim, auk frekari háttænisreglna við framúrakstur í 23. gr. sömu laga. Verður þó að nefna að þar sem ekki liggja fyrir myndir af aðstæðum á vettvangi og hversu áberandi slóðinn til vinstri út af veginum varð verður tekið tillit til þess við sakarmat að ekki sé sannað vegurinn, í skilningi 40. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, hafi verið áberandi. Ekki verður heldur annað ráðið af gögnum málsins en á akbraut þeirri sem ökumenn bifreiða A og B óku eftir í aðdraganda áreksturs hafi verið einhvers konar brotin lína máluð á akbrautina en í 23. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra kemur fram að heimilt sé að aka yfir þær línur með fyllstu varúð. Afgerandi varúðarskylda hvíldi því á ökumanni bifreiðar B þegar hann hóf framúrakstur m.t.t. fyrrnefndra ákvæða og ber hann meginsök á árekstrinum með því að gæta ekki fyllstu aðgátar við framúrakstur fleiri en einnar bifreiðar rétt við vegamót sem er þó ekki sannað að hafi verið augljós.

Háttsemi ökumanns bifreiðar A verður að skoða með hliðsjón af aðgæsluskyldu 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga og þess að ekki liggur fyrir sönnun á því að hún hafi gefið stefnummerki í aðdraganda áreksturs, dregið afgerandi úr ferð eða gert annað sem gaf til kynna að hún ætlaði að beygja til vinstri af akbraut. Ekki liggja fyrir skýrslur t.d. frá vitnum úr þeim tveimur bifreiðum sem ekið var á eftir bifreið A um að háttsemi ökumanns bifreiðar A hafi verið með þessum hætti. Ber hún hallann af þeim sönnunarskortí. Verður einnig að líta til þeirra aðstæðna að áður en bifreið A var ekið til vinstri verður ekki annað séð en að ökumaður bifreiðar B hafi hafið framúrakstur, en í skýrslum beggja ökumanna er þess getið að ökumaður bifreiðar B hafi náð að hemla áður en árekstur varð. Telst ökumaður bifreiðar A því einnig bera sök á árekstrinum.

Með hliðsjón af þeim sjónarmiðum sem lögð eru til grundvallar hér að ofan um háttsemi ökumanna og sönnunarstöðu telst ökumaður bifreiðar B bera 2/3 hlut sakar en ökumaður bifreiðar A 1/3 hluta sakar, en ekki verður ályktað af fyrri framkvæmd nefndarinnar að aðstæður séu alveg eins og þær sem uppi voru í öðrum úrskurðum nefndarinnar, enda byggist sakarmat skv. 5. gr. laga um ökutækjetryggingar nr. 30/2019 á því að meta aðstæður í hvert sinn.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar A ber 1/3 hluta sakar og ökumaður bifreiðar B ber 2/3 hluta sakar.

Reykjavík, 24. janúar 2023.

Póra Hallgrímsdóttir

Jóhann Tómas Sigurðsson

Anna Dögg Hermannsdóttir