

Mál nr. 316/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

### Sakarskipting. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 5. október 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 18. nóvember 2022 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 25. nóvember 2022.
4. Viðbótarathugasemdir V dags 5. desember 2022.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu, dags. 27. maí 2022, varð árekstur milli dráttarvélarinnar A, sem er í eigu M, og vörubifreiðarinnar B á Vesturlandsvegi við Ártúnsbrekku að morgni hins 25. maí 2022. Er þar haft eftir ökumanni A að hann hafi ekið vestur Vesturlandsveg. Hann hafi gefið stefnuljós til marks um hann hygðist fara yfir á hægri akrein, og hafi verið kominn yfir á hægri akrein þegar B hefði ekið aftan á eftirvagn A. Kvaðst A þá hafa ekið á um 40 kílómetra hraða á klukkustund en það væri hámarksaksturshraði A. Eftir ökumanni B er haft að hann hafi verið að aka Bíldshöfða til vesturs og inn á Vesturlandsveg á um 60 kílómetra hraða á klukkustund. A hefði verið á akreininni vinstra megin við B en svo ekið í veg fyrir B. Við frekari rannsókn málsins kom í ljós að B hafði verið sviptur ökuréttindum til bráðabirgða og var undir áhrifum ávana- og fíkniefna, nánar tiltekið amfetamíns og metýlfenidats og taldist óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega sbr. 50. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að öll sök á árekstri bifreiðanna hvíldi á A sem hefði skipt um akrein í veg fyrir umferð. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og telur að árekstur aðila megi rekja til stórkostlegs gáleysis B. Þá leggur M fram yfirlýsingu vitnisins X, dags. 20. september 2022, en þar kemur fram að X hafi ekið austur Vesturlandsveg þegar hann varð vitni að árekstrinum. Hafi hann séð að B var ekið niður aðrein frá Bíldshöfða og aftan á A sem hefði ekið niður Ártúnsbrekku en skipt yfir á frárein sem liggja að Sæbraut. Nokkur fyrirvari hafi verið á árekstrinum eftir að A skipti um akrein. A hafi þá verið með kveikt á aðal- og vinnuljósum.

Í bréfi V, sem var váttryggjandi beggja bifreiða á tjónsdegi, segir að A hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga um að áður en ökumaður skipti um akrein skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda. Sérstök aðgæsluskylda hafi hvílt á ökumanni A þar sem hámarkshraði A sé 40 kílómetrar á klukkustund, en hámarkshraði á vettvangi sé 80 kílómetrar á klukkustund, og hættan því augljós. B hafi hins vegar verið ekið beint eftir veginum og verið undir löglegum hámarkshraða þegar A var ekið í veg fyrir hana. Ekki sé því sýnt fram á orsakatengsl milli ástands ökumanns B og umrædds áreksturs. Eru þá sérstaklega gerðar athugasemdir við framlagða yfirlýsingu vitnis, enda sé þess hvergi getið í lögregluskýrslu að vitni hafi orðið að árekstrinum og ekkert komi fram um hvernig hafi verið haft uppi á umræddu vitni né hvort tengsl séu milli þess og aðila.

Í viðbótarathugasemdum M segir að á umræddri aðrein að Vesturlandsvegi sé 50 kílómetra hámarkshraði en ekki 80. Þá séu fullyrðingar um að A hafi verið ekið óvarlega í veg fyrir B ósannaðar og ekkert í gögnum málsins er styðji þær. Enn fremur hefði B, hefði hann verið allsgáður við aksturinn, átt að veita A athygli fyrir framan sig, enda hafi skyggni verið gott svo og útsýni á veginum og ökuhraði A lítill. Miðað við þann mismun sem var á aksturshraða A og B sé þá útilokað að A hafi verið vinstra megin við B en svo ekið fram fyrir B og í veg fyrir hana. Séu því skýr orsakatengsl milli ástands B og árekstursins. Hvað vitnið varði hafi það þá gefið sig fram við lögmann M eftir atvikið.

Í viðbótarathugasemdum V er tekið fram að samkvæmt 3. mgr. 20. gr. umferðarlaga skuli ökumaður á aðrein aðlaga hraða ökutækis síns umferð á þeirri akrein sem hann ætlar að fara inn á og fara af aðreininni strax og það er unnt án hættu og óþarfa óþæginda. Með hliðsjón af því verði ekki séð að ökumaður B hafi ekið á of miklum hraða eða farið ógætilega að öðru leyti í aðdraganda árekstursins.

Þá hafi verið hálfbrotin miðlína á vettvangi, en varhugavert sé að aka yfir slíka línu og óheimilt nema með sérstakri varúð. Hafi því sérstök aðgæsluskylda hvílt á A við akreinaskiptin.

### Álit.

Óumdeilt er að ökumaður A hafi skipt um akrein í aðdraganda áreksturs. Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga er kveðið á um að ökumaður skuli, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra. Þá verður að telja að sérstök aðgæsluskylda hafi hvílt á ökumanni A í þessum efnum, þar sem aksturshraði A var ekki til samræmis við eðlilegan aksturshraða á umræddum stað og þar sem hálfbrotin miðlína er á vettvangi. Verður að miða við að A hafi ekki gætt nægilega að fyrrgreindum áskilnaði umrætt sinn, og ber hann því nokkra á umræddum árekstri.

Hvað varðar ökumann B þá liggur fyrir að hann var án ökuréttinda á tjónsdegi og undir áhrifum ávana- og fíkniefna og því óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega skv. 2. mgr., sbr. 1. mgr. 50. gr. umferðarlaga. Það eitt og sér dugir þó ekki svo sök á árekstrinum verði felld á hann, heldur þarf jafnframt að vera orsakasamband milli þess ástands og umrædds áreksturs. Umræddur árekstur átti sér stað snemma morguns síðla í maí og má því gera ráð fyrir að birtuskilyrði hafi verið góð og yfirsýn B yfir veginn góð þaðan sem hann kom akandi. Þá var umferð samkvæmt lögregluskýrslu aðeins í meðallagi. Því er ekki mótmælt að A hafi gefið stefnuljós áður en hann skipti um akrein og samkvæmt frásögn A í lögregluskýrslu var akreinaskiptum að fullu lokið er til áreksturs kom. Á umræddum stað má einnig, þrátt fyrir að hálfbrotin miðlína sé á vettvangi, vænta akreinaskipta enda er um akstursleið að Sæbraut að ræða. Verður samkvæmt framansögðu að miða við, sbr. og 1 mgr. 4. gr. og 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga, að B hefði átt að veita akreinaskiptum A athygli fyrr og hefði ökumaður B verið fær um að stjórna ökutæki örugglega má jafnframt ætla að hann hefði getað brugðist við aðstæðum á annan hátt, en af frásögn B sjálfs eða öðrum gögnum málsins verður ekki ráðið að hann hafi reynt að afstýra árekstri með nokkrum hætti. Er það því mat nefndarinnar að orsakatengsl séu milli tjónsins og ástands B við aksturinn.

Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, verður sök því skipt að jöfnu.

### Niðurstaða.

Ökumaður A ber helming sakar á umræddum árekstri og ökumaður B helming sakar.

Reykjavík, 20. desember 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir