

Mál nr. 432/2021**M og
V vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Árekstur á Borgarfjarðarbraut við afleggjara að Grjóteyrartungu þann 9.10.2020.****Gögn.**

Málskot, móttakið 23.11.2021, ásamt fylgigögnum.

Tölvubréf V, dags. 9.12.2021, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Áreksturinn varð laust eftir kl. 18. A var ekið frá afleggjaranum að Gjóteyrartá til hægri inn á Borgarfjarðarbraut í vesturátt. Í sömu andrá var B ekið vestur Borgarfjarðarbraut og vestan við fyrrgreindan afleggjara rákust saman aftanverð vinstri hlið A og hægri framhorn B. Samkvæmt lögregluskýrslu mun rigning hafa verið á vettvangi og farið að rökkva. Yfirborð vegarins hafi verið „malborið fast“. Hámarkshraði á Borgarfjarðarbraut er 90 km á klst.

Í lögregluskýrslu er haft eftir ökumanni A að er hann var að aka inn á Borgarfjarðarbraut hafi hann séð B í fjarska og ekið rólega inn á veginn og aukið hraðann rólega. Hafi hann svo ekki vitað fyrr en B hafi verið ekið í hlið A. Ökumaður A hefur í sérstakri greinargerð sem liggur fyrir í málinu gert nánari grein fyrir tildrögum árekstursins. Þar kemur fram að hann hafi stöðvað við biðskyldu við Borgarfjarðarbraut og séð bifreið „tveimur stikum í burtu ökumaður bíður, annar bíll langt í burtu (lengra en dæluhúsið)“. Hafi hann farið varlega inn á veginn og verið að „vinna hraðann upp í hæfi við veðrið“ sem hafi verið rigning og smá dimmt. Telur hann sig hafa verið kominn á um 60 km hraða á klst. og verið búinn að aka „svona 2 og hálfu stiku“ þegar hann hafi séð í baksýnispegli B koma á ofsahraða. Hélt hann að ökumaður B hafi ætlað að taka fram úr sér en ekki náð því og komið harkalega í hlið A.

Eftir ökumanni B er í lögregluskýrslu haft að hann hafi verið eitthvað utan við sig en þó tekið eftir því þegar A hafi verið ekið inn á veginn. Hann hafi ekki gert sér grein fyrir hraðanum sem A hafi verið á fyrr en of seint. Hafi hann þá reynt að hemla og beygja frá A. Í sérstakri greinargerð ökumanns B sem liggur fyrir í málinu er aðdraganda árekstursins í öllum veigamiklum atriðum lýst á sama veg og fram kemur í lögregluskýrslu. Í greinargerðinni kemur einnig fram að áreksturinn hafi verið rétt hjá afleggjaranum. Hann hafi reynt að forðast árekstur með því að hemla og sveigja yfir á hinn helming vegarins þar sem engin bifreið hafi komið á móti. Hafi B svo farið að renna þegar bremsurnar læstust og farið inn í vinstri afturhurð A.

Álit.

Samkvæmt 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar skiptist tjón sem hlýst af árekstri ökutækja á ökutækin í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

Af gögnum málsins, bæði af framburðum ökumanna og ákomustöðum á bifreiðunum, þykir mega ráða að áreksturinn hafi orðið þegar A var komin í beina akstursstefnu til vesturs eftir Borgarfjarðarbraut. Hins vegar verður ekki ráðið með neinni vissu af fyrirliggjandi gögnum hversu langt frá afleggjaranum að Grjóteyrartá A hafði verið ekið þegar áreksturinn varð. Á ökumanni A hvíldi biðskylda gagnvart umferð á Borgarfjarðarbraut, sbr. 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Ökumaður B kvaðst hafa verið utan við sig við aksturinn í aðdraganda þess að áreksturinn varð og þá virðist hann ekki hafa gert sér grein fyrir hraða A fyrr en í óefni var komið. Af gögnum málsins verður ekki með nægilegri vissu fullyrt að áreksturinn verði rakinn til þess að ökumaður A virti ekki biðskyldu gagnvart B eða óaðgæslu ökumanns B. Verður þannig ekki ráðið að annar ökumanna eigi fremur sök á árekstrinum en hinn. Samkvæmt þessu og atvikum öllum, sbr. 5. gr. laga nr. 30/2019, verður sök skipt að jöfnu á milli ökumanna.

Niðurstaða.

Hvor ökumann ber helming sakar.

Reykjavík, 21. desember 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.