

Mál nr. 41/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot dags. 24. janúar 2023.
2. Bréf V dags. 21. mars 2023 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Hinn 5. janúar 2023 varð árekstur milli bifreiðanna A, sem M ók umrætt sinn, og B á Vogatungu í Mosfellsbæ þannig að hliðarspeglar þeirra rákust saman. Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að hvor ökumanna bæri helming sakar en M fellir sig ekki við það og telur að B beri alla sök. Í málskoti segir M svo frá að hún hafi ekið A upp Vogatunguna, og hafi hún ekið hægt, eða á 15 kílómetra hraða á klukkustund, enda nýbúin að aka yfir hraðahindrun og aðstæður hafi verið erfiðar. B hafi komið niður Vogatunguna, á töluvert miklum hraða miðað við aðstæður, en jafnframt hafi verið hindrun á vegarhelmingi B vegna snjóskafils. Í málskoti vekur M þá athygli á nánar tilgreindum ákvæðum umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram komi m.a. að ef hindrun sé á hluta vegar skuli sá ökumaður sem er sömu megin hindrunarinnar nema staðar beri nauðsyn til, og að ökutæki skuli vera eins langt til hægri og unnt er. Þá beri öikumönnum að haga aksturshraða til samræmis við aðstæður og gæta sérstaklega að sér þegar ökutæki mætast á þröngum vegi og þegar vegur er blautur eða háll.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að félagið, sem var á tjónsdegi váttryggjandi beggja bifreiðanna, skili ekki inn sérstakri greinargerð vegna málsins en þó sé bent á að báðir öikumenn telji sig hafa vikið eins langt til hægri og unnt var auk þess sem hvorugur þeirra telji sig hafa farið yfir miðlínu vegar.

Atvikalýsing ökumanns B, sem er meðal málsgagna, er á þann veg að hún hafi verið á 30 kílómetra hraða, sem sé hámarkshraði á Vogatungu. Hún hafi ætlað að færa B til hægri svo A kæmist fram hjá en þá runnið í hjólförum og því ekki tekist að aka upp á snjóruðning til hægri á veginum. Háir snjóskafilar hafi verið beggja vegna á veginum og aðstæður erfiðar víða á þessi svæði þar sem bifreiðar þurfi oft að aka út á hliðargötur til að hleypa annarri umferð fram hjá. Báðar bifreiðarnar hafi verið eins langt til hægri og hægt var miðað við aðstæður og þá hafi B ekki ekið yfir miðlínu.

Álit.

Af fyrirliggjandi ljósmyndum má sjá að aðstæður til aksturs á tjónsstað voru nokkuð erfiðar og snjóruðningar við vegarkant beggja vegna vegarins, sem gera má ráð fyrir að hafi þrengt að bílaumferð og kallað á sérstaka aðgæslu ökumanna. Af gögnum málsins verður ekki ráðið að aksturshraði B hafi verið umfram löglegan hámarkshraða og þá verður ekki byggt á því að um hafi verið að ræða hindrun í skilningi 22. gr. umferðarlaga, þannig að B hafi borið að stöðva aksturinn, heldur hafi akstursrými beggja akreina verið skert vegna snjóruðninga. Þá liggur ekki fyrir að annarri hvorri bifreiðanna hafi verið ekið yfir miðlínu í aðdraganda áreksturs og svo virðist sem báðir öikumenn hafi leitast við að halda ökutækjum sínum eins langt til hægri og þeim var unnt. Verður samkvæmt framansögðu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, sök skipt að jöfnu.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 25. apríl 2023.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir