

Mál nr. 135/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 16. apríl 2024 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 24. maí 2024 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 31. maí 2024.

Málsatvik.

Hinn 27. júní 2023 varð árekstur milli A, sem M ók, og B á Reykjanesbraut við Strandarheiði. Var lögregla kölluð á vettvang og í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu dags. 27. júní 2023, kemur fram að B hafi ekið aftan á A og að M hafi setið við hlið A og verið illa áttaður. Gat M lítið tjáð sig um tildrög slyssins á vettvangi en lýsti því þó að hann fyndi fyrir ógleði. Ökumaður B lýsti atvikum svo að hann hefði ekið á um 90 kílómetra hraða á klukkustund og hafi ætlað sér að taka fram úr A. Er hann hafi verið að aka yfir á vinstri akrein hafi A verið nauðhemlað án fyrirvara þannig að B gafst ekki ráðrúm til að afstýra árekstri. Vitnið X lýsti atvikum svo að hann hefði verið að aka fram úr B og A þegar hann veitti því athygli að A var bremsað snögglega, það harkalega að ískraði í hjólbörðum hennar. B, sem hafi verið ekið töluvert fyrir aftan A, hafi þá hafnað aftan á A. Sagðist X þá telja að A og B hefðu verið á um 90 kílómetra hraða. Símaskýrsla var tekin af M hinn 29. júní 2023. Lýsti hann atvikum þá svo að hann hefði fengið einhvers konar aðsvif, liðið illa og svimað. Hann minni að hann hafi verið á 70-75 kílómetra hraða á klukkustund og telji að hann hafi hægt á sér niður í 70 kílómetra hraða. Svo hafi honum sortnað fyrir augum og bremsað, en hann hafi ekki áttað sig á því hve hratt hann bremsaði enda hafi honum liðið eins og hann væri að missa meðvitund. Þegar hann bremsaði hafi B svo verið ekið aftan á A.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að A bæri helming sakar vegna tilhæfulausrar stöðvunar og B helming sakar þar eð hann hefði ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig.

M fellir sig ekki við þau málalok og telur B eiga alla sök á umræddum árekstri. Í málskoti er áréttað að gjörðir M hafi verið forsvaranlegar og til samræmis við háttsemi góðs og gegns manns, enda hafi honum ekki verið annað fært er hann missti sjónina en að hægja á A með það að markmiði að stöðva hana. Hafi hann þá eins og kostur var gengið úr skugga um að hann æki ekki svo hægt eða hemlaði svo snögglega að það skapaði tafir við eðlilegan akstur annarra eða leiddi til hættu. Sé þá ljóst að ökumaður B hafi ekki virt áskilnað 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um þriggja sekúndna bil milli bifreiða. Hefði hann gert það hefði honum enda gefist ráðrúm til að hægja ferð B eftir því sem M hægði á A. Sé ekki hægt að komast að annarri ályktun en þeirri að B hafi ekki reynt að beygja fram hjá A fyrr en M var byrjaður að hægja á akstri hennar, enda sé það til samræmis við það að B hafi verið ekið á 90 kílómetra hraða. Hefði B því ekki getað keyrt fram hjá nema M hafi verið byrjaður að draga úr ökuhraða. Hljóti B því að hafa ekið svo nálægt A að eina leið B til að reyna að forðast árekstur hafi verið að sveigja fram hjá A.

Í bréfi V, sem var váttryggjandi beggja bifreiða á tjónsdegi, kemur fram að félagið telji rétt að skipta sök til helminga. V vísar þá til framburðar aðila og telur þá alla vera á þá leið að M hafi snar- eða nauðhemlað í aðdraganda áreksturs, enda bendi framburður M sjálfs til þess. Atvikalýsingar frumgagna verði ekki skildar öðru vísi en svo en að M hafi verið kominn á 70–75 kílómetra hraða þegar hann hafi bremsað og ekki áttað sig á hversu hratt hann bremsaði. Hafi aksturslag M verið í andstöðu við áskilnað 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga og 1. mgr. 36. gr. sömu laga. Við sakarmat sé þá lítið til þess hvort tilefni stöðvunar sé tengt umferðinni og aðstæðum þar, þ.e. einhverju sem báðir ökumenn hefðu átt að veita athygli, s.s. dýrum á veginum eða gangandi vegfarendum. Í tilviki M hafi aðstæður í umferðinni ekki valdið stöðvun bifreiðarinnar og í slíkum tilvikum hafi sök verið skipt að jöfnu. B beri þá helming sakar þar eð hann hafi ekki gætt að áskilnaði 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga.

Í viðbótarathugasemdom M er áréttað að réttmætt tilefni hafi verið til að hægja á A enda hafi hann og gert það til að forða slysi. Þá sé ekkert í málinu sem bendi til þess að M hafi fyrirvaralaust nauðhemlað bifreiðinni. M hafi enn verið að hægja á sér þegar ekið var aftan á hann og hefði B fylgst með umferðinni sem skyldi hefði hann samhliða dregið úr aksturshraða sínum.

Álit.

Samkvæmt framburði B var hann að hefja framúrakstur á um 90 kílómetra hraða þegar A var nauðhemlað fyrir framan B. Má ráða af framburði hans að lítið ráðrúm hafi verið til þess að bregðast við, en B er vörubifreið og vó ásamt áföstum tengivagni um 40 tonn á tjónsdegi. Samkvæmt 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga 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. Skuli þess að jafnaði gætt að það taki ekki minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna en miðað við 90 kílómetra aksturshraða samsvarar það 75 metrum. Af gögnum málsins má ráða að B hafi ekki gætt að því að hafa nægilegt bil milli ökutækja, en með hliðsjón af þyngd og umfangi B verður að telja að sérstakt tilefni hafi verið til þess. Ber hann því meginsök á árekstri A og B.

Samkvæmt framburði M hægði hann á sér er hann fann fyrir einhvers konar aðsvifi, og hafði því dregið úr ökuhraða A áður en hann „bremsaði niður“. Kemur einnig fram að M hafi ekki áttað sig á því hversu hratt hann bremsaði, en samkvæmt framburði B og vitnisins X var um nauðhemlun að ræða. Ekki hafa verið bornar brigður á það að M hafi fengið aðsvif og sortnað fyrir augum. Verður því ekki fallist á að um óþarfa stöðvun í skilningi 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga hafi verið að ræða. Hins vegar kemur fram í 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga að ætli ökumaður að nema staðar eða draga snögglega úr hraða ökutækis skuli hann áður ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþarfa óþægindi fyrir aðra umferð. Þrátt fyrir að fallast megi á að M hafi verið í erfiðri aðstöðu umrætt sinn verður þó að telja að hann hafi ekki gætt nægilega að umræddum áskilnaði og ber hann því einnig nokkra sök á árekstrinum.

Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjategyggingar, verður sök skipt svo að ökumaður B ber þrjá fjórðu hluta sakar en ökumaður A fjórðung sakar.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber ¼ hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B ¾ hluta. .

Reykjavík, 19. júní 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir