

Mál nr. 4/2016**M og
vátryggingafélagið V v/ ábyrgðartryggingar ökutækjanna A og B.****Umferðaróhapp við Fensali 6 í Kópavogi 21. júlí 2015.****Gögn.**

1. Málskot, móttakið 8. janúar 2016, ásamt fylgigögnum.
2. Tölvupóstur V, dags. 3. febrúar 2016.

Málsatvik.

Á framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar, sem báðir ökumenn undirrita, má sjá að bifreiðarnar A og B hafi lent þannig saman að tjón hafi orðið á afturhluta bifreiðar A, sem er í eigu M, og hægra megin framan á bifreið B. Á bakhliðum lýsir ökumaður bifreiðar A atvikum þannig að hann hafi verið að bakka úr bifreiðastæði þegar bifreið B hafi komið akandi mjög hratt og ekið á bifreið A. Ökumaður bifreiðar A vísar til framburðar vitnis um hraðakstur ökumanns bifreiðar B. Einnig liggur framburður ökumanns bifreiðar B fyrir í sérstakri skýrslu hjá lögreglu þar sem kemur fram að hann hafi verið búinn að bakka og þegar hann hafi verið í þann mund að stíga á bremsu, og verið kominn í akstursstefnu beint áfram, hafi komið mikið högg á bifreið A. Ökumaður bifreiðar A telur ólíklegt að ökumaður bifreiðar B hafi hemlað fyrir áreksturinn. Farþegi í bifreið B (einnig M) ber á sama hátt í lögregluskýrslu. Einnig liggur fyrir lögregluskýrsla með framburði ökumanns bifreiðar B. Þar kemur fram að hann hafi ekið út götuna Fensali þegar bifreið A hafi verið bakkað hratt í veg fyrir bifreið B. Í skýrslunni segir hann enn fremur: „Ég ætla ekki að útilok að ég hafi verið að festa á mig beltið, eða líta á dóttur mína til að kanna hvort að hún hafi verið búin að festa á sig beltið, en ég man ekki annað en að ég hafi verið að horfa á götuna.“ Einnig kemur fram í framburði ökumanns bifreiðar B að hann telji að hann hafi í mesta lagi litið undan í sekúndubrot og hafi verið á eðlilegum umferðarhraða. Þessu til viðbótar liggur fyrir framburðarskýrsla af vitni sem kveðst hafa séð áreksturinn. Vitnið lýsir atvikum þannig að nágranni hans (ökumaður bifreiðar A) hafi verið að bakka út úr stæði á stórum Landcruiser og við það nánast lokað götunni þegar ökumaður bifreiðar B hafi komið og ekið viðstöðulaust aftan bifreiða A. Í framburði vitnisins kom fram að það telur að ökumaður B hafi ekið of hratt miðað við aðstæður og ef sá hefði hemlað þá hefði hann getað komið í veg fyrir áreksturinn.

M telur að áreksturinn megi rekja til að ökumaður bifreiðar B hafi ekið allt of hratt miðað við aðstæður, hámarkshraði sé 30 km/klst á staðnum sem og aðstæður þannig að ekki séu aðstæður til hraðari aksturs. M bendir á að skemmdir á bifreiðunum hafi verið þess eðlis að skoðunarmaður bifreiðar A hafi talið að það hafi þurft a.m.k. hraða upp á 60 km/klst til að framkalla þær skemmdir, höggið hafi verið það þungt að farþegi í bifreið A hafi hlotið líkamstjón og bifreiðin hafi verið alveg óökuhæf eftir áreksturinn. M vísar einnig til viðbragða ökumanns bifreiðar A eftir áreksturinn sem og vitnisburðar um hraðakstur hans. Með hliðsjón af þessu telur M að ökumaður bifreiðar A hafi notið forgangs frá hægri með vísan til 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sem og að ökumaður bifreiðar B hafi ekið of hratt og þannig brotið gegn 36. gr. umferðarlaga.

V gerir í tölvupósti frá 3. febrúar sl. „ekki sérstakar athugasemdir“ við málið.

Álit.

Ljóst er af gögnum málsins að árekstur varð með bifreiðum A og B við þær aðstæður að bifreið A var ekið afturábak úr bifreiðastæði út á akbraut Fensala en bifreið A var ekið um Fensali. Ágreiningur er um hvort ökumaður bifreiðar A hafi verið búinn að bakka þegar árekstur varð og

Þannig verið búinn að sinna varúðarskyldu þeirri sem kemur fram í 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga um að sá sem ekur afturábak verði að gæta að umferð fyrir aftan sig og hvort ökumaður bifreiðar B hafi ekið of hratt miðað við aðstæður í skilningi 36. gr. umferðarlaga. Þrátt fyrir framburð ökumanns bifreiðar A, um að hann hafi lokið við að bakka þegar áreksturinn varð, verður ekki litið öðruvísi á en að áreksturinn hafi orðið í sömu mund og hann bakkaði og ekki hafi liðið nokkur tími, sem máli skipti við sakarskiptingu frá því að bifreiðin var mögulega stöðvuð áður en áreksturinn varð. Verður því að telja að orsakatengsl séu milli áreksturs að þess að ökumaður bifreiðar A gætti ekki nægilega vel að umferð fyrir aftan sig þegar hann bakkaði. Ber hann því meginsök á árekstrinum. Þegar hins vegar er litið til þess hvort sannað sé að ökumaður bifreiðar B hafi ekið of hratt eða óvarlega miðað við aðstæður verður að líta til framburðar hans sjálfs þar sem hann er ekki skýr um hvort hann hafi verið að fylgjast nægilega vel með umferð fyrir framan sig til viðbótar við framburð vitnis um að bifreið B hafi verið ekið hratt. Bendir það, ásamt myndum af skemmdum á bifreiðunum, þó það sé ekki úrslitatriði eitt og sér, til þess að ökumaður bifreiðar B beri einnig sök á árekstrinum. Með hliðsjón af atvikum öllum telst ökumaður bifreiðar A bera 2/3 hluta sakar og ökumaður bifreiðar B 1/3 hluta sakar.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar A (M) ber 2/3 hluta sakar og ökumaður bifreiðar B 1/3 hluta sakar.

Reykjavík, 1. mars 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Ólafur Lúther Einarsson hdl.

Jón Magnússon hrl.