

Mál nr. 125/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 1. apríl 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V1, dags. 11. apríl 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir V2, dags. 21. maí 2025, ásamt fylgiskjölum

Málsatvik.

Hinn 6. desember 2024, varð árekstur milli bifreiðanna A, sem er í eigu M, og tryggð hjá V2, og B, sem er tryggð hjá V1, á Stórhöfða í Reykjavík. Í fyrirbyggjandi skýrslu AÖ er eftirfarandi haft eftir ökumanni A: „Ég ók eftir götunni (Stórhöfði til vesturs) og ætlaði að beygja til vinstri (inn að Stórhöfða 34-40) ... Þegar ég var að nálgast gatnamótin þar sem ég ætlaði að beygja til vinstri gaf ég stefnuljós til vinstri. Ég gaf stefnuljós til vinstri mjög tímalega áður en ég ætlaði að beygja. Þegar ég kom svo að gatnamótunum og beygði til vinstri þá allt í einu var hinum bílnum ekið vinstra megin við bílinn minn. Hinn bíllinn kom á töluverðum hraða að mér fannst.“ Í skýrslunni er eftirfarandi lýsing höfð eftir ökumanni B: „Ég ók á eftir hinum bílnum. Hinn bíllinn var stöðvaður fyrir framan mig á götunni. Ég stoppaði þá fyrir aftan hinn bílinn. Ég sá engin stefnuljós til vinstri á hinum bílnum. Ég hélt því að bílstjórinn á hinum bílnum ætlaði bara að stoppa og vera kyrr. Ég beygði því til vinstri og ætlaði að aka fram hjá hinum bílnum. Þegar ég ók fram hjá hinum bílnum þá allt í einu var hinum bílnum beygt til vinstri og utan í bílinn minn.... Ég vil taka það sérstaklega fram að hinn bíllinn var stöðvaður á götunni með engin stefnuljós til vinstri þegar ég ók fram hjá hinum bílnum.“ Af framangreindu má sjá að lýsing ökumanna á aðdraganda árekstursins og á árekstrinum er ólík. Nánar verður fjallað um atvik máls undir álit hér á eftir.

Í málskoti kemur fram að M telur að ökumaður B eigi að bera alla ábyrgð á árekstrinum. Færir M rök máli sínu til stuðnings.

Í málinu liggur fyrir eftirfarandi niðurstaða tjónanefndar: „Áreksturinn náðist á upptöku úr öryggismyndavél. Sést þar hvar bifreiðunum var ekið eftir Stórhöfða og er ökumaður bifreiðarinnar [A] beygði til vinstri var bifreiðinni [B] ekið vinstra megin fram úr og áreksturinn varð. Á myndbandinu má sjá hvar stefnuljós logaði til vinstri á bifreiðinni [A]. Af gögnum málsins virtum verður sök skipt þannig að ökumaður bifreiðarinnar [A] ber 1/3 hluta sakar fyrir að gæta ekki að umferð að aftan er hann ók í vinstri beygju. Ökumaður bifreiðarinnar [B] ber 2/3 hluta sakar fyrir ógætilegan framúrakstur.“

Í athugasemdum frá V1, dags. 11. apríl 2025, kemur fram að félagið gerir aðallega þá kröfu að A verði látinn bera 2/3 hluta sakar og B 1/3. Til vara er þess krafist að niðurstaða Tjónanefndar verði staðfest og til þrautavara, m.a. með vísan í 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga, er þess krafist að sök verði skipt til helminga milli A og B. Færir V1 ítarleg rök til stuðnings aðalkröfu sinni. Er þar m.a. vísað í 19. og 23.-24. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 auk nokkurra tilgreindra úrskurða nefndarinnar. Byggir V1 m.a. á því að það sé með öllu óljóst að ökumaður A hafi gefið stefnumerki áður en framúrakstur B hófst og jafnvel þó það teljist sannað losi það ekki ökumanns A undan þeirri varúðarskyldu sem á honum hvíldi. Honum hafi því sérstaklega borið að gefa gaum umferð sem á eftir kom, ekki síst vegna þess að um var að ræða fullbrotna miðlínu. B hafi því verið heimilt að aka fram úr A. Þá mótmælir V1 því sem ósönnuðu að ökumaður B hafi ekið oft hratt.

Í athugasemdum V2, dags. 21. maí 2025, kemur fram að félagið telur rétt að ökumaður B beri alla ábyrgð á árekstrinum. Bendir V2 á að frásögn ökumanns B í skýrslu AÖ sé í hrópandi ósamræmi við það sem sjáist á fyrirbyggjandi myndbandi af atvikinu. Þar megi sjá að A hafi verið ekið eftir Stórhöfða með viðvörunarljós á, en þau síðan slökkt, tímalega hægt á A og gefið stefnuljós til vinstri, áður en vinstri beygjan var tekin. Leggur V2 áherslu á varúðarskylda samkvæmt umferðarlögum hafi hvílt á báðum ökumönnum. Hins vegar bendi fyrirbyggjandi upplýsingar/gögn til þess að ökumaður A hafi ekið varlega og tekið fullt tillit til annarrar umferðar, enda hafi öll merkjagjöf að hans hálfu verið í samræmi

við lög og reglur. Því verði ekki að mati félagsins séð að áreksturinn verði rakin til sakar ökumanns A. V2 telur hins vegar að öðru máli gegni um ökumann B. Hann hafi ekið hratt fram úr A þrátt fyrir að hann hafi átt að gera sér grein fyrir að hægt hafi verið á ökuhraða A og stefnuljós gefið til vinstri. Þá telur V2 að þegar frásögn ökumanns B í skýrslu AÖ sé borin saman við það sem fram kemur á myndbandinu virðist sem svo að athygli hans hafi verið skert er hann tók þá ákvörðun að aka fram úr A.

Álit.

Ágreiningur þessa máls hverfist um sakarskiptingu milli ökumanns bifreiðar A og ökumanns bifreiðar B vegna áreksturs á Stórhöfða er B reyndi að aka fram úr A um leið og síðarnefndu bifreiðinni var beygt til vinstri.

Samkvæmt 23. – 24. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 ber ökumönnum ávallt að sýna aðgæslu við framúrakstur en á tjónsstað var miðlína vegar fullbrotin og skv. 36. gr. merkjareglugerðar nr. 250/2024. er ökumönnum heimilt að aka yfir hana enda sé gætt varúðar. Í b-lið 2. mgr. 23. gr. umferðarlaga segir hins vegar: „Ökumaður sem ætlar fram úr ökutæki skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu og athuga sérstaklega: b. Að sá sem á undan er hafi ekki gefið merki um að hann ætli að beygja til vinstri eða aka fram úr öðru ökutæki sem á undan er.“ Þá kemur fram í 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga að ekki má aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim.

Nefndin telur að ökumaður B hafi brotið gróflega gegn framangreindum ákvæðum. Í því sambandi bendir nefndin á eftirfarandi. Í málinu liggur fyrir myndband af aðdraganda árekstursins og af árekstrinum sjálfum. Nefndin telur að þar komi m.a. eftirfarandi fram. Bifreiðinni A var ekið vestur Stórhöfða með viðvörunarljós kveikt. Tímanlega áður en A kom að gatnamótum þar sem ætlunin var að beygja til vinstri voru viðvörunarljósin slökkt og gefið stefnuljós til merkis um að ætlunin væri að beygja til vinstri. Þá má greinilega sjá að ökumaður hægir tímalega á A áður en ætlunin var að beygja til vinstri. Nefndin bendir sérstaklega á að það má greinilega sjá af myndbandinu að stefnuljósið á A er farið að loga áður en B hefur eiginlegan framúrakstur. Ökumaður B hefði því með eðlilegri árvekni átt að sjá stefnuljósið og að hægst hafði á A. Hann hefði því átt að hætta við fyrirhugaðan framúrakstur, nokkuð sem hann gerði ekki. Þá má einnig sjá á myndbandinu að B var ekið fremur hratt í tilraun til að aka fram úr A.

Nefndin bendir einnig á að samkvæmt 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður sem ætlar að beygja á vegamótum ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra sem fara í sömu átt. Samkvæmt 7. mgr. 19. gr. umferðarlaga á ákvæðið einnig við um akstur yfir akbraut eða af henni þótt ekki sé um vegamót að ræða. Á ökumanni A hvíldi því einnig ákveðin varúðarskylda í aðdraganda atviksins. Nefndin telur hins vegar að við mat á því hvort í háttsemi A hafi falist brot á þeirri skyldu þurfi einnig að horfa til þess sem að framan greinir um háttsemi ökumanns B, auk þeirrar staðreyndar að ökumaður A gaf tímalega stefnuljós og hægði á bifreiðinni áður en hann hugðist beygja til vinstri og að af myndbandinu má ráða að ökumaður A hafði mjög skamman tíma til að átta sig á því að B hugðist keyra fram úr A. Telur nefndin, með vísan í framangreint, að ökumaður A hafi uppfyllt þær skyldur sem leiða má af 19. gr. umferðarlaga.

Nefndin hefur því komst að þeirri niðurstöðu að það teljist sannað að áreksturinn megi rekja til sakar ökumanns bifreiðar B. Hann beri því alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber ábyrgð á árekstri A og B.

Reykjavík, 10. júní 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir