

Mál nr. 164/2018**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu.****Gögn.**

Málskot, dags. 24.05.2018 ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, váttryggingafélags, dags. 08.06.2018.

Bréf V2, váttryggingafélags, dags. 08.06.2018.

Málsatvik.

M var á leið frá Akureyri til Húsavíkur 4. mars 2018 og hafði ekið yfir Skjálfandafljótsbrúnna þegar hann sá ljós á ökutæki sem kom á móti honum. Ökutækin lentu saman nærri Rauðskriðu í Aðaldal og kveðst M hafa ekið á sinni akrein á um 40 km hraða og hafi hann aldrei farið yfir á rangan vegarhelming. M kvaðst hafa séð að ökutækið B var komið yfir á rangan vegarhelming og hafi hann reynt að koma í veg fyrir að ökutækið lenti á hans ökutæki en það hafi ekki tekist. Þegar áreksturinn varð gekk á með eljum og stífum vindi og hiti var -4° .

Samkvæmt lögregluskýrslu mundi ökumaður B ekki eftir árekstrinum. B kvaðst hafa drukkið áfengi nóttina áður en áreksturinn varð en taldi að hann hafi ekki verið mjög ölvaður.

Skv. blóðsýni mældist 0,8ng/ml af tetrahydrokannabinól og 0,59 prómill alkóhól í blóði ökumanns B. Í bréfi V1 kemur fram að ökumanni B hafi verið óheimilt að stjórna ökutæki þar sem hann var óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega sökum áhrifa ávana- og fikniefna í blóði, sbr. 45. gr. og 45. gr. a umferðarlaga nr. 50/1987. Einnig kemur fram að sökum þess að ökumönnum greini á um hvernig áreksturinn bar að verði að snúa sönnunarbyrði við sbr. úrskurði nefndarinnar í málum nr. 124/2017 og 70/2017. Því verði að leggja til grundvallar framburð M um að ökumaður B hafi farið yfir á öfugan vegarhelming með þeim afleiðingum að bifreiðarnar skullu saman. Það er því mat félagsins að ökumaður B skuli bera alla sök á árekstrinum.

Í bréfi V2 kemur fram að magn það sem mældist í blóði ökumanns B hafi verið svo lítið að það eigi ekki að hafa áhrif á sakarskiptingu og ekkert bendi til þess að ölvun eða ástand hans hafi orsakað áreksturinn.

Álit.

Niðurstaða rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði við Háskóla Íslands segir að ökumaður B teljist óhæfur til þess að stjórna ökutæki örugglega þegar sýnið var tekið, sbr. 2. mgr. 45. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þegar tekið er mið af framburði beggja ökumannanna verður að líta til þess að ekkert hefur komið fram um að M hafi verið óhæfur til aksturs, öfugt við ökumann ökutækis B. A var því í betri aðstæðum til að meta aðstæður og er ekki hægt að líta framhjá þeim aðstæðum. Ökumaður B ber því sönnunabyrðina fyrir því að áreksturinn sé ekki að rekja til aksturs hans eða annarra atvika sem hann ber ábyrgð á. Slík sönnun er ekki fyrir hendi og verður því að líta svo á að hann eigi alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Ökumaður ökutækis B ber alla sök.

Reykjavík, 31. júlí 2018.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Jón Magnússon, lögm.