

Mál nr. 244/2018**M og
váttryggingafélagið V v/ ábyrgðartryggingar bifreiðanna A, B og C****Sakarskipting vegna áreksturs á Kringlumýrarbraut 24.6.2018.****Gögn.**

Málskot, móttækið 15.8.2018, ásamt fylgigögnum.

Tölvupóstur V, dags. 30.8.2018, ásamt gögnum málsins hjá V og úrskurðum nefndarinnar í málum 70/2014 og 225/2014.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna áreksturs kemur fram að þriggja bifreiða árekstur hafi orðið á Kringlumýrarbraut við Háaleitisbraut. Af framburðarskýrslum ökumanna má ráða að hann hafði orðið með þeim hætti að bifreið B hafi verið ekið á bifreið A og bifreið C síðan ekið á bifreið B. M sem var ökumaður bifreiðar A kveðst hafa verið kyrrstæð á akbraut vegna bensínleysis, hún hafi sett bifreið sína eins langt til hægri og hún gat og setti viðvörunarljós á áður en bifreið B var ekið aftan á bifreið A. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa verið á löglegum hraða og litið í baksýnisspegil í stutta stund og þegar hann hafi litið aftur fram á veginn þá hafi hann sé bifreið A kyrrstæða með viðvörunarljós en ekki náð að beygja áður en árekstur varð. Ökumaður bifreiðar C kveðst síðan hafa ekið á eftir bifreið B sem hafi skyndilega hemlað og kveðst ekki hafa getað stöðvað sína bifreið áður en hún lenti á bifreið B.

M telur að sök hafi ranglega verið lögð á ökumann bifreiðar með niðurstöðu Tjónanefndar váttryggingafélaganna þar sem ákveðið var að hún bæri helmingsábyrgð á framtjóni bifreiðar B og þar af leiðandi helming af eigin afturtjóni. M krefst fullra bóta vegna tjóns síns og telur að ökumaður bifreiðar B beri alla ábyrgð á árekstrinum fyrir að hafa ekki gætt þess að hafa nægilegt bil á milli bifreiða, sbr. fyrirmæli 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Einnig bendir M á að hún hafi gert allt sem í hennar valdi stóð til að afstýra hættu af því að bifreið hennar var kyrrstæð á akbrautinni.

Álit.

Af fyrirmælum umferðarlagalaga, t.d. 59. gr. þeirra, má ráða að ökumenn skuli sjá til þess að ökutæki sem þeir aka séu í því ástandi að ekki leiði af hætta eða óþægindi fyrir aðra. Hluti af þeim skyldum snýr að því að gæta þess að nægt eldsneyti sé á ökutæki. Þess gætti M ekki sem ökumaður bifreiðar A og verður að meta það henni til sakar. Þegar hins vegar er litið til þess að ökumaður bifreiðar B segir í framburði sínum í lögregluskýrslu að hann hafi litið af akbrautinni og þegar hann leit aftur á hana hafi bifreið A blasið við honum kyrrstæð með viðvörunarljós. Ökumanni bifreiðar B bar að haga ökuhraða eftir aðstæðum og gæta þess að hafa nægilegt bil milli bifreiða, sbr. fyrirmæli í 36. og 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga. Þegar litið er til málavaxta í þessu máli sérstaklega og þeirra varúðarráðstafana sem ökumaður bifreiðar A gerði með því að kveikja viðvörunarljós og viðurkenningu ökumanns bifreiðar B að hafa séð þau verður meginsök áreksturs milli A og B talin vera hjá ökumanni bifreiðar B. Ökumaður bifreiðar B ber því 2/3 hluta ábyrgðar á árekstrinum við bifreið A en ökumaður bifreiðar A 1/3 hluta ábyrgðar. Ágreiningur í málskoti lýtur ekki að sakarskiptingu vegna bifreiðar C.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 18. september 2018.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Jón Magnússon lögfr.