

**Mál nr. 86/2014**  
**M og**  
**V. v/ bifreiðanna A og B.**

**Áræktur á Sæbraut í Reykjavík 17. desember 2011.**

**Gögn.**

1. Málskot móttækið 24. mars 2014 ásamt gögnum.
2. Bréf V dags. 11. apríl 2014 ásamt gögnum.
3. Bréf lögmanns M dags. 15. apríl 2014 ásamt afriti tölvupóstsamskipta við V.

**Málsatvik.**

Áræktur varð með bifreiðum A og B á Sæbraut. Árækturinn varð rétt eftir að M, sem ökumaður bifreiðar A, ók af stoppistöð fyrir strætisvagna inn á hægri akrein Sæbrautar. Bifreið B var ekið eftir Sæbrautinni og aftan á bifreið A í kjölfar þessa. Ökumaður bifreiðar B viðurkenndi í samtali við lögreglu að hafa ekið greitt og hafa haft skert útsýni um rúður bifreiðar B. Ágreiningur er um hvort og þá með hvaða hætti eigi að skipta sök vegna áræktursins, sbr. 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

M telur að árækturinn megi rekja til þess að ökumaður B hafi ekið of hratt miðað við aðstæður og þannig brotið gegn fyrirmælum 36. gr. umferðarlaga. Einnig að hann hafi verið að skipta um akrein á miðjum gatnamótum, skv. framburði vitnis um að bifreið B hafi verið ekið á báðum akreinum, og þannig brotið gegn fyrirmælum 2. mgr. 17. gr., sbr. 1. mgr. 15. gr. umferðarlaga. Sem og hafi ökumaður B haft verulega skert útsýni úr bifreiðinni vegna ísingar og móðu og þannig brotið gegn 1. mgr. 59. gr. umferðarlaga. Með hliðsjón af þessu telur M að leggja eigi alla sök á árækstrinum á ökumann B og bendir á að sá hinn sami hafi játað strax á vettvangi að hann teldi sökina sína. Að lokum vísar M til þess að niðurstaða lögreglurannsóknar vegna málsins hafi verið sú að árækturinn megi rekja til aksturslags ökumanns B.

V telur að frumorsök áræktursins sé sú að M, sem ökumaður bifreiðar A, hafi ekið skyndilega og óvænt inn á Sæbraut án þess að gæta nægilega að umferð um Sæbraut. Þannig hafi M brotið gegn fyrirmælum 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga, sem leggur aðgæsluskyldu á þá sem aka inn á veg. V telur að ekki hafi verið orsakatengsl á milli aksturslags ökumanns B og þess að það hafi orðið áræktur með bifreiðunum en mögulega megi fella einhverja minniháttar sök á ökumann bifreiðar B vegna þess að ökuhraði bifreiðar hans hafi verið meiri en gera mátti ráð fyrir m.v. aðstæður.

**Álit.**

Ljóst er skv. 2. mgr. 17. gr. að ökumaður sem ekur af stað frá vegbrún og inn á veg skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu og óþæginda fyrir aðra. Sú skylda hvíldi skilyrðislaust á M sem ökumanni A þegar hún ók af stoppistöð strætisvagna inn á hægri akrein Sæbrautar. Þess gætti hún ekki nægilega vel m.v. aðstæður og sannað þykir að árækturinn hafi orðið strax í kjölfar þess að bifreið A var ekið inn á Sæbraut. Ber ökumaður A því frumábyrgð á árækstrinum.

Til þess að ökumaður bifreiðar B beri einnig sök vegna áræktursins þarf að sýna fram á að akstur hans hafi ekki verið í samræmi við það sem honum bara að gera og orsakatengsl séu milli þess aksturslags og þess að áræktur varð. Með hliðsjón af frumábyrgð M vegna áræktursins hefur hún sönnunarbyrði fyrir því að ökumaður bifreiðar B hafi ekið ógætalega í aðdraganda áræktursins. Með hliðsjón af gögnum málsins um ökuhraða ökumanns B, veðuraðstæður á vettvangi og færð sem og viðurkenningu ökumannsins á skertu útsýni úr bifreiðinni telst hann bera nokkra sök á árækstrinum sbr. fyrirmæli sem koma fyrir í 36. gr. um hæfilegan ökuhraða og 59. gr. umferðarlaga um búnað ökutækja. Þykir nægilega sannað með framburði ökumanns B sjálfs að ökuhraði hans

haf verið meiri en aðstæður buðu upp á sem og að hann hafi ekki haft nægilega gott útsýni út úr bifreiðinni í greint sinn. Orsakatengsl eru milli þessa og árekstursins og með hliðsjón af atvikum öllum er sök vegna hans skipt til helminga.

**Niðurstaða.**

Sök skiptist að jöfnu milli ökumanns bifreiðar A og ökumanns bifreiðar B.

Reykjavík 8. maí 2014.

---

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

---

Valgeir Pálsson hrl.

---

Jón Magnússon hrl.