

Mál nr. 430/2021**M og****V1 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og****V2 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á bifreiðastæði hinn 24. október 2021.****Gögn.**

Málskot móttakið 18.11.2021 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1, dags. 02.12.2021 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V2, dags. 06.12.2021 ásamt fylgiskjölum 1-5.

Viðbótarathugasemdir M, dags. 13.12.2021.

Málsatvik.

Hinn 24. október 2021 varð árekstur milli A, sem M ók umrætt sinn, og B, á bifreiðastæði við Bauhaus, Reykjavík. Lögregla var kvödd á vettvang og er skýrsla hennar, dags. 2. nóvember 2021, meðal gagna málsins fyrir nefndinni. Er þar haft eftir M að hann hafi ekið á um tíu kílómetra hraða á klukkustund eftir akrein sem liggja í gegnum bifreiðastæðið, Hann hafi ekki séð B en áreksturinn hefði verið harður og þá teldi hann að B hefði verið á miklum hraða. Er haft eftir B að hún hafi ekið úr bifreiðastæði og inn á akrein á bifreiðastæðinu. Hún hefði ekki tekið eftir A sem hafi komið akandi frá vinstri og hafnaði B á hægri afturhlið A. B hafi talið aksturshraða sinn á bilinu 10 til 15 kílómetrar á klukkustund. Nokkrar skemmdir urðu á hægri afturhlið A og hægri framenda B við áreksturinn og voru báðar bifreiðarnar dregnar af vettvangi. Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjónanefnd vátryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú að A bæri alla sök á árekstrinum þar eð M hefði vanrækt að veita umferð frá hægri forgang.

M fellir sig ekki við þau málalok og telur ummerki benda til þess að B hafi verið á meiri hraða. Hefði aksturshraði hennar aðeins verið 10 til 15 kílómetrar hefði hún enda, miðað við staðsetningu skemmda á A, getað stöðvað bifreið sína áður en til áreksturs kom.

V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, gerir ekki sérstakar athugasemdir vegna málsins, en bréfi þess fylgdu álit tjónanefndar og þau málsgögn sem lögð voru fyrir tjónanefnd.

V2, sem var vátryggjandi B tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að A beri alla sök á árekstrinum enda hafi M ekki gætt að því að veita umferð frá hægri forgang, sbr. 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Það sé enda með öllu ósannað að ökumaður B hafi ekið of hratt eins og M haldi fram.

Í viðbótarathugasemdum sínum áréttar M áður fram komna afstöðu sína.

Álit:

Samkvæmt gögnum málsins var B á hægri hönd A í aðdraganda áreksturs. Bar ökumanni A því að veita B forgang, til samræmis við 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga, en þar segir að þegar ökumenn stefni svo að leiðir þeirra skerist á vegamótum, opnum svæðum eða svipuðum slóðum skuli sá þeirra sem hefur hinn sér á hægri hönd veita honum forgang nema annað leiði af ákvæðum 19. gr. Verður ekki séð að annað leiði af 19. gr. í þessu tilviki og virðist raunar ekki ágreiningur um að ökumaður A hafi vanrækt að gæta nægilega að þessum áskilnaði umrætt sinn. Ber hann því nokkra sök á umræddum árekstri. Samkvæmt framburði B var hún þá á 10 til 15 kílómetra hraða en veitti A ekki athygli í aðdraganda áreksturs. Hafnaði B á afturhlið A. Verður að telja, miðað við þær skemmdir sem hlutust af árekstri bifreiðanna, svo og staðsetningu ákomu á A, að líklegt sé að aksturshraði B hafi verið nokkuð meiri. Með hliðsjón af því að A var að mestu kominn framhjá B þegar árekstur varð verður jafnframt að telja að B hefði átt að veita honum athygli fyrr. Verður því einnig að telja að B hafi ekki sýnt næga aðgát við aksturinn umrætt sinn, sbr. 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga. Ber hún því samkvæmt framansögðu jafnframt nokkra sök á árekstrinum og eru ekki efni til að leggja sök á annan ökumanna umfram hinn. Samkvæmt framansögðu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, skal sök skipt þannig að hvor ökumanna ber helming sakar.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík 21. desember 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hafsteinsdóttir lögfr.