

**Mál nr. 63/2019****M og  
V1 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A og  
V2 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs.****Gögn.**

Málskot, dags. 11.02.2019 ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, váttryggingafélags, dags. 28.02.2019, ásamt fylgigögnum.

Bréf V2, váttryggingafélags, dags. 21.02.2019.

**Málsatvik.**

Samkvæmt málskotinu var M að aka Bláfjallaveg á ökutækinu B þegar árekstur varð með ökutæki A og B. M telur mynd sem var gerð á tjónaskýrslu á slysstað ranga sem sjáist þegar ákoman á ökutæki B sé skoðuð. Ökumaður A hafi misst stjórn á ökutæki sínu og hafi M hægt á ökutæki B. Ökutæki A hafi runnið yfir á vinstri akrein og síðan aftur yfir á hægri akreinina og þá hafi ökutækin farið saman með þeim afleiðingum að ökutæki B hafi farið út af veginum.

Í bréfi V1 kemur fram að ökutæki A hafi snúist á veginum eftir að ökumaður missti stjórn á því og í kjölfarið hafi ökutækinu B verið ekið á A. Ökutækið A hafi verið kyrrstætt þegar áreksturinn varð og tekur V1 undir sakarmat tjónanefndar váttryggingafélaga sem lagði alla sök á ökumann ökutækis B. Þá bendir V1 á 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 þar sem fram komi að ökutæki, sem ekið sé á eftir öðru ökutæki, skuli vera svo langt frá því, að eigi sé hætta á árekstri, þótt ökutækið, sem er á undan, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Þá skal ökumaður samkvæmt 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga hafa fullt vald á ökutækinu og geta stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sjái yfir og áður en komi að hindrun, sem gera megi ráð fyrir. Ökumaður B hafi ekki gætt að því að hafa nægilegt bil á milli ökutækjanna og stilla hraða í hóf þar sem búast mátti við ýmsu miðað við aðstæður á veginum en það hafi verið hálka og ísing.

V2 hafði ekki athugasemdir við málskotið.

**Álit.**

Í 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 kemur fram að ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skuli vera svo langt frá því, að eigi sé hætta á árekstri, þótt ökutækið, sem er á undan, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Í 1. mgr. 36. gr. laganna kemur fram að ökuhraða skuli jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Ökumaður skuli þannig miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Hraðinn megi aldrei verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sjái yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera megi ráð fyrir.

M ók ökutæki B á eftir ökutæki A og bar því skv. 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga að gæta að því að vera svo langt frá því að eigi væri hætta á árekstri, þótt ökutækið A stöðvaðist. Þá átti M að miða hraða ökutækisins við aðstæður skv. 1. mgr. 36. gr. laganna. Af gögnum málsins má ráða að M hafi ekki sýnt þá varúð sem nauðsynleg var þar sem hann náði ekki að stöðva ökutæki B í tæka tíð eftir að ökutækið A hafði runnið á skilti og í framhaldinu runnið til. Með vísan til þess ber M alla sök á árekstrinum.

**Niðurstaða.**

M, ber alla sök á árekstri ökutækjanna A og B.

Reykjavík, 19. mars 2019.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.  
Guðmundur Stefán Martinsson, lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.