

Mál nr. 6/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila V1 og V2****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting. Ekið aftan á. Tillitssemi.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 10. janúar 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Tölvupóstur V1, dags. 24. janúar 2023
3. Bréf V2 dags. 9. febrúar 2023 ásamt gögnum sem lögð voru fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna.

Málsatvik.

Í tjónstilkynningu um umferðaróhapp er atvikum þannig lýst að árekstur varð með bifreiðum A og B sem var báðum ekið suður Njarðargötu og stöðvaðar við gatnamót við Þorragötu á leið í hægri beygju inn Þorragötu. Bifreiðinni B, sem váttryggð var hjá V2, var ekið á undan bifreið A, sem var váttryggð hjá V1. Í framburði ökumanns bifreiðar B kemur fram að hann hafi stöðvað við fyrrnefnd gatnamót og beygt til hægri á lítilli ferð, síðan hætt við að beygja til hægri og farið til vinstri og verið nær stöpp þegar bifreið A var ekið aftan á bifreið B. M, sem var ökumaður bifreiðar A, lýsir atvikum þannig að hann hafi stöðvað fyrir aftan bifreið B á gatnamótunum og ekið á eftir bifreið B þegar henni var ekið til hægri þegar bifreið B hafi verið snarhægt niður og beygt til vinstri og þannig hafi bifreið A lent aftan á bifreið B. Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú að ökumaður bifreiðar A (M) bæri alla sök á árekstrinum því hann hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig.

M telur að hann eigi ekki að bera alla ábyrgð á árekstrinum og vísar til þess að ökumaður bifreiðar B beri þá ábyrgð fyrir að stöðva skyndilega og breyta um akstursstefnu fyrir framan bifreið A. M vísar til þess að ökumaður bifreiðar B hafi sagt á vettvangi að hann hafi ekki verið viss um hvert hann var að fara og að hann hafi ekið í veg fyrir akstursstefnu bifreiðar A. M vísar einnig til þess að bifreið A hafi runnið á bifreið B þegar M hafi orðið var við ruglingslegan akstur ökumanns bifreiðar B.

V1 telur að ökumaður bifreiðar B beri alla sök á árekstrinum fyrir ruglingslegan akstur. V2 telur hins vegar að ökumaður bifreiðar B hafi gefið merki með hemlaljósi um stöðvun, sbr. fyrirmæli í 5. mgr. 33. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og að ökumaður bifreiðar A hafi ekki gætt fyrirmæla 2. mgr. 18. gr. sömu laga um að aka það langt á frá ökutæki á undan að ekki sé hætt á árekstri þó það sem á undan er sé stöðvað. V2 telur M, sem ökumann bifreiðar A, ekki hafa gætt þessa og beri hann því alla ábyrgð á árekstrinum.

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 M sem ökumaður bifreiðar A 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 ökumaður bifreiðar B 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 hann því einnig bera nokkra sök á umræddum árekstri. Við mat á aðstæðum verður sök skipt til helminga.

Niðurstaða.

Sök er skipt til helminga milli ökumanna bifreiða A og B.

Reykjavík, 7. mars 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir