

**Mál nr. 92/2016****M og  
váttryggingafélagið V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A  
og váttryggingafélagið V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.****Árekstur á Þrengslavegi 28. febrúar 2016.****Gögn.**

Málskot, móttækið 22.3.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 5.4.2016, ásamt gögnum; lögregluskýrslum, greinargerðum beggja ökumanna, upplýsingum og viðbótarupplýsingum frá vitni, myndum og niðurstöðu tjonanefndar váttryggingarfélaganna.

Bréf V2, dags. 6.4.2016 ásamt niðurstöðu tjonanefndar váttryggingarfélaganna.

**Málsatvik.**

Í lögregluskýrslu kemur fram að það hafi verið tilkynnt um umferðaróhapp á Þrengslavegi þar sem tjon varð á bifreið A sem var ekið í átt frá Reykjavík og lýsti ökumaður bifreiðarinnar (M) að jeppabifreið með kerru hafi verið ekið úr gagnstæðri átt og að kerran hefði farið yfir á öfugan vegarhelming og lent á bifreið A með þeim afleiðingum að bifreiðin stöðvaðist í vegkanti. Lögregla hafði upp á bifreið B og viðurkenndi ökumaður hennar að hann hafi verið við akstur á Þrengslavegi og fundið högg eftir að hafa mætt bifreið, en ekki áttað sig á að það hafi orðið árekstur. Farþegar í bifreið B urðu ekki varir við neitt. Á eftir bifreið A ók vitni sem kveðst hafa séð að bremsuljós kviknaði á bifreið A í sömu mund og og sú bifreið mætir annarri bifreið. Vitnið lýsir einnig slæmum veðuraðstæðum. Í viðbótarlögregluskýrslu lýsir ökumaður bifreiðar B aðstæðum nánar þannig að hann hafi ekki gert sér grein fyrir að árekstur hafi orðið og hann hafi því ekið áfram. Stuttu síðar hafi hann hins vegar fundið titring á kerrunni og þá stöðvað í vegarkanti og séð að kerran væri skemmd á vinstri hlið. Hann taldi ólíklegt að kerran hafi sveiflast til þar sem hún væri þung og hann hefði sem ökumaður ekki orðið var við óeðlilega aksturseiginleika hennar áður en árekstur varð. Í gögnum málsins er einnig tilgreind af hans hálfu sú skýring að beisli kerrunnar hafi verið stutt og því minni líkur á að hún hafi geta sveiflast til.

M telur að sannað sé að að kerra aftan í bifreið B hafi sveiflast yfir á öfugan vegarhelming og þannig farið yfir á vegarhelming þann sem bifreið A hafi verið ekið réttilega á. M vísar til hvassviðris sem hafi verið sem og krapa á veginum og hafi það getað leitt til þess að kerran aftan í bifreið B hafi getað sveiflast til. Einnig vísar M til vitnisburðar ökumanns sem á eftir henni ók og vitnisburðar hans um veðuraðstæður og líkur á að kerra hafi getað fokið til. M telur því að bifreið B beri alla sök á árekstrinum.

V1 telur að ökumaður bifreiðar B hafi ekki sýnt tillitsemi við akstur sinn, eins og gefin eru fyrirmæli um að ökumenn geri í 4. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þó ágreiningur sé milli ökumanna um málsatvik bendi háttsemi ökumanns bifreiðar B eftir áreksturinn til þess að hann hafi ekki gætt nægilegrar varúðar, þar sem hann hafi keyrt áfram án þess að gæta að því hvað olli högginu sem hann kveðst hafa fundið fyrir þegar hann mætti bifreið A á Þrengslavegi. Einnig vísar V1 til veðuraðstæðna.

V2 vísar til þess að það sem haft sé eftir vitni því sem ók á eftir bifreið A verði að skoða með hliðsjón af því að það hafi ekki séð áreksturinn og því ekki hægt að byggja á ályktunum þess um mögulega málavexti. Einnig telur V2 að það sýni ekki með skýrum hætti að kerra bifreiðar B hafi farið yfir á öfugan vegarhelming að ökumaðurinn hafi ekki stöðvað, það hafi verið vegna þess að veður hafi verið vont, auk þess sem farþegar í bifreiðinni hafi ekki orðið varir við högg. Einnig vísar V2 til þess að ekki sé hægt að draga afdráttarlausar ályktanir af ákomum á kerrunni, veðuraðstæðum, yfirborði vegar eða stærðfræðiútreikningum í málskoti. Í ljósi þess að ekki sé sannað hvar bifreiðarnar voru á veginum þegar árekstur varð verði að skipta sök til helminga.

**Álit.**

Þegar litið er til þess sem kemur fram í gögnum málsins er ljóst að ekki eru vitni að nákvæmum árekstri milli bifreiðarinnar A og kerru sem dregin var af bifreið B og það vitni sem tilgreint er í lögregluskýrslu getur einungis borið um að bifreið A hafi verið hemlað og ekið til hægri þegar hún mætti annarri bifreið. Hann getur einnig borið um eigið mat á slæmum veðuraðstæðum sem ökumönnum bifreiða A og B, sem og lögreglunni virðist bera saman um að hafi einmitt verið slæmar. Þegar litið er til framburða ökumanna bifreiða A og B um akstursskilyrði og slæmra veðuraðstæðna er ljóst að báðum ökumönnum bar að sýna tillitsemi við akstur sinn um Þrengslaveg í greint sinn. Það verður þó ekki hjá því litið að ákoma er á bifreið A og á kerru sem dregin var af bifreið B. Það að aka með kerru aftan í bifreið við þessar aðstæður krefst sérstakrar tillitsemi til annarrar umferðar. Það að ekki hafi orðið árekstur með bifreiðunum sjálfum heldur þannig að kerra aftan í bifreið B hafi lent á bifreið A telur nefndin benda frekar til þess að bifreið B hafi verið ekið með þeim hætti að kerran hafi ekki verið stöðug á veginum. Ökumaður bifreiðar B stöðvaði ekki bifreið sína þegar hann heyrði högg og var því ekki hægt að meta, t.d. með hliðsjón af förum á veginum, mögulega staðsetningu bifreiðanna þegar árekstur varð. Verður hallinn af slíkum sönnunarskorti lagður á ökumann bifreiðar B. Ekki verður séð að ökumaður bifreiðar A hafi sýnt gáleysi við aksturinn. Öll sök verður því lögð á ökumann bifreiðar B.

**Niðurstaða.**

Öll sök á ökumann bifreiðar B.

Reykjavík, 25. maí 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.