

Mál nr. 201/2019**M og
V vegna ábyrgðartrygginga bifreiðanna A og B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á Reykjanesbraut 9.2.2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 13.06.2019 ásamt fylgiskjöllum 1-3.

Tölvupóstur V dags. 28.06.2019 ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Hinn 9.febrúar 2019 varð árekstur milli ökutækja A, sem M ók í umrætt sinn, og B. Í lögregluskýrslu sem gerð var vegna atviksins kemur fram að M lýsi atvikum á þann hátt að hún hafi hægt á bifreiðinni vegna myrkurs og þá hafi bifreið B ekið aftan á hana. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum svo að hann hafi ekið á eftir bifreið A á svipuðum hraða, eða um 85 kílómetra hraða á klukkustund, alla Reykjanesbrautina í átt til Reykjavíkur, en við Hvassahraun hafi bifreið A verið snögghemlað án ástæðu. Hann hafi reynt að varna árekstri með því að sveigja til vinstri en það hafi ekki tekist, og því hafi hægra framhorn bifreiðar B rekist í vinstra afturhorn bifreiðar A. Í lögregluskýrslunni er jafnframt vísað til framburðar farþega í bifreið B, sem er hópferðabifreið, en þar segir að bifreið A hafi verið hemlað snögglega.

Málinu var vísað til tjónanefndar vátryggingafélaganna sem byggði á því að ökumaður bifreiðar A hefði hemlað án tilefnis og að ökumaður bifreiðar B hefði ekki gætt nægjanlega að umferð fyrir framan sig. Var sök því skipt til helminga.

M er ósátt við þá niðurstöðu og krefst þess fyrir nefndinni að öll sök verði lögð á ökumann B þar sem hann hafi ekki gætt að því að hafa nægilegt bil milli bifreiða og ekki hagað akstri sínum á þann hátt að hann gæti stöðvað farartækið áður en kæmi að hindrun. Þá er því mótmælt að M hafi hemlað að tilefnislausu enda hafi verið tilefni til að hægja á akstrinum vegna birtuskilyrða. Við þau skilyrði hafi ökumanni bifreiðar B borið skylda til að haga aksturshraða sínum í samræmi við aðstæður.

Í bréfi sínu til nefndarinnar lýsir V, sem er vátryggjandi beggja bifreiða, því yfir að félagið muni ekki senda sérstakar athugasemdir vegna málsins. Hins vegar fylgdu bréfi V yfirlýsingar frá ökumanni og tveimur farþegum í bifreið A. Annar farþeginn lýsir því svo að M hafi hægt á sér vegna veðurs og birtuskilyrða í aðdraganda árekstrar, en hinn segist hafa einbeitt sér að símtæki sínu og hafi skyndilega fundið fyrir högginu við ákomuna.

Álit:

Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni verður að byggja á því að ökumaður bifreiðar A hafi hægt nokkuð skyndilega á bifreiðinni, þó ekki sé ljóst hvort um snögghemlun hafi verið að ræða. Verður því að telja að hún beri nokkra ábyrgð á umræddum árekstri, sbr. og 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Hins vegar þykir rétt að ökumaður bifreiðar B beri meginhluta sakar þar sem telja verður að hann hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig og vanrækt að hafa svo mikið bil milli bifreiða að ekki skapaðist hættu á árekstri, sbr. 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga og ekki hagað hraða sínum þannig að hann gæti stöðvað ökutækið, sbr. 1. mgr. 36. gr. sömu laga.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar B ber 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður bifreiðar A ber 1/3 hluta sakar.

Reykjavík, 8. ágúst 2019

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.