

Mál nr. 40/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila (V): (V1), (V2) og (V3).****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A), (B) og (C).****Sakarskipting.****Gögn.**

6. Málskot dags. 25. janúar 2024 ásamt fylgiskjölum.
7. Bréf V1 dags. 19. febrúar 2024 ásamt fylgiskjali.
8. Bréf V3 dags. 14. mars 2024 ásamt fylgiskjali.
9. Bréf V2 dags. 3. júní 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis, dags. 11. janúar 2024, varð þann sama dag umferðaróhapp við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Háaleitisbrautar. Atvikalýsing í skýrslunni er sú að öllum bifreiðunum hafi verið ekið norður Kringlumýrarbraut að gatnamótum Háaleitisbrautar. C, sem M ók, hafi verið á vinstri beygjuakrein. A hafi verið ekið á vinstri akrein og B á hægri akrein. A og C hafi verið ekið hlið við hlið og C ætlað að skipta yfir á vinstri akrein en ekki fengið tækifæri til þess. A hafi verið sveigt inn á hægri akrein þannig að B hafi nauðhemlað en runnið áfram vegna bleytu á veginum og A rekist í hægri hlið B. Bifreið hafi verið kyrrstæð á vinstri beygjuakrein gegn rauðu umferðarljósi og til að forðast árekstur við hana hafi C beygt í veg fyrir A með þeim afleiðingum að vinstra framhorn A rakst á vinstra afturhorn C, sem snerist á veginum og fór í veg fyrir B sem hafi ekið á vinstri hlið C.

Er í skýrslunni haft eftir ökumanni A að hann hafi verið að aka að gatnamótunum á u.þ.b. 40 kílómetra hraða á klukkustund og C hafi komið á mikilli ferð á beygjuakreininni. Þar hafi bifreið verið stöðvuð gegnt rauðu ljósi og C hafi „sippað“ sér milli akreina og í veg fyrir A.

Haft er eftir ökumanni B að hann hafi verið aðeins fyrir aftan A og tekið eftir því að A hafi aðeins sveigt yfir á hægri akrein. Hafi hann þá hemlað en ekki náð að stöðva og A hafi nuddast við B. Þá hafi C hafnað fyrir framan B og B hafnað í hliðinni á honum. Hafi aksturshraði B verið um 40 kílómetrar á klukkustund er hann byrjaði að hemla.

Eftir M, ökumanni C, er haft að hann hafi ætlað að skipta yfir á vinstri akrein en A hafi verið ekið þar á sama hraða og C og ekki hleypt honum yfir á akreinina. Þegar C sá að bifreið var staðsett á beygjuakreininni hafi hann „panicað“ smá og farið í eina lausa plássíð sem hann sá. Hafi hann því beygt til hægri og A þá „bommað“ á hann. Þá segist C 90% viss um að það hafi verið grænt ljós á beyguljósunum og að hann sé ekki viss á hvaða hraða hann hafi ekið.

Í málskoti byggir M á því að A hafi verið ekið aftan á C og sé C því í rétti gagnvart A. Hann lýsir atvikum þá nánar svo að hann hafi verið búinn að reyna akreinaskipti í nokkurn tíma en A hafi alltaf verið á sama hraða og C. M hafi þá aukið hraðann og hafi hann verið „fleygiferð“ eins og A haldi fram en A bara á 40 kílómetra hraða hefði aftanáakstur ekki átt að eiga sér stað. M hafi þá verið í uppnámi og mjög brugðið á vettvangi enda leggi hann sig fram um að fara að umferðarreglum. Þá vísar M til ljósmynda af C er taki af allan vafa um það að um aftanáakeyrslu hafi verið að ræða.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, segir að ljóst sé að áreksturinn varð með þeim hætti að M reyndi að skipta yfir á akrein A og ekki séð tækifæri til þess. Hann hafi a lokum smeygt sér fyrir framan A á vinstri akrein. Er C hafi verið ekið í veg fyrir A hafi A sveigt lítilliga yfir á hægri akrein og rekist á hlið B og í framhaldinu aftan á C. Hafi það leitt til þess að C hringsnerist á veginum og hafnaði í veg fyrir B sem var ekið á hana. Sé óumdeilt að A hafi verið ekið aftan á C. Þann áakstur megi hins vegar rekja til þess að C hafi verið ekið í veg fyrir A og tekið upp hemlunarvegalengd hennar. Það hafi einnig leitt til áreksturs milli A og B. Tjónið verði því rakið til akreinaskipta C í veg fyrir umferð og skuli tjón á A og B því vera bótaskyldt úr ábyrgðartryggingu hennar.

V3, sem var vátryggjandi C á tjónsdegi, lýsir í bréfi til nefndarinnar þeirri afstöðu að C beri alla ábyrgð á umræddum árekstri þar sem hann hafi ekki gætt nægilega að annarri umferð áður en skipt var um akrein.

V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, gerir ekki sérstakar athugasemdir vegna málsins en vísar til fyrirbyggjandi gagna.

Álit.

Atvik að baki umræddum árekstri virðast liggja fyrir og ekki er um þau deilt sem slík. Er m.a. óumdeilt að A hafi ekið aftan á C. Rétt er í upphafi að áréttu að þó um aftanáakstur sé að ræða leiðir það ekki sjálfkrafa og í öllum tilvikum til þess að sök sé lögð á þann ökumann sem ekur aftan á.

Samkvæmt atvikalýsingum virðist ljóst að M hafi reynt að skipta um akrein í einhvern tíma en ekki haft tækifæri til þess fyrr en rétt við vegamótin. Þá hafi hann sætt færir og ekið í „autt pláss“ framan við A. Má þá jafnframt skilja framburð M svo að hann hafi orðið að skipta um akrein til að forða árekstri við bifreið sem var kyrrstæð á beygjuakreininni.

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.

Verður að telja sýnt að M hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að þessum áskilnaði og verður að telja að bein orsakatengsl séu milli þess með hvaða hætti hann viðhafði akreinaskipti og þess að A sveigði yfir á hægri akrein og á B og þess að A var ekið aftan á C sem snerist á veginum og hafnaði í veg fyrir B. Er það því mat nefndarinnar að tjón sem varð á A og B vegna atviksins skuli bótaskyldt úr ábyrgðartryggingu C.

Þær skýringar sem M gefur fyrir akreinaskiptunum og því að hafa framkvæmt þau með þessum hætti breyta þá ekki ábyrgð hans að þessu leyti né gefa þau tilefni til sakarskiptingar. Er enda fyrrgreint lagaákvæði afdráttarlaust hvað aðgæsluskyldu varðar og liggur ekkert fyrir um að háttsemi A, B eða ökumanns hinnar óþekktu kyrrstæðu bifreiðar, í aðdraganda áreksturs hafi verið í andstöðu við ákvæði umferðarlaga eða að öðru leyti slík að hluti sakar verði lagður á þá.

Niðurstaða.

Ökumaður C, ber alla sök á umræddu atviki.

Reykjavík, 3. september 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir