

Mál nr. 132/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila (V): V1 og V2****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting. Akreinaskipti.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 6. apríl 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 3. maí 2023 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V1 dags. 12. maí 2023 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 15. febrúar 2023, varð þann sama dag árekstur milli bifreiðanna A og B, sem er í eigu M en sonur hans ók umrætt sinn, á Sæbraut við Súðavog í Reykjavík. Er þar haft eftir ökumanni A að hann hafi ekið aðreininna inn að Sæbraut í norðurátt frá Miklubraut og skipt um akrein inn á Sæbraut. Þar sem bílaröð hafi verið á hægri akbraut hafi hann gefið stefnuljós til vinstri og fært sig yfir á vinstri akrein. Hafi hann séð B í baksýnispeglinum og hún hafi verið langt í burtu. Hann hafi þá ekið um 30-40 metra á vinstri akrein áður en B var ekið aftan á A og telji hann að B hafi verið ekið á ofsahraða. Haft var eftir ökumanni B að hann hafi verið á umferðarhraða, eða um 60 kílómetra hraða á klukkustund, þegar A hafi allt í einu verið ekið í veg fyrir B. Við frekari rannsókn málsins kom í ljós að B var undir áhrifum lyfja og ávana- og fíkniefna, 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. Málið var síðar tekið fyrir að nýju hjá Tjónanefnd, að beiðni V1 og á grundvelli nýrra gagna, en niðurstaða hennar var óbreytt.

M kvartar í málskoti yfir því að V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, hafi í tvígang hafnað því að fara að álitu nefndarinnar.

Í bréfi V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, kemur fram að afstaða félagsins sé sú að A hafi í engu gætt að annarri umferð þegar hann skipti um akrein í veg fyrir B. Ákomur á bifreiðarnar, sem séu á vinstra afturhorni A og hægra framhorni B sýni þá fram á að A hafi aðeins að litlu leyti verið komin á vinstri akrein er árekstur varð. Ökumanni B hafi þá ekki verið unnt að bregðast við aðstæðum og afstýra árekstri og sé ekki orsakasamband milli ástands hans og árekstursins. Beri A því alla sök á árekstri aðila.

Í bréfi V1 til nefndarinnar er rakið að ágreiningur aðila snúi að því hvort um aftanákeyrslu hafi verið að ræða eða hvort A hafi skipt um akrein í veg fyrir B. Þegar vafi sé um atvik verði hallinn af sönnunarskorti að hvíla á þeim aðila sem hafi verið óhæfur til aksturs vegna lyfjanotkunar, og hafi úrskurðarnefndin áður beitt slíkri túlkun. Sé þannig byggt á lýsingum ökumanns A, en ekkert liggja fyrir um að hann hafi verið óhæfur til aksturs umrætt sinn, verði að telja að ökumaður B hefði haft nægt ráðrúm til að afstýra árekstri. Þá verði engar ályktanir dregnar af staðsetningu ákoma á bifreiðunum, enda geti margar ástæður legið fyrir því að þær hafi ekki verið á miðjum bifreiðunum, s.s. mismunandi staðsetning þeirra innan akreinar eða það að B hafi reynt að sveigja til vinstri í aðdraganda áreksturs. Séu samkvæmt framansögðu orsakatengsl milli árekstursins og ástands B, sem beri alla sök á honum vegna ástands síns og þess að hann að gætti ekki nægilega að umferð fyrir framan sig.

Álit.

Í 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga er kveðið á um að ökumaður skuli, áður en hann ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar, ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþarfa óþægindi fyrir aðra. Aðila greinir á um hvort M hafi gætt nægilega að þessum áskilnaði. Því er ekki mótmælt sérstaklega að M hafi gefið stefnuljós áður en hann skipti um akrein, en slík merkjagjöf leysir ökumenn ekki undan fyrrgreindri aðgæsluskyldu. Verður að líta til þess að staðhæfingar A um að hann hafi ekið 30-40 metra á vinstri akrein áður en til áreksturs kom og að B hafi verið ekið á ofsahraða eru ekki studdar neinum gögnum. Verður þá ekki litið framhjá því að ákomur á bifreiðunum benda til þess að akreinaskiptum A hafi ekki verið lokið er árekstur varð og að henni hafi því í raun verið ekið yfir á vinstri akrein í veg fyrir B.

Hvað varðar ökumann B þá liggur fyrir að hann var undir áhrifum lyfja og 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, eða hluti sakar, á árekstrinum verði felld á hann, heldur þarf jafnframt að vera orsakasamband milli þess ástands og umrædds áreksturs. Samkvæmt framansögðu er það mat nefndarinnar að orsök árekstursins hafi verið sú að A skipti um akrein í veg fyrir B og verður því ekki talið að sýnt sé fram á orsakasamband við ástand ökumanns bifreiðar B.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 13. júní 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir