

Mál nr. 109/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs.****Gögn.**

Málskot, dags. 15.03.2019 ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, váttryggingafélags, dags. 09.04.2019, ásamt fylgigögnum.

Bréf V2, váttryggingafélags, dags. 21.03.2019.

Málsatvik.

Málsatvik voru þau að ökutækið A ók aftan á ökutækið B við gatnamót Sæbrautar og Súðavogs. Ágreiningur er um aðdragandan. Samkvæmt atburðarlýsingu Aðstoðar og öryggis sem kom á staðinn var báðum ökutækjunum ekið norður Sæbraut þar sem ökutækið A var á vinstri akgrein og ökutækið B á hægri akrein. Ökutækinu A var ekið yfir á vinstri akrein áður en komið var að framangreindum gatnamótum og stöðvað þar við ljósin. Þá var ökutækinu B ekið aftan á ökutæki A. Tjónanefnd váttryggingafélaganna lagði alla sök á ökumann ökutækisins B á þeim grundvelli að hann hafi upptekið hemlunarvegalengd ökutækisins A. Í málskotinu kemur fram að M sem var ökumaður ökutækisins B hafi skipt um akrein að minnsta kosti fjórum billengdum áður en komið var að gatnamótunum og hafi hann verið búin að draga úr hraða og ökutækið verið stöðvað þegar ökutækið A ók aftan á ökutæki hans. M telur að ökumaður A hafi haft nægt svigrúm til að stöðva ökutæki sitt. Í framburði ökumanns A kemur fram að hann hafi verið á vinstri akrein þegar hann kom að gatnamótunum. Þar hafi komið gult ljós og hafi hann ætlað að fara yfir en ökutækið B hafi þá skipt um akrein fyrir framan hann, hægt ferðina hratt og stöðvað svo við gatnamótin. Hann hafi því ekki náð að stöðva og lent aftan á ökutæki B.

Í bréfi V1 er bent á að samkvæmt upplýsingum úr ökutækjaskrá sé bifreið M 4,6 metrar sem þýði að samkvæmt framburði M hafi hann skipt um akrein 18,4 metrum áður en komið var að gatnamótunum. Í því samhengi bendir félagið á að óbrotin miðlína sé á milli hægri og vinstri akreinar við gatnamót þau sem um ræðir í um það bil 22 metra frá gatnamótunum. Með vísan til þess telur V1 að M hafi brotið gegn 24. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995 þar sem fram komi að hættulegt sé að aka yfir óbrotna miðlinu og óheimilt nema brýna nauðsyn beri til. V1 telur að M hafi með háttsemi sinni valdið hættu sem ökumanni A hafi verið ómögulegt að bregðast við þannig að árekstur varð og ekkert í gögnum málsins gefi tilefni til þess að leggja hluta sakar á hann.

V2 hafði ekki athugasemdir við málskotið.

Álit.

Í framburði M hjá Aðstoð og öryggi kemur fram að hann hafi verið á hægri akrein og fært sig á vinstri akrein rétt áður en hann kom að gatnamótunum. Hann hafi svo stöðvað á gatnamótunum þar sem það var að koma rautt ljós og þá hafi verið ekið aftan á hann. Í 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 kemur fram að ökumaður skuli, áður en hann ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar, ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Sama sé, ef ökumaður ætlar að stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess. Með vísan til upphaflega framburðar M um að hann hafi fært sig yfir á vinstri akrein rétt áður en hann kom að gatnamótunum þykir verða að líta svo á að hann hafi ekki gætt að 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga og þar með upptekið hemlunarvegalengd ökutækis A. Með vísan til þess ber M alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

M ber alla sök á árekstri ökutækjanna A og B.

Reykjavík, 7. maí 2019.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson, lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.