

Mál nr. 199/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 29. maí 2024 ásamt fylgiskjali.
2. Bréf V2 dags. 26. júní 2024.
3. Bréf V1 dags. 18. júlí 2024 ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Í skýrslu Aðstoðar og öryggis dags. 22. mars 2024 kemur fram að þann sama dag hafi orðið árekstur milli A og B, en M var ökumaður hennar. Hafi atvik verið þau að ökumaður A hafi ekið vestur Ármúla í Reykjavík með fyrirhugaða akstursstefnu til vinstri á gatnamótum Ármúla og Háaleitisbrautar. Hafi hann sveigt til vinstri til að taka fram úr kyrrstæðri bílaröð í þeim tilgangi að komast á beygjuakrein. Ökumaður B hafi ekið frá bifreiðastæði við Ármúla 1 og hafi ætlað að aka Ármúla í austurátt. Hafi ökumenn í bílaröðinni gefið honum svigrúm til að aka gegnum röðina og inn á götuna. Þá hafi A komið frá vinstri og bifreiðarnar skolið saman. Fram kemur þá að B vilji meina að A hafi verið ekið yfir miðlínu og verið á öfugum vegarhelmingi. Ökumaður A segist hins vegar ekki hafa verið á öfugum vegarhelmingi enda hafi hann verið a.m.k. að 75% á réttri akrein. Báðir ökumenn telji sig vera í rétti.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að B bæri alla ábyrgð á árekstrinum þar sem ökumanni hennar hefði borið að veita allri umferð um Ármúla forgang. M fellir sig ekki við þau málalok og byggir í málskoti á því að A hafi ekið yfir óbrotna miðlínu, þar sem framúrakstur hafi verið óheimill og hafi ökumaður hennar því gerst brotlegur við ákvæði umferðarlaga. Þá hafi A verið ekið of hratt. B hafi þá verið kyrrstæð í aðdraganda áreksturs.

Í bréfi V1, sem var á tjónsdegi vátryggjandi A kemur fram að ætla megi að áreksturinn hafi orðið í um þriggja metra fjarlægð frá upphafi beygjuakreinar til vinstri, og í um 40 metra fjarlægð frá gatnamótum. Af loftmyndum megi þá ráða að engin miðlína og/eða brotin miðlína sé á vettvangi árekstursins. Það sé afstaða félagsins að B hafi gerst brotlegur við 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 sem kveði á um a ökumaður skuli veita umferð forgang hvarvetna þar sem ekið er inn á veg af bifreiðastæði eða svipuðu svæði. Á vettvangi hafi verið brotin miðlína sem heimili framúrakstur og það sé þá eðlilegt og samkvæmt venju að ökumenn færi sig yfir á vinstri akrein nokkru áður en komið er að formlegri akreinaskiptingu. Vísar V1 þá til fordæmis nefndarinnar í máli nr. 386/2019 því til stuðnings að B beri alla sök á umræddum árekstri.

V2 gerir ekki athugasemdir vegna málsins.

Álit.

Af gögnum málsins má ráða að B hafi verið ekið inn á Ármúla frá bifreiðastæði. Samkvæmt 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga ber ökumanni að veita umferð forgang hvarvetna þar sem ekið er inn á veg frá t.a.m. bifreiðastæði. Vegna þeirrar skyldu ber ökumaður bifreiðar B sönnunarbyrði þess að ökumaður bifreiðar A hafi hagað aksturslagi sínu í andstöðu við fyrirmæli umferðarlaga eða þannig að hann beri einnig sök á árekstrinum. Af fyrirliggjandi ljósmyndum af vettvangi verður ekki annað ráðið en að miðlína hafi verið brotin og framúrakstur því heimill á þeim stað sem árekstur varð. Hefur M þá ekki lagt fram nein þau gögn er sýni fram á hið gagnstæða. Í málskoti ber M því einnig við að A hafi ekið hratt og háskalega. Samkvæmt framburði ökumanns A var aksturshraði hans um 30 til 35 kílómetrar á klukkustund en hámarkshraði á vettvangi er 30 kílómetrar á klukkustund. Er því ekki sýnt fram á að aksturshraði A hafi verið slíkur að metið verði ökumanni hennar til sakar. Verður M, eins og hér háttar til, að bera hallann af framangreindum sönnunarskorti.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 29. október 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir