

Mál nr. 98/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 12.mars 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V1, dags. 3. apríl 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir V2, dags. 11. júní 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum var bifreiðinni A ekið aftan á bifreiðina B 11. janúar 2025. Áreksturinn varð á Bæjarhálsi í Reykjavík. Ágreiningur er um atvik máls.

M lýsir atvikum máls með þeim hætti að hann hafi ekið A, sem er ábyrgðartryggð hjá V1, frá Höfðabakka inn á vinstri akrein Bæjarháls. Hafi hann ekið þar á eftir öðrum bíl. Stuttu áður en vinstri akreinin sameinast hægri akreininni segist M hafa horft eftir umferð á hægri akrein og séð þá hvar B var ekið þar á miklum hraða og hafi ökumaður B ekki gefið honum né bílnum sem var fyrir framan A á vinstri akrein færi á að skipta um akrein, þó báðar þær bifreiðar hafi þá verið framar en B. Kvaðst M við þetta hafa hægt ferð og hleypt B fram hjá. Er ökumaður B ók fram hjá kvaðst M hafa flautað á hann og í kjölfarið skipt um akrein og ekið fyrir aftan B. Þá hafi ökumaður B hins vegar hemlað skyndilega og stöðvað B án nokkurrar sjáanlegrar ástæðu, með þeim afleiðingum að M náði ekki að bregðast við og ók aftan á B.

Í tilkynningu frá ökumanni B til V2, sem ábyrgðartryggði þá bifreið, er tildrögum árekstursins hins vegar lýst þannig: „Ekið austur Bæjarháls, stöðvað á rauðu ljósi við Bitruháls. [B] er annar (eða þriðji, ekki viss) bíll hægra megin. [A] er vinstra megin. Við grænt ljós er ekið af stað yfir gatnamótin. Handan við gatnamótin þurfa bílar vinstra megin að fara yfir á hærri akrein. [B] hægir á/stöðvar vegna umferðar og [A] ekur aftaná þar sem þrengingin endar.“

Í málinu liggur fyrir töluþóstur frá nafngreindu vitni að árekstrinum. Þar lýsir vitnið málsatvikum með þeim hætti að þegar A hafi ætlað að skipta um akrein, þ.e. af vinstri yfir á hægri, hafi B komið „á fanta keyrslu á miklum hraða og frekjust þannig að [B] þarf að gefa eftir og hægja á sér til þess að fara fyrir aftan [A] bílinn.“ Þá tekur vitnið fram að eftir að A hafi verið komin aftur fyrir B „þá flautar [A] á [B] og með því neglir [B] harkalega niður. Þetta var augljóslega reiði nauðhæmlun þar sem [B] hafði nóg pláss fyrir framan sig. Ef þessi ágæti ökumaður á [B] hefði keyrt á venjulegum hraða þá hefði þessi árekstur aldrei átt sér stað. Ef að sannarlega á að segja þá er enginn annar tjónvaldur þarna annar en [B] fyrir óþarfa nauðhæmlun.“

Málið var lagt fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A beri helming sakar fyrir að gæta ekki nægjanlega að umferð fyrir framan sig og ökumaður B beri helming sakar fyrir tilhæfulausa stöðvun.

M, sem var ökumaður A, telur sig hafa verið í fullum rétti og fellir sig því ekki við niðurstöðu tjónanefndar. Krefst hann þess að nefndin úrskurði á þá leið að hann beri enga sök í málinu, enda sýni göng málsins að svo sé. Vísar hann m.a. til þess sem að framan greinir um atvik máls, m.a. í frásögn vitnis og að hann hafi verið í eðlilegri fjarlægð frá B enda hafi hann ekki átt að þurfa að reikna með því að B myndi snögghemla án sýnilegrar ástæðu.

Í athugasemdum V1 til nefndarinnar, dags. 12. mars 2025, bendir félagið í það ósamræmi sem birtist í framangreindum frásögnum um atvik máls. Telur V1 að framburður vitnisins sýni ótvírætt fram á að frásögn M sé sannleikanum samkvæm en sú sé ekki raunin um frásögn ökumanns B. Þá telur V1 ljóst að þegar M ætlaði að skipta um akrein, þ.e. af vinstri yfir á hægri, hafi hann gætt fyllstu varúðar þrátt fyrir glannalegan akstur B á hægri akrein sem síðan hafi snögghemlað öllum á óvörum eftir að A var komin aftan við B á hægri akrein. Í þessu sambandi bendir V1 á 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem segi meðal annars að ökumaður megi ekki hemla svo snögglega að það skapi hættu fyrir aðra

umferð. Þá sé einnig að finna í 4. gr. sömu laga almennar reglur um tillitssemi og varúð í umferðinni. Telur V1 að framangreint eigi að leiða til þess að öll sök í málinu verði lögð á B.

Í athugasemdum frá V2 til nefndarinnar, dags. 11. júní 2025, kemur m.a. fram að félagið telur liggja fyrir að ökumaður B hafi hemlaði skyndilega í aðdraganda árekstursins. Þrátt fyrir það telur V2 að ekki sé hægt að fallast á að ökumaður A beri enga ábyrgð, enda hafi honum borið að gæta að því að nægilegt bils væri milli bifreiðanna. Vísar V2 í 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 máli sínu til stuðnings. Þá sé mælt með því að bil milli ökutækja taki ekki minna en þrjár sekúndur að aka. Telur V2 að rétt sé að skipta sök til helminga milli ökumanna.

Álit.

Ágreiningur snýr bæði að atvikum máls og hver skuli bera ábyrgð á árekstrinum þar með talið hvort skipta skuli sök milli A og B.

Í 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Við mat á sök ökumanna er litið til háttisreglna umferðarlaga nr. 77/2019.

Í 4. ml. 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur fram að ökumaður skuli haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar sem fram undan er og hann sér yfir og áður en komið er að hindrun. Einnig kemur fram í 2. mgr. 18. gr. sömu laga að ökutæki, sem ekið er á eftir öðru, skal vera svo langt frá því að ekki skapist hætta á árekstri, jafnvel þótt ökutækið sem á undan fer stöðvi eða dragi úr hraða. Ljóst er að framangreind skylda hvíldi á M eftir að hann hafði sveigt A af vinstri akrein yfir á þá hægri og keyrði á eftir B.

Eins og að framan greinir á segir í 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 að ökumaður megi ekki hemla svo snögglega að það skapi hættu fyrir aðra umferð. Þá er einnig að finna almenna reglu um tillitssemi og varúð í umferðinni í 1. ml. 1. mgr. 4. gr. sömu laga. Þegar horft er til fyrirbyggjandi gagna í málinu, m.a. annars vitnisburðar tilgreinds einstaklings, hefur nefndin komist að þeirri niðurstöðu að háttsemi ökumanns B í umrætt sinn hafi falið í sér gróft brot á framangreindum tveimur ákvæðum. Jafnframt telur nefndin, þrátt fyrir það sem segir í 2. mgr. 18. og 4. ml. 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga, að háttsemi M hafi ekki verið þess eðlis, séð í ljósi sakarstigs háttsemi ökumanns B, að ástæða sé til þess að M beri sök í málinu. Nefndin hefur því komist að þeirri niðurstöðu að ökumaður B eigi að bera alla sök.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðarinnar B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 25. júní 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir