

Mál nr. 178/2020**M og
V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Árekstur á Skemmuvegi í Kópavogi við hús nr. 20 þann 5.11.2019.****Gögn.**

Málskot, móttakið 19.5.2020, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 4.6.2020, ásamt fylgigögnum.

Bréf V2, dags 27.5.2020.

Málsatvik.

Laust eftir kl. 9 þann 5. nóvember 2019 varð árekstur með A, sem var ekið norður Skemmuveg, og B, sem hafði verið ekið aftur á bak frá bifreiðastæði við hús nr. 20. Rákust saman aftanverð hægri hlið A og afturendi B.

Ökumaður A kvaðst hafa ekið norður Skemmuveg á 20-30 km hraða á klst. og til móts við hús nr. 20 hafi hann fundið fyrir smá höggi hægra megin á A. Hrími hafi verið á framrúðu A og áður en hann lagði af stað við enda götunnar hafi hann úðað á rúðuna efni til að eyða hríminu („Defreezer“), en það ekki dugað til. Hafi hann því verið með bílstjóraturðina opna og litið út um hana er hann ók.

Ökumaður B kvaðst hafa bakkað frá bifreiðastæði við hús nr. 20 út á Skemmuveg þegar hann varð var við A. Hann hafi hemlað og stöðvað. Þá hafi A verið ekið utan í B.

Af hálfu V1 er talið að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að 1. mgr. 17. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 með því að hafa ekki gengið úr skugga um að unnt hafi verið að aka aftur á bak án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Því séu ekki orsakatengsl milli háttsemi ökumanns A við aksturinn og þess að áreksturinn varð. Því skuli ökumaður B bera fulla ábyrgð á árekstrinum.

Af hálfu V2 er talið að ökumaður A hafi hagað akstri sínum þannig að hann hafi ekki haft fullnægjandi útsýn út úr bifreiðinni. Hann eigi því sök á árekstrinum. Ökumaður B hafi ekið aftur á bak í veg fyrir umferð og af þeim sökum eigi hann einnig sök á árekstrinum. Að öllu virtu skuli hvor ökumanna bera helming sakar.

Álit.

Hrími var á framrúðu A þannig að ökumaður sá ekki út um hana og ekki tókst að eyða hríminu þótt efni hafi verið úðað á hana í því skyni. Brá ökumaðurinn þá á það ráð að horfa út um opna bílstjóraturðina. Þessi akstursmáti ökumanns A var vítaverður og hann sýndi ekki þá tillitssemi og varúð sem af honum mátti krefjast svo að eigi myndi leiða til hættu eða valda tjóni, sbr. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 50/1987. Þá er ljóst að ökumaður A sá ekki til ferða B fyrr en hann fann fyrir að högg kom á A. Þegar litið er til þessa og hinnar alvarlegu sakar ökumanns A verður telja rétt að hann hafi sönnunarbyrði um að áreksturinn megi rekja til atvika sem ökumaður B ber ábyrgð á. Samkvæmt gögnum málsins hefur sú sönnun ekki tekist. Með því að V2 hefur þegar fallist á að hvor ökumanna skuli bera helming sakar er ekki tilefni til að hrófla við þeirri sakarskiptingu.

Niðurstaða.

Hvor ökumanna ber helming sakar.

Reykjavík, 26. júní 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.