

Mál nr. 134/2020**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins B****Árekstur við þrengingu á Langarima 27. febrúar 2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 15. apríl 2020 ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 28. apríl 2020 ásamt niðurstöðu Tjónanefndar vátryggingafélaganna.

Bréf V2, dags. 24. apríl 2020.

Tölvupóstur M dags. 30. apríl 2020.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að árekstur varð með bifreiðum A og B þegar bifreið B var ekið út úr þrengingu á Langarima. Ekki liggur fyrir sameiginleg tjónstilkynning ökumanna vegna málsins. M, sem ók bifreið A, lýsir atvikum þannig í sinni upphaflegu skýrslu að bifreið B hafi verið ekið hratt út úr þrengingu og á bifreið A. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum þannig að bifreið A hafi verið ekið í veg fyrir bifreið B þegar þeirri bifreið var ekið út úr þrengingu. Í málinu liggur einnig fyrir framburður eins vitnis sem segir bifreið A hafa verið ekið í veg fyrir bifreið B og annars vitnis sem segir að bifreið B hafi verið ekið á „...allt of miklum hraða.“ og ekið utan í bifreið A.

M telur að ökumaður bifreiðar B beri ábyrgð á árekstrinum og kveðst hafa stöðvað bifreið A við þrengingu, en þegar bifreið B hafi verið ekið út úr henni hafi henni verið ekið utan í bifreið A. M lýsir einnig samskiptum sínum við V í kjölfarið varðandi sakarskiptingu en ekki telst þörf á að rekja þau frekar hér.

V1 vísar til þess að misræmi sé milli lýsinga ökumanna innbyrðis sem og lýsinga vitna, en telur þó að bifreiðar A og B hafi verið nánast samsíða þegar þær rákust saman. Mat V1 er að ökumaður bifreiðar B hafi ekið utan í bifreið A og beri því alla sök á árekstrinum.

V2 telur að leggja eigi framburð annars vitnis í málinu til grundvallar um að M hafi á bifreið A ekið í veg fyrir bifreið B og beri M, sem ökumaður bifreiðar A, því alla sök á árekstrinum. Niðurstöðu sinni til stuðnings vísar V2 til þess að það vitni sem þannig ber hafi komið fyrr fram en annað vitni sem hafi borið um atvik á annan hátt.

Álit:

Í málinu er ágreiningur milli ökumanna bifreiðanna A og B um atvik máls, sem og fara lýsingar vitna ekki alveg saman af atvikum. Við mat á sönnunargögnum við sakarskiptingu verður ekki litið framhjá lýsingu annars vitnis frekar en hins og verður því að leggja til grundvallar um að ágreiningur sé um aksturslag ökumanna bifreiðanna A og B í greint sinn. Ekki verður þó ályktað af gögnum málsins að ágreiningur sé um staðsetningu bifreiða þegar árekstur varð, þ.e. að bifreið B hafi verið ekið út úr þrengingu og bifreið A hafi stöðvað eða verið að stöðva við þrenginguna. Í 1. mgr. 19. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 kemur fram að ökumenn bifreiða sem mætast skulu báðir gæta þess að nægt hliðarbil sé á milli þeirra, aka beri varlega og sýna öðrum tillitssemi og nema staðar, ef nauðsyn ber til. Einnig segir þar að ef hindrun sé á hluta vegar skuli sá ökumaður nema staðar sem er þeim megin á akbrautinni sem hindrunin er.

Af þessu ákvæði verður ekki annað ráðið en að aukin aðgæsluskylda hafi hvílt á M sem ökumanni bifreiðar A, þegar hann nálgast þá þrengingu sem er ágreiningslaust að ökumaður bifreiðar B hafi verið að aka út úr þegar áreksturinn varð. Bar M því að nema staðar og verður að ætla af staðsetningu bifreiðanna að M hafi átt að veita bifreið B forgang við aksturinn út úr þrengingunni. Ekki telst ljóst af framburðum vitna eða ökumanna að M hafi gætt þess að veita slíkan forgang með fullnægjandi hætti eða að bifreið B hafi verið ekið of hratt m.v. aðstæður. M sem ökumaður bifreiðar A ber hallann af af slíkum sönnunarskorti og ber því alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Öll sök á árekstrinum er lögð á bifreið A

Reykjavík 19. maí 2020
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.