Mál nr. 85/2025
Nafn málskotsaðila (M)
Nöfn varnaraðila (V): (V1) og (V2).
Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.
Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttekið 19. febrúar ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 6. mars 2025.
3. Bréf V2 dags. 11. mars 2025.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 17. mars 2025.

Málsatvik.

Hinn 30. janúar 2025, varð árekstur milli bifreiðanna B og C og A og B á Vesturlandsvegi. Í fyrirliggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis er haft eftir ökumanni B að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni og hún runnið til hliðar og á C, við það hafi B snúist á veginum þannig að hún sneri á móti aksturstefnu og þá hafi A komið og lent framan á B. Eftir M, ökumanni A, er haft að hann hafi ekið á eftir B, sem hafi skyndilega tekið að rása á veginum og lent á C, eftir það hafi B snúist og verið öfug á veginum. M hafi reynt að hemla en ekki tekist það og lent framan á B. Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla sök á framtjóni á B sem varð við árekstur A og B þar sem hann hefði ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig.

M fellir sig ekki við þau málalok og krefst þess fyrir nefndinni að ökumaður B verði látinn bera alla sök á árekstrinum, en til vara að sök verði skipt að jöfnu. Í málskoti lýsir M atvikum svo að hann hafi ekið í 50-60 metra fjarlægð á eftir B, og hafi séð hana sveiflast til að því er virtist við akreinaskipti, en M hafi þó ekki séð þegar B rakst á C. B hafi svo snúist við á veginum og komið, að því er M virtist, akandi á móti umferð á sömu akrein og A. Hafi M hafið hemlun um leið og hann sá B sveiflast til og hafi A næstum því verið kyrrstæð er B skall framan á A, en í kjölfar árekstursins hafi B snúist og valdið skemmdum á vinstri framhurð A. M hafi sýnt fulla aðgát við aksturinn og ekið á hraða sem hæfði aðstæðum og haldið sig í góðri fjarlægð frá B. Hann telji hins vegar að ökumaður B hafi ekki sýnt næga aðgát við aksturinn miðað við aksturssskilyrði sem hafi verið erfið, og eins og atvik horfi við honum velti hann jafnvel fyrir sér hvort ökumaður B hafi staðið á bensíngjöfinni augnablikum fyrir áreksturinn.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, til nefndarinnar kemur fram að ekki hafi skapast nein hætta á vettvangi fyrr en ökumaður B hafi ákveðið að skipta um akrein við ófullnægjani aðstæður. Á sama tíma hafi M haft fulla stjórn á ökutæki sínu og ekið eftir sinni akrein í viðunandi fjarlægð frá öðrum ökutækjum. Sé meginorsök árekstursins sú að ökumaður B hafi skipt um akrein án þess að gæta nægilega að áskilnaði 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og við það hafi hann misst stjórn á ökutæki sínu. Sé því rétt að hann beri alla sök á árekstri A og B.

Í bréfi V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, til nefndarinnar kemur fram að ekki sé unnt að byggja á því að um akreinaskipti hafi verið að ræða, enda komi frásögn M hvað það varðar aðeins fram í málskoti, en ekki frumgögnum málsins. Telji V2 því að umrætt tjón sé að rekja til þess að M hafi ekki gætt nægilega að hátternisreglu 4. gr. né áskilnaði 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga um að hafa nægjanlegt bil á milli bifreiða. Beri A því alla sök á árekstri A og B.

Í viðbótarathugasemdum M eru gerðar athugasemdir við það að skýrslu Aðstoðar og öryggis hafi verið skilað inn án þess að aðilar hafi átt þess kost að gera athugasemdir við hana. Er þá áréttað að atvik hafi virst honum þau að B hafi verið við akreinaskipti þegar henni var ekið yfir snjóhrygg sem hafði hlaðist upp milli akreina. Hvort sem um akreinaskipti eða ekki var að ræða sé þá ljóst að ökumaður B hafi misst stjórn á henni við akstur yfir snjóhrygginn og hafi ekki sýnt nægilega aðgát við aksturinn. Sé óeðlilegt að M sé látinn bera alla ábyrgð á óvarlegum akstursmáta B.

Álit.

Í fyrirliggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis, en líta verður til hennar sem frumgagns í málinu, er rakinn framburður ökumanna A, B og C. Hvergi kemur fram í skýrslunni að B hafi verið við akreinaskipti í aðdraganda atviksins, og að það hafi leitt til þess tjóns sem á eftir kom. Af lýsingu M fyrir nefndinni segir að svo hafi það litið út fyrir honum, en óumdeilt er að B rann til hliðar og snerist síðar á veginum. Er því ekki unnt að byggja á því að ökumaður B hafi verið við akreinaskipti í aðdraganda áreksturs og að orsök tjónsins megi rekja til þess að hann hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 20 gr. umferðarlaga við akreinaskiptin, en þar segir að áður en ökumaður skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Liggur þá ekki fyrir að bifreið B hafi að einhverju leyti verið vanbúin til aksturs eða að ökumaður hennar hafi að öðru leyti gerst brotlegur við umferðarlög. Eins og atvikum er hér háttað verður M að bera hallann af þeim sönnunarskorti, og verður því ekki talið sýnt fram á annað en að um óhapp hafi verið að ræða þegar B rann til hliðar.

Óumdeilt er að B snerist á veginum þannig að hún sneri í öfuga akstursstefnu á þeirri akrein sem A ók eftir og að framendar A og B skullu saman. Verður þá jafnframt að miða við að A hafi ekið á B en í fyrrgreindri skýrslu er haft eftir M að hann hafi lent framan á B. Er það til samræmis við framburð ökumanns B sem segir að A hafi lent á honum. Í slíkum tilvikum hefur verið miðað við það að ökumaður ökutækis sem rennur til eða snýst á akrein beri ekki sök á tjóni nema sýnt sé fram á að um vanbúnað ökutækis sé að ræða.

Með vísan til framangreinds, sbr. 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga þar sem kveðið er á um að ekið skuli svo langt á eftir ökutæki að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækja, svo og 1. mgr. 36. gr. laganna um að akstri skuli haga þannig að ökumaður geti stöðvað aksturinn áður en komið er að hindrun, er því óhjákvæmilegt að hafna kröfu M.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber ábyrgð á árekstri A og B.

Reykjavík, 12. maí 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson Hildigunnur Hafsteinsdóttir Heiða Óskarsdóttir