

Mál nr. 201/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Árekstur. Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 2. júní 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V1, dags. 9. júlí 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir V2, dags. 7. ágúst 2025, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 30. janúar 2024, varð árekstur með bifreiðunum A og B á Reykjanesbraut til móts við álverið í Straumsvík hinn 30. janúar 2024. Ökumaður B lést í kjölfar slyssins og er því ekki til frásagnar um aðdraganda áreksturs. Bifreiðin A er stór vöruflutningabifreið með tengivagn og bifreiðin B fólksbifreið. Í lögregluskýrslu er haft eftir ökumanni A að hann hafi ekið á um 70 km/klst frá Keflavík í átt að Hafnarfirði þegar bifreiðinni B var skyndilega ekið í veg fyrir hann. Kvaðst hann ekki hafa getað afstýrt árekstrinum þar sem varð mjög snögglega. Vitni sem ók á eftir bifreiðinni B gaf sig fram á vettvangi. Kvaðst hún ekki hafa séð hvor bifreiðin hafi farið yfir miðlínuna en sagði að innsæið hennar taldi það vera B. Taldi vitnið líklegt að B hafi verið ekið á 80 km/klst. hraða. Hámarkshraði á vettvangi var 70 km/klst.

Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður B bæri alla sök á árekstrinum þar sem sannað þætti að hann hefði ekið yfir miðlínu vegar. Bifreiðin B er tryggð með ábyrgðartryggingu hjá V2 og af hálfu V2 var því lýst yfir að það myndi ekki hlíta úrskurði tjónanefndar. M er eigandi bifreiðarinnar A og V1 ábyrgðartryggjandi bifreiðarinnar. Telur M engan vafa leika á því að ökumaður B hafi misst stjórn á bifreið sinni í aðdraganda áreksturs sem endaði með þeim hræðilega hætti að ökumaðurinn hafi farið yfir á rangan vegarhelming þar sem hann skall harkalega framan á vinstra framhorni bifreiðarinnar A. Vísar M til niðurstöðu Rannsóknarnefndar samgönguslysa sem komst að sömu niðurstöðu.

V1 vísar til fyrirbyggjandi gagna frá lögreglu þ.m.t. yfirlitsmyndar af vettvangi og telur ljóst af aðstæðum á vettvangi að bifreiðin B hafi ekið yfir miðlínu er árekstur varð. Ómöguleiki sé fólgin í því miðað við staðsetningu B í kjölfar áreksturs, við hægri brún vegar, og hjólfara sem sjást á yfirlitsmyndinni, að B hafi verið verið komin yfir miðlínu vegar er árekstur varð. Í ljósi þessa og með hliðsjón af skýrslum lögreglu, skýrum framburði ökumanns A, framburði frá vitni og yfirlitsmyndum af vettvangi verði að telja að ökumaður B hafi ekið bifreið sinni yfir á öfugan vegarhelming í aðdraganda áreksturs. Fáir það mat einnig stoð í skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa.

V2 vísar til þess að engin samtímagögn liggi fyrir í málinu sem sýni afdráttarlaust fram á að ökumaður B hafi ekið yfir miðlínu vegar og beri þar af leiðandi alla sök á árekstrinum. Þvert á móti telji V2 að það sé með öllu ósannað hvor ökumaður hafi ekið yfir miðlínu vegar í aðdraganda tjónsatviksins. Í öllum þeim gögnum sem liggi fyrir í málinu, m.a. skýrslum frá lögreglu, ljósmyndum af vettvangi, staðsetningu bifreiðanna og braks úr þeim, hemlafara á vegi og þeirrar staðreyndar að engin óháð vitni séu til frásagnar telji V2 að staða ökutækjanna í aðdraganda áreksturs sé með öllu ósönnuð. Vísar V2 til þess að með skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa skuli eingöngu miðað því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika en ekki skipta sök eða ábyrgð.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. Samkvæmt 1. mgr. 22. gr. laganna skal ökutækjum ekið hægra megin hvoru fram hjá öðru og þess gætt að nægilegt hliðarbil sé á milli þeirra. Ágreiningur aðila lýtur að því hvor ökumaðurinn hafi brotið framangreind ákvæði og farið yfir miðlínu Reykjanesbrautar, með þeim afleiðingum að árekstur varð milli bifreiðanna A og B hinn 30. janúar 2024. Sönnunarmat byggir á heildstæðu mati á öllum fyrirbyggjandi gögnum. Í málinu liggja

fyrir skýrslur lögreglu, ljósmyndir og yfirlitsmyndir af vettvangi og framburður ökumanns A. Af ljósmyndum má sjá hvar bifreiðarnar enduðu í kjölfar árekstursins og brak sem liggur á veginum. Tekur nefndin undir með V1 að þessi gögn styðja frásögn ökumanns A, sem greinir frá því að B hafi skyndilega verið ekið inn á hans akrein og að árekstrinum hafi ekki verið hægt að afstýra. Þá liggur einnig fyrir skýrsla Rannsóknarnefndar samgönguslysa þar sem fram kemur að sennilegt sé að ökumaður B hafi misst stjórn á bifreiðinni og að um helmingur hennar hafi verið kominn yfir á gagnstæða akrein þegar hún rakst framan á vinstra framhorn bifreiðar A. Þótt tilgangur rannsóknar sé samkvæmt 2. mgr. 1. gr. laga nr. 18/2013 ekki að ákvarða sök eða ábyrgð og að skýrslum nefndarinnar skuli ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum, sbr. 5. mgr. 4. gr. laganna, þá bindur það ekki hendur úrskurðarnefndarinnar við að líta til skýrslunnar við mat á orsökum slyss, enda leiðir lögákveðinn tilgangur rannsóknarinnar til þess að þar er verið að varpa ljósi á orsök slyssins. Skýrslan er því stoðgagn sem styður við önnur sönnunargögn málsins, en stendur ekki ein og sér. Ekkert í gögnum málsins bendir til þess að ökumaður A hafi farið yfir á öfugan vegarhelming í aðdraganda áreksturs. Með vísan til framangreinds og með hliðsjón af 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, er það mat nefndarinnar að ökumaður B beri alla sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 4. nóvember 2025
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir