

**Mál nr. 240/2019****M og  
V vegna ábyrgðartrygginga bifreiðanna A og B.****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs 1. apríl 2019.****Gögn.**

Málskot, mótt. 9. júlí 2019, ásamt fylgiskjölum.  
Tölvupóstur V, dags. 29. júlí 2019, ásamt fylgigögnum.  
Bréf M, dags. 6. ágúst 2019.

**Málsatvik.**

Í gögnum málsins liggur fyrir lögregluskýrsla dags. 8. apríl 2019 þar sem kemur fram að M komi á lögreglustöð í Hafnarfirði til að tilkynna um umferðarslys og afstungu. Í skýrslu M (sem eru ökumaður og farþegi í bifreið A) hjá lögreglu kemur fram að bifreiðinni A hafi verið ekið Vesturlandsveg til suðurs frá Mosfellsbæ og verið staðsett í ytri hring í hringtorgi við Bauhaus þegar bifreið B hafi verið ekið úr innri hring hringtorgsins á bifreið A. Einnig liggja fyrir sjálfstæðar lýsingar M til V eftir það. Í annarri lögregluskýrslu dags. 23. júní 2019 er rætt við ökumann bifreiðar B og hann lýsir atvikum þannig að hann hafi verið að keyra í vesturátt frá Mosfellsbæ og ökumaður bifreiðar A hafi ekið utan í bifreið B. Einnig lýsir ökumaður bifreiðar B atvikum þannig að færð hafi ekki verið góð og ekki hafi verið búið að skafa snjó af bifreið A. Sambærileg lýsing kemur fram í tjónstilkynningu ökumanns bifreiðar B til V, sem er ódagsett, en þar kemur einnig fram sú lýsing ökumanns bifreiðar B að bifreið A hafi pressað bifreið B út til vinstri á næstu akrein þar sem snjóruðningstæki hafi verið ekið á móti þeim og hafi ökumaður bifreiðar B þannig komið í veg fyrir stórslys.

M telur að ranglega sé eftir haft í lögregluskýrslu dags. 8. apríl 2019 bæði um staðsetningu áreksturs og atvik. M lýsir því að árekstur hafi átt sér stað á kafla á milli hringtorgs niður að Grafarvogi og hringtorgs við Bauhaus. M bendir einnig á að lýsing ökumanns bifreiðar B sé röng, aðstæður hafi verið þannig að akreinar með umferð í gagnstæðar áttir hafi verið aðgreindar með umferðareyju og því hafi ekki verið hættu af snjóruðningstæki sem ekið var á móti. Auk þess mótmælir M því að bifreið A hafi verið þakin snjó. M telur að bifreið B hafi verið ekið á milli bílaraða á miklu meiri hraða en var á annarri umferð í slæmum aðstæðum, krapaelg og lélegu skyggni. Einnig bendir M á að ökumaður bifreiðar B hafi ekki stöðvað bifreið sína strax eftir áreksturinn.

Afstaða V verður ekki skilin öðruvísi en að félagið telji að skipta eigi sök til helminga vegna árekstursins þar sem ósannað sé um atvik í aðdraganda áreksturs.

**Álit.**

Í gögnum málsins gera M ítarlega grein fyrir sinni upplifun af atvikum við og í aðdraganda áreksturs bifreiðanna A og B hinn 1. apríl 2019. Í málinu liggur einnig fyrir lýsing atvika frá ökumanni bifreiðar B. Ljóst er af þessum lýsingum að ökumenn eru sammála um að árekstur hafi orðið með bifreiðunum og telst það því sannað. Lýsingar þeirra af því hvar árekstur átti sér stað og hver aðdragandi hafi verið eru hins vegar gjörólíkar. Þó lýsing farþega og ökumanns í bifreið A (M) sé feli í sér lýsingu tveggja einstaklinga eru tengsl þeirra þannig að ekki er hægt að líta svo á að það sé sambærilegt við skýrslu vitnis sem ekki er tengt aðilum málsins. Þegar litið er til gagna málsins í heild og almennra viðmiða um sönnunarmat verður ekki séð að hægt sé að leggja aðra lýsinguna til grundvallar umfram hina varðandi sönnun atvika og teljast þau ósönnuð. Ekki verður því hægt að leggja meiri sök á annan ökumann heldur en hinn og sök vegna áreksturs skiptist því til helminga.

**Niðurstaða.**

Sök skiptist til helminga milli bifreiða A og B.

Reykjavík, 29. ágúst 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.