

Mál nr. 333/2015**M og**

vátryggingafélagið V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A
vátryggingafélagið V2 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B
vátryggingafélagið V3 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar C og
vátryggingafélagið V4 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar D.

Fjölðaárekstur á Miklubraut 22. apríl 2015.**Gögn.**

1. Málskot móttakið 7. september 2015 ásamt gögnum.
2. Tölvupóstur V4 dags. 10. september 2015.
3. Bréf V2 dags. 24. september 2015.
4. Bréf V1 dags. 29. september 2015.
5. Tölvupóstur V3 dags. 29. september 2015.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna málsins kemur fram að fjölðaárekstur varð við akstur vestur Miklubraut milli bifreiða A(VO), B, C og D í þeirri röð að bifreið D var ekið fremst, þar á eftir bifreið C, síðan bifreið A og öftust var bifreið B. Í lögregluskýrslu kemur fram að ökumaður bifreiðar D hafi stöðvað vegna bifreiðar fyrir framan og í kjölfarið hafi verið ekið aftan á bifreið hennar og hún lýsir einu höggi á bifreið sína. Ökumaður bifreiðar C kveðst hafa séð bifreið D hemla og hafi þá sjálfur hemlað og verið kyrrstæður þegar hann sá bifreið A nálgast í baksýnispegli og þeirri bifreið hafi síðan verið ekið aftan á bifreið C og kvaðst hann jafnvel hafa fundið annað högg koma og þá hafi bifreið C farið aftan á bifreið D. Ökumaður bifreiðar A (M) lýsir atvikum þannig að hún hafi séð bifreið C stöðva mjög skyndilega fyrir framan sig og hafi hún náð að stöðva áður en hún fékk síðan mikið högg aftan á bifreið sína sem hafi kastað henni aftan á bifreið C. Ökumaður bifreiðar B viðurkennir að hafa ekið aftan á bifreið A. Í málinu liggja einnig fyrir tölvupóstar frá ökumanni bifreiðar C og eiginkonu hans, sem var farþegi í bifreið C í umrætt sinn, um að þau hafi bæði fundið tvö högg á bifreið C.

M telur í málskoti að hún hafi náð að stöðva bifreið A áður en bifreið B hafi verið ekið aftan á hana og að ökumaður bifreiðar B eigi því að bera sök á öllu því tjóni sem varð á bifreiðum A, C og D. Það sé einnig staðfest í framburði ökumanns bifreiðar B sem hafi séð að bifreið A hafi stöðvað skyndilega fyrir framan hann. M telur því að ökumaður bifreiðar B hafi framkallað allt tjónið með aksturslagi sínu. V1, V3 og V4 gera ekki sérstakar athugasemdir við málskotið en V2 telur að ljóst sé af framburði ökumanns og farþega bifreiðar C að bifreið A hafi fyrst verið ekið aftan á bifreið C áður en bifreið B hafi verið ekið aftan á bifreið A og þannig aftur á bifreið C sem hafi þá farið á bifreið D.

Álit.

Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að framburður ökumanns og farþega í bifreið C sé skýr um að þau hafi fundið tvö högg á bifreið C í umræddum fjölðaárekstri. Verður því talið sannað að bifreið A hafi verið ekið aftan á bifreið C áður en bifreið B var ekið aftan á bifreið A með nokkuð þungu höggi. Verður sök því skipt á milli ökumanna bifreiða A og B eins og kemur fram í niðurstöðukafla.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar B ber ábyrgð á afturtjóni bifreiðar A, framtjóni bifreiðar C og afturtjóni bifreiðar D. Ökumaður bifreiðar A ber ábyrgð á eigin framtjóni og afturtjóni bifreiðar C.

Reykjavík 3. nóvember 2015.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Vigdís Halldórsdóttir, lögfr.

Jón Magnússon hrl.