

Mál nr. 80/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila : (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Skaðabótaábyrgð. Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 17. febrúar 2025, ásamt fylgiskjali.
2. Bréf V1, dags. 18. mars 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Tölvupóstur V2, dags. 11. apríl 2025, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu fyrirtækisins Aðstoðar og öryggis, varð árekstur með bifreiðunum A og B í Suðurrhólum þann 4. febrúar 2025. Bifreiðarnar mættust í þrengingu á götunni sem staðsett er við Suðurrhóla 8. M sem var ökumaður A segir í framburði sínum að hann hafi ekið á eftir annarri bifreið inn í þrenginguna. Hafi hann verið nokkra metra á eftir þeirri bifreið. Þegar hann hafi verið nánast kominn út úr þrengingunni var B ekið af stað og framan á A. Ökumaður B kveðst hafa stöðvað við þrenginguna til að hleypa bifreið í gegn. Hafi hann lagt af stað inn í þrenginguna og var A þá langt í burtu en ökumaður A hafi ekið hratt inn í þrenginguna eftir að ökumaður B hafði lagt af stað. Kveðst B hafa hemlað en að ökumaður A hafi ekki gert það og því hafi orðið árekstur með bifreiðunum. Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna. Niðurstaða hennar í máli nr. 72/25 var sú að sök skuli skiptast til helminga þar sem ósannað þótti hver staðsetning ökutækja hefði verið í aðdraganda áreksturs.

M kveðst vera ósammála niðurstöðu tjónanefndar þar sem ökumaður B hafi ekið í veg fyrir sig þegar hann var kominn að enda þrengingarinnar. Vísar M til ljósmyndar sem hann tók sem sanni hver staðsetning hans var er árekstur varð.

V1 telur á grundvelli fyrirbyggjandi gagna að M hafi komið á undan að umræddri þrengingu og verið kominn í gegnum hana er árekstur varð við bifreiðina B. Hafi ökumanni B þar af leiðandi borið að víkja fyrir M, sbr. 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

V2 telur ógerlegt að fullyrða með nægilegri vissu hvernig aðdraganda áreksturs var háttað, enda stangist framburðir ökumanna og önnur gögn málsins á hvað það varðar.

Álit.

Í 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga segir að ef hindrun er á hluta vegar skuli sá ökumaður nema staðar, ef nauðsyn ber til, sem er þeim megin á akbrautinni sem hindrunin er. Þá segir einnig að ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust, skuli sá ökumaður sem fyrstur kemur að, njóta forgangs en sá sem síðar kemur að skal, ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aka aftur á bak. Hindrun sú sem ökumenn komu að á Suðurrhólum er staðsett á miðju vegar, þ.e. hvorugur ökumanna nýtur þar forgangs og nýtur því sá sem fyrstur kemur forgangs. Samkvæmt upplýsingum um staðsetningu áreksturs sem bæði má finna í skýrslu A&Ö og af ljósmynd M, verður ekki annað ráðið en að bifreiðin A hafi nánast verið komin í gegnum þrenginguna er árekstur varð. Þrengingin er lengri en hefðbundnar þrengingar og því verður ekki önnur ályktun af því dregin en að A hafi ekið fyrr inn í þrenginguna. Ósannað er að ökumaður A hafi ekið á of miklum hraða eða komið síðar að þrengingunni. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, verður ökumaður B að bera alla sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður B bera alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 27. maí 2025

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir