

Mál nr. 287/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 20. júní 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags 13. ágúst 2024, ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að árekstur varð milli bifreiða A og B á Miklubraut hinn 19. júní 2024.

Ökumaður bifreiðar A lýsir atvikum þannig í tjónstilkynningu að hún hafi ekið á miðjuakrein á Miklubraut og götuviðgerðarmerkingar hafi vísað umferð á vinstri akrein. Þegar hún hafi fært sig á vinstri akrein þá hafi bifreið B lent aftan í vinstra horn bifreiðar A. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum þannig að hann hafi ekið Miklubraut á akrein sem var lengst til vinstri og á akrein lengst til hægri hafi verið merki um vegaframkvæmdir og umferð því beint til vinstri. Ökumaður bifreiðar B kveður ökumann bifreiðar A hafa verið á miðjuakrein þegar hún hafi skipt um akrein til vinstri, þá þá akrein sem ökumaður bifreiðar B ók á, og þegar bifreið A hafi verið komin um hálf inn á þá akrein hafi hægst á umferð fyrir framan og bifreið B lent með hægra framhorn á vinstra afturhorn bifreiðar A.

M telur að leggja eigi alla sök á ökumann bifreiðar B þar sem hann hafi ekið aftan á bifreið A. M telur ökumann bifreiðar A hafa gætt að fyrirmælum 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að gæta að umferð fyrir aftan sig og til hliðar þegar hún skipti um akrein. Einnig vísar M til þess að bifreið A hafi verið komin vel inn á akreinina þegar ökumaður bifreiðar B ók aftan á hana. Þannig megi ætla að ökumaður bifreiðar B hafi ekið of hratt m.v. aðstæður og í andstöðu við n.lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga þar sem kemur fram að sýna skuli sérstaka aðgæslu þar sem vegavinna fer fram. Einnig vísar M til þess að V hafi samþykkt bótaskyldu og án nokkurs fyrirvara og skýringar hafi afstaða V breyst gagnvart M.

V telur árekstur bifreiðanna A og B rakinn til þess að ökumaður bifreiðar A hafi skipt um akrein í veg fyrir ökumann bifreiðar B og stöðvað og þannig upptekið hemlunarvegalengd ökumanns bifreiðar B. Slík háttsemi sé í andstöðu við 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem aðgæsluskylda sé á ökumönnum sem ætli að skipta um akrein, stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess. Ekkert komi fram í gögnum málsins um að tilefni sé til að leggja hluta sakar á ökumann bifreiðar B en gögn málsins beri með sér að hann hafi gert allt sem í hans valdi stóð til að koma í veg fyrir árekstur og M hafi sönnunarbyrði um annað. Einnig bendir V á að bótaskylda hafi aldrei verið viðurkennd úr ábyrgðartryggingu eiganda bifreiðar B og afstaða V til sakarskiptingar hafi því ekki breyst. Til sé hljóðupptaka af samtali M við starfsmann V þar sem sú afstaða komi fram og geti V lagt hana fram að að fengnu skriflegu samþykki M.

Álit.

Í 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur skýrlega fram að ökumenn sem skipta um akrein eða aka á annan hátt til hliðar verði að gæta að þess sé unnt án óþæginda fyrir aðra. Það gildir einnig um þá sem þurfa að draga skyndilega úr hraða. Ökumaður bifreiðar A bar slíka aðgæsluskyldu þegar hún ók eftir miðjuakrein.

Sönnunarbyrði hvílir á M um að aksturslag ökumanns bifreiðar B hafi verið gáleysislegt. Af gögnum málsins verður ekki ráðið að bifreið B hafi verið ekið of hratt miðað við aðstæður, þrátt fyrir ákvæði n. liðar 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga og ekki liggja fyrir til dæmis framburður vitna af slíkum akstri eða annað sem getur gefið slíkt til kynna. Verður M að bera hallann af þessum sönnunarskorti og verður, að ofansögðu, öll sök lögð á ökumann bifreiðar A.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber alla sök á árekstri við bifreið B.

Reykjavík, 18. desember 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir