

Mál nr. 153/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B).****Sakarskipting. Vegavinna.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 6. maí 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 11. júní 2024, ásamt lögregluskýrslu.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 18. júní 2024.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 19. júní 2024.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna tjónsatviks 5. febrúar 2024 kemur fram að árekstur varð með bifreiðum A og B í Svínadal, norðvestan við Búðardal. Í lögregluskýrslunni er atvikum þannig lýst að ökumaður bifreiðar A, sem er snjóruðningstæki í eigu M, hafi staðsett A við dráttarbifreið sem hafi kyrrstæð á veginum, nánar tiltekið inni á akrein fyrir umferð sem á móti kom. Ökumaður snjóruðningstækisins A kvaðst hafa staðsett sig þannig til að skapa skjól fyrir vörubifreiðina, en ökumaður vörubifreiðarinnar hafi verið að setja keðjur á hjólbarða hennar. Slæmt veður var á vettvangi og lítið skyggni. Í framburði ökumanns snjóruðningstækisins A kemur fram að blint hafi verið á svæðinu og hann hafi ætlað fram úr vörubifreið þegar hann sá ökumann hennar vera að basla við að setja keðjur á hjólbarða bifreiðarinnar. Þá hafi ökumaður A lagt snjóruðningstækinu til að veita skjól og farið til þess að aðstoða við verkið. Ökumaður A kvaðst hafa séð bifreið B koma akandi í áttina að þeim og sé virst að ökumaður B hefði ekki fulla stjórn á bifreið sinni. og á ógnarhraða hafi bifreið B lent á snjótönn A og lent á ökumanni vörubifreiðarinnar í kjölfarið. Í framburði ökumanns bifreiðar B í lögregluskýrslu kemur fram að hann hafi ekið hægt, eða á um 30-50 km/klst hraða þar sem hann hafi lítið séð vegna þess að blint var. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa séð vörubifreið kyrrstæða á akrein á móti og síðan hafi hann séð snjóruðningstækið A sem hafi verið í öfugri akstursstefnu á sömu akrein og ökumaður bifreiðar B ók eftir. Hann segist hafa reynt að hemla til að lenda ekki á mönnum sem staðið hafi við vörubifreiðina sem og reynt að aka hægra megin út af veginum, en lent á snjóruðningstönn A. Farþegi í bifreið B bá á sama hátt og ökumaður um aðdraganda árekstur. Ljósmyndir eru í lögregluskýrslu af ökutækjum eftir tjónsatvikið.

M telur að ökumaður bifreiðar B eigi að bera alla sök á árekstrinum. M vísar til þess í málskoti að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt að sér með hliðsjón af 5. mgr 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram komi að bann við stöðvun ökutækja skv. 28. og 29. gr. sömu laga gildi ekki um ökutæki í vegavinnu, enda sé nauðsynlegt að stöðva það eða leggja því vegna vinnunnar og fullnægjandi ráðstafanir gerðar, sbr. 4. mgr. 29. gr. sömu laga. Einnig vísar M til 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga þar sem komi fram að umferðarhraða beri að haga eftir aðstæðum. M telur með hliðsjón af erfiðum aðstæðum á vettvangi að ökumaður snjóruðningstækisins A hafi sýnt rétt viðbrögð við þeim aðstæðum, þegar hann stöðvaði snjóruðningstækið í þeim tilgangi að ná vörubifreið úr kyrrstöðu á veginum, en það hafi verið til þess að tryggja öryggi og greiðfærni á veginum. Auk þess hafi ökumaður A ekki komist framhjá vörubifreiðinni á veginum til þess að halda áfram snjómokstri. Skilin hafi verið eftir blikkandi viðvörunarljós framan á A sem og á topp stýrishúss til viðvörunar og ökumaður A hafi því gert fullnægjandi varúðarráðstafanir í skilningi 4. mgr. 29. gr. umferðarlaga. M vísar sérstaklega til 1. mgr. og b, h., k. og n. liða 2. mgr. 26. gr. varðandi varúðarskyldu ökumanns bifreiðar B og telur að hann hafi ekið of hratt miðað við aðstæður, hált hafi verið og blint sem og hindrun á vegi og gangandi vegfarendur.

V telur ljóst af ljósmyndum í lögregluskýrslu ljóst að ökumaður snjóruðningstækisins A hafi staðsett A inni á öfugum vegarhelmingi þegar árekstur við bifreið B átti sér stað. V vísar til háttarnisreglna í 2.

mgr. 23. gr. um framúrakstur sem og 1. og 2. mgr. 28. gr. um bann við stöðvun ökutækja þannig að það geti valdið hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra og að stöðva eigi eða leggja ökutæki hægra megin miðað við akstursstefnu. V telur að ökumaður A hafi verið meðvitaður um aðstæður á vettvangi hvað varðar lítið skyggni þegar hann staðsetti A á öfugum vegarhelmingi og hafi það skapað mikla hættu fyrir aðvífandi umferð. V telur ekki sannað að ökumaður bifreiðar B hafi ekið ógætilega í aðdraganda áreksturs.

Í viðbótarathugasemdum M koma fram ítrekuð sjónarmið úr málskoti, meðal annars að ökumaður A hafi ekki átt annars kost en að stöðva A þar sem hann treysti sér ekki til að aka framhjá kyrrstæðu vörubifreiðinni sem hafi skagað út á öfuga akrein og að hann hafi ekið framhjá fjölmörgum ökutækjum á undan sem hafi verið föst á vegi eða úti í vegkanti. Hans mat hafi því verið að hann hefði ekki átt annarra kosta vól en að stöðva ökutækið í þeim sporum sem það var statt og bjóða fram aðstoð sína. M telur ökumann A hafa ekið í samræmi við ákvæði umferðarlaga og vísar til lögbundins hlutverks Vegagerðarinnar að tryggja öryggi og greiðfærni á samgöngukerfinu, sbr. 3. mgr. 1. gr. laga um Vegagerðina nr. 120/2012. Einnig eru ítrekuð sjónarmið um gáleysi ökumanns bifreiðar B.

Í viðbótarathugasemdum V er fyrri sjónarmið félagsins ítrekuð um að aðstæður á vettvangi hafi verið slæmar og ljósmyndir af vettvangi staðfesti ekki að ökumaður A hafi ekki komist framhjá vörubifreið þeirri sem kyrrstæð var á sínum vegarhelmingi. Einnig bendir V á að ökumaður A hafi getað staðsett A fyrir aftan vörubifreiðina til að minnka hættu, sér í lagi fyrir umferð úr gagnstæðri átt

Álit.

Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að veður hafi verið slæmt á árekstrarstað og skyggni afar lítið. Í framburði ökumanns snjóruðningstækisins A kemur fram að hann staðsetti tækið á veginum til þess að greiða fyrir því að vörubifreið, sem var kyrrstæð á veginum, kæmist fyrr af stað. Ekki kemur skýrlega fram í lögregluskýrslu að A hafi ekki komist framhjá vörubifreiðinni og ljóst er að staðsetning A var ákveðin með hliðsjón af því að veita skjöl fyrir ökumann vörubifreiðarinnar við að setja keðjur á hjólarða hennar. Ljóst er af framburði aðila og ljósmyndum af vettvangi að snjóruðningstækið A var þannig staðsett að það hindraði för þeirra sem óku úr sömu átt og bifreið B. Þó ökumaður A hafi verið með viðvörunarljós kveikt verður að meta staðsetningu ökutækisins þannig að hún hafi skapað nokkra hættu fyrir aðra umferð, sérstaklega í ljósi þess að framburður aðila sýnir að skyggni hafi ekki verið mikið og aðstæður erfiðar.

Í 5. mgr. 18. gr. umferðarlaga kemur fram að haga megi akstri ökutækis í vegavinnu eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla. Í því felst ákveðið svigrúm fyrir þá sem vegavinnu sinna að staðsetja ökutæki á öðrum stað en önnur ákvæði umferðarlaga kveða á um. Í því felst þó einnig skylda þeirra til að sýna fulla aðgæslu. Með hliðsjón af aðstæðum á vettvangi hefur ekki verið sýnt með nægilega skýrum gögnum fram á að staðsetning A hafi að öllu leyti verið nauðsynleg inn á öfugri akrein, í ljósi þeirrar hættu sem það skapaði fyrir aðvífandi umferð í slæmu skyggni. Telst ökumaður snjóruðningstækisins ekki hafa gætt nægilega að þeirri aðgæslu og telst því bera nokkra sök á árekstrinum í skilningi 5. gr. laga um ökutækjatyggingar nr. 30/2019.

Í 36. gr. umferðarlaga er svo fjallað í 1. mgr. um að ökuhraða skuli jafnan miða vð aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra og miða skuli hraða meðal annars við veður og birtu sem og umferðaraðstæður að öðru leyti. Einnig segir þar að ökumaður skuli haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutæki og geti stöðvað það á þeim hluta sem framundan er og hann sér yfir og áður en komið er að hindrun. Í því felst að í slæmu skyggni verða öikumenn að aka hægt og þannig að þeir geti stöðvað ökutæki ef hindrun er á vegi og sérstök skylda hvílir á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þegar útsýni er takmarkað vegna veðurs, sbr. b.lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Af gögnum málsins og framburði aðila verður ekki annað ráðið en að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt þess að haga ökuhraða eftir aðstæðum þar sem skyggni var slæmt og vænta mátti að önnur ökutæki væru í vandræðum eða færð gæti spillst.

Við mat á skiptingu ábyrgðar að tiltölu við sök ökumanna A og B, sbr. fyrrgreind 5. gr. laga um ökutækjatyggingar verður sök skipt til helminga milli ökumanna.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökutækja A og B.

Reykjavík, 16. júlí 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir