

Mál nr. 324/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á Norðurlandsvegi hinn 13.06.2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 02.10.2019, ásamt fylgigögnum.

Tölvupóstur V1 dags. 09.10.2019.

Athugasemdir V2 dags. 17.10.2019.

Málsatvik.

Hinn 13.júní 2019 varð árekstur milli ökutækja A, sem sonur M, X, ók í umrætt sinn, og B, sem er hópferðabifreið, á Norðurlandsvegi við Skriðulæk í Akrahreppi. Í lögregluskýrslu sem gerð var vegna atviksins kemur fram að X lýsi atburðum á þann veg að hann hafi ekið á um 95 kílómetra hraða á klukkustund, en orðið þess var að bifreið B nálgadist og að ökumaður hennar gerði sig líklegan til framúraksturs. X taldi framúraksturinn ganga hægt og illa jók því hraðann til að gefa B ráðrúm til að fara aftur á rétta akrein. Þegar honum fannst hraði sinn orðinn of mikill hafi X hins vegar hægt ferðina, með þeim afleiðingum að bifreið B var ekið aftan á bifreið A. Frásögn farþega í bifreið A var á sömu nótum. Í vitnisburði ökumanns B kemur fram að bifreið A hafi verið snarhemað fyrir framan hann og hann þá reynt að stöðva bifreiðina en ekið aftan á A. Farþegi í bifreið B bar vitni hjá lögreglu og er atvikalýsing hans á sama veg.

Þar sem ágreiningur var um sakarskiptingu var málinu skotið til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að sök skyldi skipt til helminga. M er ósáttur við þá niðurstöðu og telur ökumann B bera alla sök á umræddum árekstri. Rökstyður hann afstöðu sína m.a. með því að ökumaður B hafi ekki gætt að því að hafa nægilegt bil milli bifreiða. Þá sé ekkert sem bendi til þess að X hafi snarhemað, hann hafi einfaldlega hægt á sér til að gefa B ráðrúm til framúraksturs, en áður hafi hann aukið hraðann í sama tilgangi. Hins vegar hafi X ekki gefið ökumanni B neitt merki, svo sem með stefnumerki, um að framúrakstur væri öruggur. Þá hafi verið slökkt á ökurita í B sem sé ólöglegt. Ökumaður B beri ábyrgð á framúrakstri og hafi þess utan verið á hraða sem hafi verið umfram löglegan hámarkshraða.

Í tilkynningu til nefndarinnar tekur V1, sem er váttryggjandi bifreiðar A, fram að félagið geri ekki athugasemdir vegna málsins.

Í bréfi sínu til nefndarinnar lýsir V2 þeirri afstöðu sinni að X, ökumaður bifreiðar A, beri alla sök á umræddum árekstri. Vísar félagið til vitnisburðar ökumanns B þar sem fram komi að X hafi þrívægis snarhemað sem hafi endað með því að bifreið B lenti aftan á bifreið A. Það sé rétt að sá sem hyggur á framúrakstur beri ábyrgð á honum, en hins vegar skyldi 21. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 aðra ökumenn til að víkja eins langt til hægri og mögulegt er verði þeir þess varir að ökumenn bifreiða sem á eftir koma ætli að reyna framúrakstur. Þá sé kveðið á um bann við því að auka ökuhraða við þær aðstæður. X hafi því verið óheimilt að auka hraðann enda hafi slík háttsemi verið til þess fallin að skapa hættulegar aðstæður. Akstursskilyrði hafi verið með besta móti og X meðvitaður um að bifreið B var fyrir aftan hann. Liggi ekkert fyrir um ástæður þess að X ákvað að hægja snögglega á bifreið sinni. Í háttsemi X hafi falist ásetningur til að hindra framúrakstur og með hliðsjón af því beri hann fulla ábyrgð á umræddum árekstri.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 21. gr. umferðarlaga er ökumanni sem verður þess var að annar ökumaður hyggur á framúrakstur óheimilt að auka hraðann eða torvela framúraksturinn á nokkurn hátt. Þykir nægilega sýnt fram á, með vitnisburði X sjálfs svo og ökumanns B og farþega í báðum bifreiðum að X hafi ekki gætt að þessu í aðdraganda árekstursins. Þá þykir nægilega sýnt fram á að X hafi í það minnsta hægt nokkuð snögglega á ferð bifreiðar sinnar, og verður því að líta svo á að hann hafi brotið gegn ákvæði

3. mgr. 36. gr. sömu laga en þar er kveðið á um að ökumaður megi ekki að óþörfu aka svo hægt eða hemla svo snögglega að tefji eðlilegan akstur annarra eða skapi hættu. Verður því að líta svo á að X beri nokkra sök á árekstrinum. Hins vegar er kveðið á um það í 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga að ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skuli vera svo langt frá því að ekki sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem á undan er stöðvi eða dregið sé úr hraða þess. Verður talið að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að þessu umrætt sinn. Þykir samkvæmt framansögðu rétt að sök skiptist til helminga.

Niðurstaða.

Hvor ökumanna um sig ber helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík 19. nóvember 2019

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.