

Mál nr. 197/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 28. maí 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 4. júní 2025 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Hinn 5. júní 2024 varð árekstur milli bifreiðarinnar A og óvátryggða bifhjólsins B, sem M ók umrætt sinn. Aðilar gerðu ekki sameiginlega tjónstilkynningu vegna atviksins en fyrirliggjandi er skýrsla Aðstoðar og öryggis vegna þess. Er þar haft eftir ökumanni A að hún hafi ekið eftir Hólmsheiðarvegi til austurs. Hún hafi séð hóp af „strákum á krossurum“ fyrir framan sig, og hafi þeir allir verið „stopp og dreifðir yfir veginn“. Hún hafi hægt á akstrinum en svo ákveðið að aka fram hjá þeim. Hafi hún fært A yfir til vinstri þar sem þeir hafi verið í hægri kanti vegarins utan eins sem var fyrir miðju hans. Þegar hún hafi komið að hópnum hafi einn úr hópnum tekið U-beygju og verið á miðjum veginum í akstursleið A. Hafi það haft þær afleiðingar að A hafi rekist á hjólið. Haft er eftir M að hann hafi verið að hjóla á krossara austur Hólmsheiðarveg. Þar sem mól tók við af malbiki á veginum hafi hann og vinur hans stoppað í vegarkanti hægra megin og hafi vinurinn ákveðið að snúa við. M hafi þá ákveðið að snúa einnig við og hafi snúið sér til vesturs. Þegar hann hafi litið upp hafi hann séð A koma upp veginn. Hafi A rekist á B með þeim afleiðingum að B lenti undir A og dróst með henni nokkra metra. Hafi M orðið fyrir líkamstjóni við atvikið.

M telur að ökumaður A beri alla ábyrgð á umræddum árekstri enda hafi M verið í hægri vegarkanti þegar A hafi verið ekið á B en ekki á miðjum veginum eins og ökumaður A haldi fram. Er vísað til þess að samkvæmt 1. mgr. 23. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skuli ökumaður aka vinstra megin fram úr ökutæki, í 2. mgr. sömu gr. komi fram að ökumaður sem ætli sér að taka fram úr öðru ökutæki skuli gæta þess sérstaklega að það sé unnt án áhættu og að sá sem á undan er hafi ekki gefið merki um að hann ætli að beygja til vinstri eða aka fram úr öðru ökutæki. Samkvæmt 3. mgr. 23. gr. skuli ökumaður sem ekur fram úr öðru ökutæki gæta að því að nægilegt hliðarbil sé milli ökutækjanna og sé ekið fram úr reiðhjóli eða léttu bifhjóli skuli hliðarbilið vera að lágmarki 1,5 metrar. Er þá vísað til þess að samkvæmt f.-lið 3. mgr. 33. gr. laganna skuli gefa stefnumerki áður en ekið er fram úr öðru ökutæki. Hafi ökumaður A umrætt sinn vanrækt að gæta að áskilnaði ofangreindra ákvæða og beri hann því sök á árekstrinum.

Í bréfi V, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, til nefndarinnar er vísað til þess að samkvæmt frásögn M sjálfs hafi hann sett annan fótinn í jörðina og spólað hjólinu til að snúa því við í aðdraganda áreksturs. Samkvæmt 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga skuli ökumaður sem snýr ökutæki á vegi ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Í 2. mgr. sama ákvæðis segi að áður en ökumaður ekur af stað frá vegbrún eða á annan hátt til hliðar skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Hafi M umrætt sinn brotið gegn fyrrgreindum háttarnisreglum auk ákvæðis 6. mgr. 20. gr. laganna þar sem fram komi að óheimilt sé, án fullnægjandi ástæðu, að aka ökutæki þannig að það missi veggrip, þ.m.t hliðarskrið og spól. Vísar V þá til fordæma nefndarinnar því til stuðnings að öll sök skuli lögð á M. Þá sé ekki sýnt fram á það með neinum gögnum að ökumaður A hafi umrætt sinn brotið gegn tilgreindum ákvæðum umferðarlaga, enda hafi hún hægt vel á ferð sinni og gætt að hliðarbili áður en hún ók fram hjá kyrrstæðu hjóli M en framúrakstur hafi verið heimill á vettvangi. Sé þá alls ósannað að ökumaður A hafi vanrækt að gefa fyrirætlan sína til kynna með stefnumerki.

Álit.

Aðilum ber ekki saman um staðsetningu B á veginum í aðdraganda áreksturs. Hins vegar virðist þeim bera saman um að M hafi, í aðdraganda áreksturs, snúið B í U-beygju á veginum. Í framburði M um atvikið kemur ekkert fram um að hann hafi gætt sérstaklega að annarri umferð á veginum áður en hann sneri hjólinu. Hefði hann gert það má enda ætla að hann hefði orðið A var áður en hann spólaði hjólinu og sneri því til vesturs, enda virðist atvikið hafa átt sér stað á beinum vegarkafla og aðstæður, þ.á.m.

birtuskilyrði, hafa verið með besta móti. Verður því að telja sýnt fram á að M hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að áskilnaði háttætnisreglna 1. og 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga, sem kveða á um skyldu ökumanns til að gæta sérstaklega að annarri umferð og aðstæðum áður en ökutæki er snúið við og ekið til hliðar.

Hvað varðar háttætni ökumanns A þá verður ekki annað ráðið af fyrirbyggjandi ljósmyndum í skýrslu Aðstoðar og öryggis en að A hafi verið vinstra megin á veginum þegar áreksturinn átti sér stað. Styðja þær ljósmyndir því jafnframt við þá frásögn ökumanns A að B hafi verið snúið við á miðjum veginum en ekki frá hægri vegarkanti. Samkvæmt 1. mgr. 23. gr. umferðarlaga er að tilteknum skilyrðum uppfylltum heimilt að aka vinstra megin fram úr ökutæki. Er ekki sýnt fram á annað en að ökumaður A hafi hagað akstri sínum til samræmis við 1. og 2. mgr. 23. gr. laganna. Er þá ekki sýnt fram á að hliðarbil hafi ekki verið til samræmis við áskilnað 3. mgr. 23. gr. laganna. Í framburðum aðila kemur þá ekkert fram um merkjagjöf og verður því einnig að teljast ósannað að ökumaður A hafi vanrækt að gefa stefnumerki til samræmis við f.-lið 3. mgr. 33. gr. umferðarlaga. Er því ósannað að ökumaður A hafi brotið gegn háttætnisreglum umferðarlaga í aðdraganda áreksturs.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 1. júlí 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir