

**Mál nr. 151/2014**  
**M**  
**og V1 v/ bifreiðarinnar A,**  
**V2 v/ bifreiðarinnar B og Vörður tryggingar v/ bifreiðarinnar C.**

**Árekstur á Reykjavegi í Mosfellsbæ 4. apríl 2014.**

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 21. maí 2014 ásamt gögnum.
2. Tölvupóstur frá Verði tryggingum hf. dags. 4. júní 2014.
3. Bréf Vátryggingafélags Íslands hf. dags. 10. júní 2014 ásamt niðurstöðum blóðsýnis og önnur gögn frá lögreglu sem ekki fylgdu málskoti.
4. Tölvupóstur frá Tryggingamiðstöðinni hf. dags. 12. júní 2014.

**Málsatvik.**

Samkvæmt lögregluskýrslu varð árekstur milli bifreiðanna A og B á Reykjavegi. Þegar áreksturinn varð lenti bifreiðin A á bifreið C en sú bifreið tengist ekki málinu á annan hátt en það og þannig að ökumaður hennar varð vitni að árekstri milli A og B. Áreksturinn varð með þeim hætti að bifreið A var ekið austur Reykjaveg og ætlaði að aka til vinstri inn í innkeyrslu að húsi við götuna. Ökumaður bifreiðar A kveðst hafa stöðvað og bifreið B hafi síðan verið ekið úr gagnstæðri átt á bifreið A. Ökumaður B, sem ók vestur Reykjavegin, telur að bifreið A hafi verið í veg fyrir sig og þá hafi árekstur orðið. Í gögnum málsins eru tilgreindir framburðir vitna á vettvangi. Ökumaður bifreiðar C kvaðst hafa verið stopp fyrir aftan bifreið A, sem stöðvað hafði vegna fyrirhugaðrar beygju til vinstri, þegar áreksturinn varð og kvaðst ekki hafa séð bifreið B fyrir en áreksturinn varð. Önnur vitni bera um að ljósabúnaður á bifreið B hafi verið þannig að annað hvort stöðuljós eða hazardljós hafi verið kveikt en ekki hefðbundin ljós. Í gögnum málsins kemur einnig fram að ökumaður bifreiðar B hafi verið undir áhrifum áfengis þegar áreksturinn varð. Í málinu liggur einnig fyrir skýrsla frá Aðstoð&Öryggi um niðurstöður forritsins PC-crash um ökuhraða bifreiðanna þegar árekstur varð. Þar kemur fram að hraði bifreiðar B hafi verið 62 km/klst þegar árekstur varð en aðrar bifreiðar hafi verið kyrrstæðar. Ítarlegar ljósmyndir af vettvangi liggja einnig fyrir.

M telur að það eigi að leggja alla sök á ökumann bifreiðar B vegna hraðaksturs og vanbúnaðar þeirrar bifreiðar sem og ölvunarástands ökumanns hennar. V2 telur að leggja eigi 2/3 hluta sakar á ökumann A þar sem hann hafi ekið í veg fyrir ökumann B sem eigi að bera 1/3 sakar vegna hrað- og ölvunaraksturs. V3 tekur ekki afstöðu í málinu og bendir á að vátryggingartaki þess félags, ökumaður C, sé óbeinn aðili að málinu sem snýst um sakarskiptingu á milli bifreiða A og B. V1 telur að meginhluti sakar hvíli á ökumanni bifreiðar B sem hafi haft nægt útsýni til að sjá bifreið A kyrrstæða á veginum með fyrirhugaða akstursstefnu til vinstri. Einnig bendir félagið á ástand ökumanns B sem og hraða bifreiðarinnar og ljósabúnað.

**Álit.**

Af gögnum málsins má ráða að bifreið A var kyrrstæð þegar árekstur varð. Einnig er ljóst að bifreið B var ekið á bifreið A þannig að sú bifreið lenti á bifreið C. Ökumaður bifreiðar C sem var í kjöraðstæðum, beint á eftir bifreið A kveður þá bifreið hafa verið komna að miðlínu vegarins þegar árekstur varð en myndir af vettvangi benda til þess að bifreið A hafi rétt verið komin yfir þá miðlínu. Ekki er hins vegar sannað að bifreið A hafi verið á ferð í vinstri beygju þannig að ökumaður hennar hafi ekið í veg fyrir bifreið B. Með hliðsjón af þessu og vitnisburði um hraðakstur ökumanns bifreiðar B og ölvunarástands hennar hvílir meirihluti sakar á ökumanni

bifreiðar B. Staðsetning ökumanns bifreiðar A var hins vegar þannig að hún skapaði að einhverju leyti hættu fyrir umferð sem kom á móti og ber ökumaður bifreiðar B því  $1/3$  sakar vegna þess. Ökumaður bifreiðar B ber því  $2/3$  hluta sakar en ökumaður bifreiðar A  $1/3$  hluta sakar.

**Niðurstaða.**

Ökumaður bifreiðar B ber því  $2/3$  hluta sakar á tjóni eigenda bifreiða A og C en ökumaður bifreiðar A  $1/3$  hluta sakar á tjóni eigenda bifreiða B og C.

Reykjavík 1. júlí 2014.

---

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

---

Jóna Björk Guðnadóttir hdl.

---

Jón Magnússon hrl.