

**Mál nr. 386/2022**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nöfn varnaraðila: V1 og V2**

**Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.**

**Skráningarnúmer ökutækja: A og B**

### **Sakarskipting. Tilefnislaus stöðvun.**

**Gögn.**

1. Málskot mótttekið 18. nóvember 2022.
2. Bréf V2 dags. 7. desember 2022 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V1 dags. 9. desember 2022 ásamt fylgiskjölum.

**Málsatvik.**

Samkvæmt framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar varð, hinn 22. október 2022, árekstur milli bifreiðanna A, sem M ók umrætt sinn, og B, við Bæjarháls í Reykjavík. Að sögn M var hún að keyra mjög hægt að umferðarljósum þar sem henni fannst bíllinn „eitthvað skríttinn“. Hafi hún svo staðnæmst og fengið B aftan á sig. Samkvæmt frásögn B beygði hann inn á hægri akrein Bæjarháls, en skipti fljótlega yfir á vinstri akrein vegna fyrirhugaðrar akstursstefnu. A hafi verið eina bifreiðin á vinstri akrein. A hafi þá stöðvað bifreiðina mjög skyndilega og án ástæðu með fyrrgreindum afleiðingum.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú að A bæri helming sakar vegna tilefnislausrar stöðvunar og B helming sakar vegna þess að hann hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og telur að B hafi ekki fylgst nægilega vel með umferð og að hann hefði átt að geta brugðist við aðstæðum.

V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi og V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, lýsa bæði þeirri afstöðu að sök skuli skipt til helminga til samræmis við niðurstöðu tjónanefndar, enda hafi hvorugur ökumanna gætt nægilega að háttænisreglum umferðarlaga umrætt sinn.

**Álit.**

Í 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur fram að ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skuli vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutæki sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Verður að telja að B hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði þessa ákvæðis og beri því nokkra sök á umræddum árekstri. Í 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga kemur þá fram að áður en ökumaður ætlar að nema staðar eða draga snögglega úr hraða ökutækis skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Í 3. mgr. 36. gr. sömu laga kemur fram að ökumaður megi ekki að óþörfu aka svo hægt eða hemla svo snögglega að tefji eðlilegan akstur annarra eða skapi hættu. Að mati nefndarinnar verður að telja að A hafi ekki gætt nægilega að þessum háttænisreglum í aðdraganda áreksturs. Liggur þá ekkert fyrir um að A hafi gefið fyrirhugaða stöðvun til kynna með nokkrum hætti. Þykir hún því einnig bera nokkra sök á umræddum árekstri. Við mat á sök hennar verður þó að líta til þess annars vegar að því er ekki mótmælt að aksturshraði A hafi verið afar lítill og stöðvun hennar því ekki jafnskyndileg og ella, og hins vegar þess að B hafði, að eigin sögn, nýlengið akreinaskiptum og engar aðrar bifreiðar voru á veginum. Við akreinaskipti hvílir sérstök aðgæsluskylda á ökumönnum, sbr. 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga. Auk þess liggur ekki fyrir að B hafi verið fyrir aftan A, þannig að aðgæsluskylda vegna B hafi stofnast þegar A dró úr ökuhraða. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjetryggingar, verður sök skipt þannig að A ber 1/3 hluta sakar en B 2/3 hluta.

**Niðurstaða.**

Ökumaður A ber 1/3 hluta sakar á umræddum árekstri en ökumaður 2/3 hluta. .

Reykjavík, 17. janúar 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Margrét Arnheiður Jónsdóttir