

**Mál nr. 20/2019****M og  
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og  
V2 vegna bifreiðarinnar B****Sakarskipting vegna áreksturs 27. nóvember 2019.****Gögn.**

Málskot, dags. 10. janúar 2020 ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags 21. febrúar 2020.

Bréf V2 dags. 30. janúar 2020.

**Málsatvik.**

Samkvæmt gögnum málsins varð árekstur milli ökutækjanna A og B, hinn 27. nóvember 2019, á Vesturlandsvegi. Ökumenn fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi en höfðu samband við Aðstoð og öryggi (AÖ) sem tók skýrslu af ökumönnum og gerði sérstaka tjónaskýrslu vegna málsins. Í skýrslu AÖ kemur fram að bifreiðunum hafi verið ekið á hægri akrein á Vesturlandsvegi út úr hringtorginu við Langatanga. Bifreið A hafi verið fyrir framan B þegar árekstur varð. Haft er eftir ökumanni A að hún hafi ekið á hægri akrein þegar hún tók eftir því að hún komst ekki hraðar. Kveðst hún hafa verið að aka bifreiðina í fyrsta skipti og áttað sig á því að bifreiðin, sem er sjálfskipt, hafi verið í fyrsta gir í svokallaðri „semi-automatic“ stillingu. Hún hafi því hægt á sér og ætlað út í kant en svo fengið högg aftan á bifreiðina. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa ekið út úr hringtorginu á venjulegri ferð með eina til tvær billengdir á milli bifreiðanna. Hann hafi svo skyndilega séð bremsuljós á bifreiðinni fyrir framan. Hann hafi bremsað sjálfur en þrátt fyrir það lent aftan á bifreið A sem var orðin nánast stopp. Tjónanefnd vátryggingafélaganna taldi að ökumenn A og B bæru jafna sök á árekstrinum og skipti sök til helminga.

Í málskoti sínu til nefndarinnar kemur fram að M, eigandi bifreiðar A, er ósátt með niðurstöðu Tjónanefndar vátryggingafélaganna og telur að ökumaður bifreiðar B beri alla sök á árekstrinum. Í bréfi V1 til nefndarinnar er tekið undir sjónarmið M og vísað til þess að ökumaður A hafi aldrei stöðvað bifreið sína líkt og Tjónanefnd vátryggingafélaganna virðist byggja sína niðurstöðu á. Þá telur V1 að líta beri sérstaklega til staðsetningarinnar, en áreksturinn hafi orðið þegar bifreiðarnar voru ný komnar út úr hringtorgi. Enn fremur vísar V1 til þess að skv. 2. mgr. 18. gr. núgildandi umferðarlaga nr. 77/2019 skuli ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Þá segi í ákvæðinu að þess skuli gætt að það taki að jafnaði eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. V2 tekur undir niðurstöðu Tjónanefndar vátryggingafélaganna.

**Álit:**

Í 3. mgr. 14. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 kemur fram að ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skuli vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri, þótt ökutækið, sem er á undan, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Í 1. mgr. 36. gr. laganna kemur fram að ökuhraða skuli jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Ökumaður skuli þannig miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Hraðinn megi aldrei verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sjái yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera megi ráð fyrir.

Ökumaður B ók á eftir ökutæki A og bar því skv. 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga að gæta að því að vera svo langt frá því að eigi væri hætt á árekstri, þótt ökutæki A stöðvaðist. Þá átti ökumaður B að miða hraða ökutækisins við aðstæður skv. 1. mgr. 36. gr. laganna. Af gögnum málsins má ráða að ökumaður B hafi ekki sýnt þá varúð sem nauðsynlegt var þar sem hann náði ekki að stöðva ökutæki B í tæka tíð eftir að ökumaður A hemlaði.

Í 2. mgr. 17. gr. þágildandi umferðarlaga kemur fram að ökumaður sem ætlar að stöðva ökutæki sitt eða draga snögglega úr hraða þess þurfi að gæta þess að það sé gert án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Af gögnum málsins er ljóst að ökumaður A gerði mistök við akstur að því leyti að bifreiðin var ekki í réttum gír og verður að meta háttsemi ökumannsins til einhvers gáleysis m.t.t. umræddra fyrirmæla framandgreinds lagaákvæðis.

Með hliðsjón af atvikum öllum og aðstæðum í umrætt sinn þykir rétt að ökumaður A beri 1/4 hluta sakar og að ökumaður B beri 3/4 hluta sakar.

**Niðurstaða.**

Ökumaður bifreiðar A ber 1/4 hluta sakar og ökumaður bifreiðar B ber 3/4 hluta sakar.

Reykjavík, 19. mars 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson, lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.