

Mál nr.111/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á Miklubraut, hinn 22. nóvember 2018.****Gögn.**

Málskot mótttekið 21.03.2019 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1 dags. 01.04.2019 ásamt fylgiskjali.

Bréf V2 dags. 11.04.2019.

Málsatvik.

Að morgni hins 22. nóvember 2018 varð árekstur milli ökutækja A og B. Aðilar kölluðu til Aðstoð og öryggi og tekin var skýrsla af báðum öikumönnum. Í skýrslunni kemur fram að M, sem var ökumaður bifreiðar B umrætt sinn, hafi verið nýbúin að skipta um akrein og að bifreiðin hafi kannski verið á 60 kílómetra hraða á klukkustund, þegar bifreið A var ekið aftan á hana. Samkvæmt frásögn ökumanns bifreiðar A var bifreið hans á 20-30 kílómetra hraða á klukkustund og ekki nægilegt bil á milli bifreiða svo að hann næði að stöðva bifreiðina.

Að beiðni V1, váttryggjanda bifreiðar A, tók Aðstoð og öryggi atvik málsins til frekari skoðunar og tekin voru viðtöl við báða öikumenn hinn 8. mars 2019. Samkvæmt skýrslu um viðtölin kom fram í samtali við ökumann bifreiðar A að ökumaður bifreiðar B hefði troðið sér inn á akreinina, og síðan stöðvað skyndilega í bílaröðinni. Við það hafi bifreið A ekið aftan á bifreið B, sem hafi við áreksturinn verið hálf inni á akreininni. Í viðtali við ökumann bifreiðar B kemur fram hún hafi ekki troðið sér á milli bifreiða og að nokkrar mínútur hafi liðið frá því hún skipti um akrein og þar til áreksturinn átti sér stað.

Þar sem ágreiningur var um sakarskiptingu var málinu vísað til tjonanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður bifreiðar B, M, bæri einn ábyrgð á árekstrinum. M er ósátt við þá niðurstöðu og telur að byggt hafi verið á breyttum framburði ökumanns bifreiðar B við málsmeðferð nefndarinnar.

Í bréfi sínu til nefndarinnar lýsir V1, sem er váttryggjandi bifreiðar A, þeirri afstöðu sinni að ökumaður bifreiðar B beri einn sök á umræddum árekstri. Þannig hafi hann brotið gegn 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, auk ákvæðis 3. mgr. 36. gr. sömu laga. Hins vegar verði ekki séð að ökumaður bifreiðar A hefði getað hagað akstri sínum með öðrum hætti, enda hafi ökumaður bifreiðar B, með því að skipta um akrein í þéttri umferð, tekið upp þá hemlunarvegalegd sem þurfti til að stöðva bifreið A.

V2, sem er váttryggjandi bifreiðar B, lýsir hins vegar þeirri afstöðu sinni að ökumaður bifreiðar A beri alla sök á árekstrinum þar eð hann hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig, enda verði að byggja á frumgögnum málsins þegar tekin sé afstaða til sakarskiptingar. Þar komi fram að ökumaður bifreiðar A hafi óvart ekið aftan á bifreið B þar sem hann hafi ekki verið með nægilegt bil milli bifreiða til að ná að hemla.

Álit:

Nokkurs misræmis gætir í framburði aðila þegar borin eru saman frumgögn og viðbótarskýrsla Aðstoðar og öryggis. Þar sem gögnum ber ekki að fullu saman þykir eðlilegt að miða við frásögn aðila í upprunalegri skýrslu. Verður því miðað við að ökumaður bifreiðar B hafi verið nýbúin að skipta um akrein. Þegar litið er til þess hvar ákomur á bifreiðarnar eru staðsettar, þ.e. á vinstra afturhorni bifreiðar B og á hægri framhorni bifreiðar A, verður jafnframt að miða við að bifreið B hafi ekki að fullu verið komin inn á akreinina þegar bifreiðarnar rákust saman. Þá er óumdeilt að árekstur varð vegna þess að ekki var nægilegt bil milli bifreiða. Hins vegar verður að telja orsök þess þá að ökumaður bifreiðar B hafi í umrætt sinn ekið í veg fyrir bifreið A með þeim hætti að akreinaskipti

hans hafi upptekið eðlilega hemlunarvegalegd bifreiðar A. Verður því að telja að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga en þar er m.a. kveðið á um að ökumaður skuli, áður en skipt er um akrein, ganga úr skugga um að það sé hægt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra.

Niðurstaða.

M ökumaður bifreiðar B ber alla sök á árekstrinum.

Reykjavík 14. maí 2019

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.