

Mál nr. 147/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 16. maí 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V1, dags. 15. október 2025, ásamt fylgigögnum.
3. Athugasemdir V2, dags. 12. nóvember 2025, ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 8. desember 2025.

Málsatvik.

Árekstur varð á bílaplani við Krabbameinsfélagið í Skógarhlíð hinn 19. mars 2025 milli bifreiðarinnar A, sem var vátryggð hjá V1, og bifreiðarinnar B, sem var vátryggð hjá V2. Fyrirtækið Aðstoð og öryggi kom á vettvang og gerði skýrslu um atvikið. Hámarkshraði á vettvangi er 15 km/klst. Samkvæmt framburði M, sem var ökumaður bifreiðar A, var hún að aka út af bílplaninu. Rútu hafði verið lagt við enda bílplansins og skygð hún þannig á útsýni hennar til hægri. Þegar hún var komin fram hjá rútunni kom bifreið B frá hægri og bifreiðarnar skulldagast saman. Ökumaður bifreiðar B kvaðst hafa ekið eftir bílplaninu og að þrjár rútur hefðu verið staðsettar fyrir framan Krabbameinsfélagið. Sú síðasta hafi skyggt þannig á að hann sá ekki það sem var honum á vinstri hönd. Við enda rútunnar hafi bifreið A komið og bifreiðarnar skolið saman. M var metin í órétti vegna árekstursins og óskaði eftir endurskoðun nefndarinnar á þeirri niðurstöðu. Hún byggir á því að ökumaður B hafi viðurkennt að hafa verið að flýta sér og beðist afsökunar, sem bendi til þess að hann hafi ekki sýnt viðeigandi aðgæslu. Þá telur M að hún hafi ekið með varúð, en vegna hindrunar frá rútunni, sem skygð á útsýni hennar, hafi hún ekki getað séð bifreið B koma úr gagnstæðri átt. Telur hún ósanngjarnt að hún beri alla sök á árekstrinum.

V1 telur að hvorugur ökumaður beri einhliða sök á árekstrinum og leggur til jafna sakarskiptingu.

V2 telur að ökumaður bifreiðar A beri alla sök á árekstrinum þar sem hann hafi ekki gætt að umferð frá hægri, í andstöðu við 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

Í viðbótarathugasemdum ítrekar M fyrri sjónarmið sín og bendir á að aðstæður hafi verið þannig að um algjört „blindsvið“ hafi verið að ræða fyrir báða ökumenn. Þá byggir hún á því að ökumaður B hafi viðurkennt að hafa ekið á 15–20 km/klst. þar sem hámarkshraði sé 15 km/klst., og að hægri handar reglan verði að miða við aðstæður þar sem ökumaður hafi raunhæfa möguleika á að sjá umferð frá hægri.

Álit.

Samkvæmt 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður veita þeim sem hann hefur á hægri hönd forgang, þegar leiðir þeirra skerast. Ljóst er af akstursstefnu bifreiðanna A og B að M, sem var ökumaður bifreiðar A, var með bifreiðina B sér á hægri hönd og bar að veita þeirri bifreið forgang í samræmi við fyrrgreind fyrirmæli. Ef skyggni er takmarkað ber ökumanni að haga akstri sínum með þeim hætti að hann geti stöðvað eða ekið áfram með fullnægjandi varúð áður en hann fer inn á leið þar sem hann á að veita forgang. Ekki verður ráðið af gögnum málsins að ökumaður bifreiðar B hafi ekið með þeim hætti að hann beri sök á árekstrinum. Þótt hann hafi í framburði sínum greint frá því að hann hafi ekið á 15–20 km/klst., verður ekki af þeim upplýsingum einum leitt að hraði hans hafi verið orsök árekstursins eða að hann hafi sýnt af sér saknæma háttsemi sem leiði til sakarskiptingar. Þá liggja ekki fyrir önnur gögn sem styðja að hraði bifreiðar B hafi verið umfram leyfileg mörk eða haft þýðingu fyrir atburðarásina. Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið að árekstur megi rekja til þess að M hafi ekki virt forgangsreglu 4. mgr. 26. gr. umferðarlaga.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 18. desember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson
Óskarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða