

Mál nr. 310/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V): (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot móttakið 2. september 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 15. september 2025.
3. Bréf V2 dags. 17. september 2025 ásamt fylgiskjölum.
4. Ódags. viðbótarathugasemdir M ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Hinn 10. júní 2025 varð árekstur milli bifreiðanna A, sem M ók umrætt sinn og B, á bifreiðastæði við Gufunesveg. Aðilar fylltu út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi. Á henni er hakað við að A hafi verið ekið inn á bílastæði, lóð, einkaveg e.þ.h. og að A hafi verið beygt til hægri. Vegna B er aðeins hakað við að henni hafi verið ekið inn á bílastæði, lóð, einkaveg e.þ.h. Á bakhlið tjónstilkynningar lýsir M atvikum svo að hann hafi verið að beygja í stæði á bílastæði og B hafi komið inn í hægri hlið A. Í tjónstilkynningu hans til V1 er að finna nánari lýsingu atvika, þ.e. að þegar hann hafi verið að beygja inn í stæði hafi B ætlað að taka fram úr hægri megin við A með þeim afleiðingum að árekstur varð. A hafi verið ekið á kannski 5 til 10 kílómetra hraða á klukkustund en búast megi við að B hafi verið ekið mun hraðar, eða á 40 til 50 kílómetra hraða á klukkustund hið minnsta. Í tjónstilkynningu sinni til V2 lýsir ökumaður B atvikum svo að A, sem hafi verið fyrir framan B hafi verið beygt til vinstri svo hafi henni verið skyndilega beygt til hægri og í veg fyrir B.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að sök skyldi skipt þannig að A bæri helming sakar fyrir að taka hægri beygju með röngum hætti og B helming sakar vegna ógætilegs framúraksturs hægri megin. M fellir sig ekki við þau málalok og telur ökumann B bera alla sök á árekstrinum. Í málskoti er tekið fram að M hafi ekið á eðlilegum hraða, en hámarkshraði á vettvangi sé 15 kílómetrar á klukkustund og hafi verið að beygja inn í bifreiðastæði, en þau séu aðeins hægri megin. Stuttu áður en hann hafi tekið beygjuna hafi vegurinn verið greiður en þegar hann beygði hafi B verið ekið á hlið A. Það standist ekki skoðun að A hafi fyrst verið beygt til vinstri og samræmist sú atvikalýsing ekki ákomum á bifreiðunum. Af því tjóni sem varð verði þá að telja augljóst að aksturshraði B hafi verið töluvert umfram lögmæltan hámarkshraða. Megi þá ætla að það hafi verið vegna þess aksturshraða sem ökumanni B hafi ekki tekist að afstýra árekstri.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, til nefndarinnar er vísað til 23. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 en samkvæmt henni skuli framúrakstur fara fram vinstra megin. Heimild til framúraksturs hægri megin sé aðeins fyrir hendi þegar ökumaður bifreiðarinnar fyrir framan beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. Framúrakstur B hafi því verið ólögmætur. M hafi borið að sýna aðgát og gefa skýr merki við beygju sína inn á bifreiðastæðið. Hafi það verið gert í tæka tíð hafi ökumanni B borið að sleppa framúrakstri til hægri. Með vísan til þessa telur V1 rétt að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum en til vara er lagt til að henni verði skipt til helminga.

Í bréfi V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, til nefndarinnar kemur fram að A hafi, samkvæmt teikningu á framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar, ekki verið við hægri brún vegar svo sem skylt sé, sbr. 1. mgr. 18. gr. umferðarlaga. Í 2. mgr. 19. gr. laganna komi þá fram að við hægri beygju beri að aka sem næst hægri brún akbrautar og skuli hægri beygja vera eins kröpp og unnt er. Hefði A verið ekið við hægri brún vegar og gefið stefnumerki til marks um fyrirætlan sína hefði ökumaður B getað hægt á ferðinni eða ekið fram úr vinstra megin. Hafi M þá ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga um að tryggja, áður en beygt er, að það sé unnt án hættu fyrir aðra. Þá sé ósannað að ökuhraði B hafi verið umfram lögmæltan hámarkshraða á vettvangi. Er afstaða V2 þó sú að framúrakstur B hafi verið framkvæmdur með röngum hætti en að framangreint leiði til þess að sök skuli skipt til helminga.

Í viðbótarathugasemdum M mótmælir hann ályktunum V2 varðandi það að A hafi ekki verið ekið við hægri vegbrún og leggur fram ljósmyndir því til stuðnings. Í öllu falli megi ráða af ljósmyndum að framúraksturinn hafi átt sér stað alveg við hægri vegbrún og hljóti það að teljast ólögmaett. Ekki sé þó mikið um vegmerkingar á vettvangi en um vinnusvæði sé að ræða. Þá er ítrekað að ákomur á bifreiðunum sýni fram á að B hafi verið ekið á of miklum hraða.

Álit.

Í 1. mgr. 18. gr. umferðarlaga segir að ökumaður skuli vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. Í 2. mgr. 19. gr. laganna segir svo að við hægri beygju skuli aka sem næst hægri brún akbrautar og skuli beygjan tekin eins kröpp og unnt er. Samkvæmt 2. mgr. 20. gr. laganna ber ökumanni, 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 hægt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Samkvæmt h.-lið 3. mgr. 30. gr. ber ökumanni þá að gefa stefnuljós áður en hann ekur inn í eða út úr bifreiðastæði. Af ljósmyndum af tjónsvettvangi verður ekki fullyrt með vissu hvað bifreiðarnar voru staddar á veginum í aðdraganda áreksturs. Af teikningu á framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar, sem er eina myndin sem ætla má að aðilar hafi sammælt um, má þó ráða að A hafi verið ekið í nokkurri fjarlægð frá hægri vegarkanti. Verður þá jafnframt að ætla að M hafi ekki gætt nægilega að áskilnaðir fyrrgreindrar 2. mgr. 20. gr. laganna um aðgát gagnvart annarri umferð áður en hann beygði A til hægri inn að bifreiðastæðinu. Hvað merkjagjöf varðar liggur þá ekkert fyrir, og virðist því ekki haldið fram af hálfu M, um að hann hafi gefið stefnuljós til marks um þá fyrirætlan sína að beygja til hægri inn á bifreiðastæðið. Telst M því samkvæmt öllu framansögðu bera nokkra sök á árekstri aðila.

Í 1. mgr. 23. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir að aka skuli vinstra megin fram úr ökutæki. Þó skuli aka hægra megin fram úr ökutæki ef ökumaður þess beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. Þrátt fyrir lýsingu ökumanns B á vinstri beygju A í aðdraganda áreksturs er ekki sýnt fram á að M hafi beygt til vinstri eða greinilega undirbúið vinstri beygju. Verður því ekki talið að við þessar aðstæður hafi verið heimilt að taka fram úr hægra megin og ber B því jafnframt nokkra sök á árekstri aðila. Hins vegar er ósannað að aksturshraði B hafi verið slíkur að hafa eigi áhrif á sakarskiptingu.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar.

Reykjavík, 11. nóvember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir