

Mál nr. 22/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Sakarskipting vegna áreksturs á Fífuhvamsvegi 15. desember 2019.****Gögn.**

Málskot, móttakið 17. janúar 2020, ásamt fylgigögnum merktum 1-6.

Bréf V1, dags. 31. janúar 2020, ásamt fylgigögnum merktum 1 (a.-e) og 2.

Bréf V2, dags. 20. febrúar 2020, ásamt fylgigögnum merktum 1- 2.

Málsatvik.

Árekstur varð með bifreiðum A og B með þeim hætti að bifreið A, sem M ók, var ekið af stað á vinstri akrein á grænu ljósi við gatnamót við Dalveg og stuttu síðar ætlaði M að skipta um akrein til hægri og þá stöðvað bifreið A, með þeim afleiðingum að bifreið B var ekið aftan á bifreið A. Ökumenn skilðu ekki sameiginlegri tjónstilkynningu vegna árekstursins til sinna vátryggingafélaga heldur lýstu aðdraganda árekstursins hvor fyrir sig. Í skýrslu M, sem ökumanns bifreiðar A, kemur fram að hann hafi verið að undirbúa að skipta um akrein, frá vinstri til hægri, þegar ekið hafi verið aftan á bifreið A. Í málskoti hafnar M að hafa stöðvað skyndilega heldur hafi hann hægt á sér vegna umferðar á hægri akrein. Í skýrslu ökumanns bifreiðar B kemur fram að hann hafi ekið yfir gatnamót Fífuhvamsvegar og Dalvegar á vinstri akrein og bifreið A hafi verið sveigt í veg fyrir hann og snarhemað með þeim afleiðingum að bifreið B lenti aftan á bifreið A. Í gögnum málsins er einnig skýrsla frá vitni að árekstrinum en í henni kemur fram eftirfarandi orðalag „...og snarstöðvar ökumaður jepplingsins bifreiðina...“, en þar er vísað til jepplings sem bifreiðar A. Einnig liggja fyrir frekari upplýsingar frá vitninu sem segir orðrétt: „Engin útskýranleg ástæða var fyrir þessari nauðhemlun hjá ökumanni jepplingsins.“

M telur að hann eigi ekki að bera nokkra sök á árekstrinum þar sem hann hafi hægt á bifreið A til þess að skipta um akrein, en ekki nauðhemað.

V1 tekur undir sjónarmið M og telur sýnt að nokkur umferð hafi verið á árekstrarstað, en árekstur hafi orðið um kl. fjögur á föstudegi, og þannig sé ósannað að M hafi stöðvað bifreið A að tilefnislausu, heldur hafi hann dregið úr hraða vegna umferðar. V1 telur ekki hægt að lesa með óyggjandi hætti úr lýsingum vitnis að stöðvun bifreiðar A hafi verið að tilefnislausu og telur að alla sök eigi að leggja á ökumann bifreiðar B þar sem hann hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig og vísar um það til 2. mgr. 18. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987.

V2 telur að skipta eigi sök til helminga milli ökumanna. M hafi sem ökumaður bifreiðar A ekki gætt fyrir mæla 2. mgr. 17. gr. þágildandi umferðarlaga um að gæta varúðar áður en hann stöðvaði bifreið sína, auk þess sem það komi skýr fram í skýringum vitnis á aðstæðum að þannig hafi þær verið. Hins vegar telur V2 að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt nægilega fyrir mæla 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga þar sem hann hafi ekki gætt þess að hafa nægilegt bil milli bifreiða.

Álit.

Í gögnum málsins er skýr lýsing frá vitni um aðdraganda áreksturs milli bifreiða A og B í greint sinn. Hún felur í sér að bifreið A hafi verið stöðvuð skyndilega án þess að það tengdist annarri umferð og bifreið B hafi þá verið ekið aftan á bifreið A. Í 3. mgr. 36. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 kemur fram að ökumaður megi ekki að óþörfu aka svo hægt eða hema svo snögglega að það teffi eðlilegan akstur annarra eða skapi hættu. Auk þess er hægt að benda á 2. mgr. 17. gr. sömu umferðarlaga þar sem kemur fram að ökumenn skuli gæta sérstaklega að annarri umferð þegar þeir draga snögglega úr hraða. Þessa gætti M, sem ökumaður bifreiðar A, ekki nægilega vel og verður hann að bera hluta sakar á árekstrinum vegna þeirrar háttsemi. Ökumaður bifreiðar B gætti þess hins vegar ekki að hafa nægilegt bil milli bifreiða þegar hann ók á eftir bifreið A og ók þar með ekki í samræmi við fyrirmæli 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga. Báðir ökumenn sýndu því gáleysi við akstur sinn

og verður ekki ráðið af gögnum málsins eða málsatvikum að öðru leyti að leggja eigi meiri sök á annan ökumann fremur en hinn. Sök verður því skipt til helminga.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökumanna bifreiða A og B.

Reykjavík, 19. mars 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.