

Mál nr. 303/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila : (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 15. ágúst 2024, ásamt fylgiskjali.
2. Bréf V2, dags. 11. september 2024, ásamt fylgiskjöllum.
3. Tölvupóstur V1, dags. 30. september 2024, ásamt fylgiskjöllum.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 11. október 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum varð árekstur með bifreiðunum A, sem vátryggð er hjá V1 og B, sem vátryggð er hjá V2 á Reykjanesbraut til norðurs, við Stekkjarbakka. Ökumaður A kveðst hafa ekið frá Stekkjarbakka inn á Reykjanesbraut til norðurs með fyrirhugaða beygju til vinstri á gatnamótum við Bústaðaveg. Kveðst hann hafa skipt um akrein og var þá óþekktri bifreið ekið aftan á bifreið hans. Við áreksturinn snerist A og rakst utan í vegríð hægra megin. Hafi óþekktu bifreiðinni verið ekið af vettvangi. Vitni að árekstrinum elti óþekktu bifreiðina, sem reyndist vera bifreiðin B, að bifreiðastæði á Straumi. Þar hafði ökumaður yfirgefið hana og gengið að nálægu strætisvagnaskýli þar sem lögregla handtók hann vegna gruns um ölvun við akstur. Ökumaður B segir bifreiðina A hafa verið ekið í veg fyrir sig og að hann hafi orðið skelkaður eftir áreksturinn og því ekið af vettvangi. Kveðst hann ekki hafa ekið undir áhrifum áfengis, aðeins drukkið áfengi eftir að hann lagði bifreiðinni í bifreiðastæðið. Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla sök á umræddum árekstri fyrir að gæta ekki nægjanlega að annarri umferð við akreinaskipti. M, sem er eigandi bifreiðarinnar A, telur einsýnt að bifreið hans sé í fullum rétti.

V1, sem er vátryggingafélag A, telur að ökumaður B eigi að bera alla sök á umræddum árekstri. Við úrlausn málsins verði að líta til þess að ökumaður B var undir áhrifum áfengis þegar atvikið átti sér stað og braut með því gegn 2. mgr. 48. gr., 1. mgr. 49. gr. og 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Ljóst sé að þegar ökumaður aki bifreið undir áhrifum áfengis, lengist viðbragðstími hans. Hefði ökumaður B verið allsgáður þegar árekstur varð, séu líkur fyrir því að hann hefði getað brugðist við aðstæðum og forðað því að árekstur varð. Þá vísar V1 til 5. mgr. 52. gr. umferðarlaga þar sem fram kemur að ökumanni er óheimilt að neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna í sex klukkustundir eftir að akstri lýkur ef ætla megi að lögreglurannsókn fari fram vegna akstursins.

V2, sem er vátryggingafélag B, kveðst vera sammála niðurstöðu tjónanefndar. Meginorsök árekstursins sé að rekja til þess að bifreið M var skipt um akrein og tók við það upp hemlunarvegalengd bifreiðarinnar B. Gerðist ökumaður A því brotlegur við 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga og við almenna háttarnisreglu 1. mgr. 4. gr. laganna. Þá telur V2 að M hafi ekki sýnt fram á orsakatengsl á milli meints umferðarlagabrot ökumanns B og þess tjónsatviks sem varð.

Álit.

Óumdeilt er að ökumaður A hafi skipt um akrein í aðdraganda áreksturs. Einnig er óumdeilt að ökumaður B mældist með áfengi í blóði eftir áreksturinn en hann hafnar því að hafa ekið undir áhrifum áfengis. Ekki liggur fyrir matsgerð frá Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði um ætlað áfengismagn í blóði ökumanns B um það leyti sem árekstur varð. 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 hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Af framburðarskýrslu sem fyrirtækið Aðstoð & öryggi tók af ökumanni A og af framburði hans hjá lögreglu, verður að miða við að ökumaður A hafi ekki gætt nægilega að fyrrgreindum áskilnaði umrætt sinn. Í framburði hans hjá Aðstoð & öryggi kemur fram að ökumaður A hafi skipt um akrein og strax í kjölfarið hafi verið ekið aftan á bifreiðina. Kvaðst ökumaður A hafa verið á um 70 km/klst. Í framburðarskýrslu hans hjá lögreglu kveðst hann ekki hafa séð neinn á vinstri akreininni þegar hann færði sig yfir, svo hafi örstuttu síðar verið ekið aftan á bifreið hans. Ákoma á bifreiðinni A eftir

bifreiðina B er aftan á vinstra afturhorni. Tjón á bifreiðinni B er aðallega á hægri framborni bifreiðarinnar. Styður það þá frásögn ökumanns B að bifreiðinni A hafi verið ekið í veg fyrir B. Getur ökumaður A ekki til um það hvort hann hafi gefið stefnumerki áður en hann skipti um akrein. Þrátt fyrir að ökumaður B hafi mögulega verið undir áhrifum áfengis við akstur umrætt sinn og með því brotið gegn 2. mgr. 48. gr. sbr. 1. mgr. 49. gr. umferðarlaga, dugar það eitt og sér ekki svo sök á árekstrinum verði felld á hann. Orsakasamband þarf að vera á milli þess ástands og umrædds áreksturs. Af fyrirbyggjandi gögnum, einkum framburði ökumanns A, ákomum á bifreiðum, ökuhraða bifreiðar A, sem var undir leyfilegum hámarkshraða á vettvangi, sem og óvissu um stefnumerkjagjöf og mögulega ölvun ökumanns B á meðan áreksturinn átti sér stað, er ósannað að orsakasamband sé milli ölvunar ökumanns B og árekstursins. Því ber ökumaður A alla sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 26. nóvember 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir