

Mál nr. 254/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila : V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B.

Sakarskipting. Aftanákevrsla.

Gögn.

1. Málskot móttakið 25. ágúst 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1, dags. 5. október 2022, ásamt fylgiskjali.
3. Tölvupóstur V2, dags. 10. október 2022.

Málsatvik.

Árekstur varð á Bústaðavegi þann 1. janúar 2021 milli bifreiðarinnar A, sem M ók og bifreiðarinnar B. Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu varð áreksturinn með þeim hætti að bifreiðinni B var ekið austur Bústaðaveg þegar flugeldaskotkaka springur inn í bifreiðinni. Við það fylltist bifreiðin af reyk og ók ökumaður bifreiðarinnar upp á kant og svo aftur inn á akbrautina þar sem hann nauðhemlar sökum þess að hann sá ekkert út vegna reyksins. Bifreiðinni A var ekið fyrir aftan bifreiðina B og náði ökumaður ekki að stöðva í tæka tíð með þeim afleiðingum að hann ók aftan á bifreiðina B.

Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjonanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A (M) bæri alla sök á árekstrinum. M er ósammála þeirri niðurstöðu og telur sig ekki bera ábyrgð á tjóninu þar sem hann hafi ekki getað forðað árekstri þar sem ökumaður B hafi nauðhemlað á veginum vegna einhver sem er óviðkomandi umferðinni þ.e. vegna flugelda. Telur M óumdeilt að atburðurinn var skyndilegur og atburðarrásin hröð. Telur M að aksturslag ökomanns B hafi brotið í bága við 2. mgr. 18. gr. og 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Með vísan til 1. mgr. 4. gr. laga nr. 77/2019 telur M að skipta beri sök með þeim hætti að ökumaður B beri fulla ábyrgð á tjóninu.

V1 vísar til 2. mgr. 20. gr. og 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga og telur að ökumaður B beri megin sök á árekstri bifreiðanna enda ljóst að ökumaður snarhemlaði bifreið sinni án nokkurra utanaðkomandi atvika, eða annarra atvika sem ökomenn annarra bifreiða máttu gera sér grein fyrir og hafa svigrúm til þess að bregðast við. Telur V1 með vísan til 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga rétt að M verði látinn bera hluta sakar fyrir að hafa ekki nægjanlegt bil á milli bifreiða til að geta brugðist við.

V2 telur að full ástæða hafi verið fyrir ökomann B að stöðva bifreið sína við þær aðstæður sem voru fyrir hendi. Hefið það skapað mun meiri hættu og verið líklegt til þess að valda umtalsverðu tjóni ef ökumaður B hefði haldið akstri áfram þegar flugeldar voru að springa í bifreiða hans og hann sá ekkert út. Með vísan til 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga telur V2 að leggja beri alla sök á ökomann A sem gætti ekki nægjanlega að umferð fyrir framan sig.

Álit.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu ók M aftan á bifreiðina B sem hafði stöðvað skyndilega vegna flugelda sem sprungu í bifreið hans. Engar upplýsingar liggja fyrir í málinu um það hvers vegna flugeldarnir sprungu og þá sérstaklega hvort ökumaður eða farþegi B hafi átt þátt í að það gerðist. Verður þannig ekki annað lagt til grundvallar en að atvikið hafi komið ökomanni B í opna skjöldu og þannig hafi honum verið sá eini kostur mögulegur að stöðva bifreiðina skyndilega enda sá hann ekkert út vegna reyks. Verður þannig ekki talið að ökumaður B hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 20. gr. og 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Samkvæmt 2. mgr. 18. gr. laganna skal ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skal þess gætt að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að auka bilið milli ökutækjanna. Þess gætti M ekki að í aðdraganda áreksturs og ber hann því alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

M, ökumaður A, ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 15. nóvember 2022.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir