

Mál nr. 181/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila (V): V1 og V2****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting. Akreinaskipti.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 24. maí 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 13. júní 2023.
3. Bréf V1 dags. 14. júní 2023 ásamt fylgiskjali.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 16. júní 2023.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis, dags. 28. apríl 2023, varð þann sama dag árekstur milli bifreiðanna A og B, sem M ók, á Reykjanesbraut. Haft er eftir M í skýrslunni að hann hafi ekið B niður rampinn frá Urriðaholtsstræti/Austurhrauni í Garðabæ og fært sig yfir á hægri akrein og svo þaðan á vinstri akrein á Reykjanesbraut til vesturs. Hann hafi ekki séð neina bifreið nálægt og hafi keyrt hægt til samræmis við umferðarhraða. Hann hafi svo heyrt hemlahljóð og A hafi verið ekið aftan á B. Eftir ökumanni A er haft að hann hafi ekið eftir vinstri akrein Reykjanesbrautar til vesturs. Hafi hann náð að hemla aðeins fyrir áreksturinn og verið á u.þ.b. 70 kílómetra hraða á klukkustund þegar A lenti aftan á B.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna að frumkvæði A, sem sendi nefndinni nánari lýsingu sína á atvikum. Þar kemur fram að B hafi skyndilega verið ekið yfir á vinstri akrein framan við A, og hafi ökumaður B ekki metið mismun á umferðarhraða milli hægri og vinstri akreinar réttilega, en meiri umferð hafi verið á hægri akrein, og ekki aukið hraðann samhliða akreinaskiptunum. Hafi A reynt að hemla en vegalengdin milli bifreiðanna verið of stutt. Þá telji A að ökumaður B hefði átt að veita A athygli í aðdraganda akreinaskipta. Tjónanefndin komst að þeirri niðurstöðu að öll sök á árekstri bifreiðanna hvíldi á B sem hefði ekki gætt nægilega að annarri umferð við akreinaskipti.

M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og kemur fram í málskoti að umferð á þessum tíma hafi verið þung og hæg, umferðarhraði á bilinu 15 til 20 kílómetrar á klukkustund og A og B verið ekið í bílaröð. Þegar M hafi ekið 50 til 60 metra eftir vinstri akrein hafi A ekið aftan á B. A hafi þá verið ekið beint aftan á B sem styðji við þá frásögn M að B hafi verið komin að fullu yfir á vinstri akrein er til áreksturs kom, enda hefði ákoman ella verið á vinstra afturhorni hennar. Ekki sé þá í samtímagögnum að finna neinar aðfinnslur ökumanns A varðandi háttsemi M við akreinaskiptin, og bendi þau frekar til þess að aksturslag A, sem hafi verið á 70 kílómetra hraða á akbraut sem stífluð var af bifreiðum, hafi ekki verið til samræmis við aðstæður. Þá bendi gögn málsins til þess að V1 og V2 hafi í upphafi verið sammála um að A bæri sök á umræddum árekstri og virðist niðurstaða tjónanefndar aðeins byggð á síðar til kominni lýsingu A. Sé ótækt að gefa slíkri frásögn meira vægi en skýrslu hlutlauss þriðja aðila um málavexti. Þá sé það ekki rétt sem fram komi í lýsingu A að engin umferð hafi verið á vinstri akrein, enda komi fram í fyrrnefndri skýrslu að bílaröð hafi verið á vinstri akrein. Þá liggi ekkert fyrir um meinta ógætni M við akreinaskiptin í skýrslunni sem sé eina samtímagagn málsins. Staðreyndin sé sú að M hafi ekið 50 til 60 metra eftir vinstri akrein er til áreksturs kom. Miðað við 15 kílómetra ökuhraða taki 12 til 14 sekúndur að aka þá vegalengd og hafi A því gefist nægt svigrúm til að varna árekstri. Telur M því að A beri alla sök á árekstrinum.

Í bréfi V1 til nefndarinnar kemur fram að óumdeilt sé að M hafi skipt tvisvar um akrein frá aðrein áður en til áreksturs kom. Frá þeim stað sem fyrri akreinaskipti hafi fyrst verið heimil og að tjónsstað séu 32 metrar en sé miðað við 15 kílómetra aksturshraða taki 7 sekúndur að aka þá vegalengd, en ekki 12 til 14. Miðað við 70 kílómetra aksturshraða hefði það þá tekið ökumann A 1,5 til 2 sekúndur að aka frá þeim stað þar sem heimilt sé að aka af aðreininni og að árekstrarstað. Á ljósmyndum megi þá greina stutt bremsuför sem gefi til kynna að A hafi haft mjög skamman tíma til að bregðast við háttsemi M. V1 tekur undir sakarmat tjónanefndar og telur ekki tilefni til að leggja hluta sakar á A, sem hafi ekið á löglegum hraða og ekki haft ráðrúm til að forða árekstri þrátt fyrir tilraunir í þá veru. Alvanalegt sé þá

að umferðarhraði sé meiri á vinstri akrein en þeirri hægri og felist ekki gáleysi í því að aka hraðar á þeirri akrein enda sé ökuhraði til samræmis við aðstæður og háttnerisreglur umferðarlaga. Fyrir liggja að M hafi skipt um akrein í aðdraganda áreksturs og beri hann þá sönnunarbyrði þess að A hafi með einhverjum hætti hagað akstri sínum með þeim hætti að rétt sé að leggja á hann sök og hafi slík sönnun ekki tekist.

Í bréfi V2 til nefndarinnar kemur fram að félagið geri ekki sjálfstæðar athugasemdir en taki undir og ítreki það sem komi fram í málflytningi M.

Í viðbótarathugasemdom M kemur fram að M hafi ekið yfir óbrotna línu við fyrri akreinaskiptin og því ekið 50 til 60 metra áður en til áreksturs kom. Engin orsakatengsl séu milli þeirrar háttsemi M og árekstursins. Þá er áréttað að við seinni akreinaskiptin hafi bifreið A verið hvergi sjáanleg og því sé ósannað að A hafi brugðist við um leið og M ók yfir á vinstri akrein. V1 gefi sér því ýmsar forsendur sem standist ekki nánari skoðun. Nærtækast sé að draga þá ályktun að ökumaður A hafi einfaldlega misst einbeitingu við aksturinn, enda hafi aksturslag hans ekki verið til samræmis við aðstæður og umferðarþunga, og hefði B ekki verið þar fyrir hefði A hafnað á annarri bifreið í bifreiðaröðinni.

Álit.

Óumdeilt er að B skipti um akrein í aðdraganda árekstursins. Í 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 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. Ágreiningur er um hversu lengi B var ekið eftir vinstri akrein áður en til áreksturs kom og verður að telja allar staðhæfingar aðila um það efni ósannaðar, enda liggur fyrir að vegarkafllinn frá aðrein að árekstrarstað er stuttur, og enn styttri sé miðað við þann stað þar sem akreinaskipti voru fyrst heimil. Þá liggur fyrir að B skipti tvívegis um akrein í aðdraganda áreksturs og ekkert liggur fyrir um nákvæma staðsetningu hvorra akreinaskipta. Samtímagögn eru af nokkuð skornum skammti og segir ekkert um það í frásögn M í skýrslu Aðstoðar og öryggis hvort hann hafi t.a.m. gefið akreinaskiptin til kynna með merkjagjöf eða með hvaða hætti hann hafi gætt að annarri umferð, heldur kemur aðeins fram að hann hafi ekki séð neinn nálægt. Þá verða engar skýrar ályktanir dregnar af ákomum á bifreiðarnar, en því er í sjálfu sér ekki haldið fram að akreinaskiptum sem slíkum hafi ekki verið lokið þegar til áreksturs kom.

Hvað varðar aksturslag A virðist óumdeilt að aksturshraði hennar hafi verið um 70 kílómetrar á klukkustund í aðdraganda áreksturs, en á tjónsstað er 80 kílómetra hámarkshraði. Er þá ekki sýnt fram á að það hafi verið í ósamræmi við aðstæður eða umferðarhraða á vinstri akrein en sönnunarbyrði slíkra staðhæfinga hvílir á M. Er þá ekki sýnt fram að aksturslag A hafi verið ámælisvert að öðru leyti, og benda gögn málsins til þess að hann hafi reynt að afstýra árekstri en ekki gefist nægt ráðrúm til þess.

Af gögnum málsins verður því að telja að árekstur aðila megi rekja til þess að ökumaður B, þ.e. M, hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga um að ganga úr skugga um að unnt væri að skipta um akrein án þess að skapa hættu eða óþarfa óþægindi fyrir aðra umferð. Er þá ekki sýnt fram á að efni séu til þess að leggja hluta sakar á A.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 7. júlí 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir