

Mál nr. 244/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V): (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 8. júlí 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 14. júlí 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 21. júlí 2025.
4. Viðbótarathugasemdir V1 dags. 22. júlí 2025.
5. Bréf V2 dags. 2. september 2025 ásamt fylgiskjölum.
6. Viðbótarathugasemdir M dags. 5. september 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt sameiginlegri tjónstilkynningu ökumanna varð hinn 18. maí 2024 árekstur milli bifreiðarinnar A, sem er í eigu M, og bifhjólsins B, við Ármúla í Reykjavík. Á bakhlið tjónstilkynningar lýsir M atvikum svo að hann hafi verið að beygja til vinstri við Ármúla 15 og hafi verið með stefnuljós á. Þegar hann hafi verið að beygja hafi hann heyrt drunur í mótorhjól, sem hann hafi ekki séð áður en hann beygði. Ökumaður hjólsins, þ.e. B, hafi beðist afsökunar og sagst vera pirraður þar eð hann hafi verið á eftir hægfara bifreið. Ökumaður B lýsti atvikum svo, í tjónstilkynningu til V2, að A hefði gefið stefnuljós til hægri, beygt smá til hægri og svo tekið snarpa vinstri beygju með þeim afleiðingum að B hafnaði á A.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri 1/3 hluta sakar fyrir að gæta ekki með fullnægjandi hætti að umferð fyrir aftan sig áður en beygt var til vinstri og að ökumaður B bæri 2/3 hluta sakar vegna ógætilegs framúraksturs.

M fellir sig ekki við þau málalok og fer í málskoti fram á að sök verði að fullu lögð á ökumann B. Er í málskoti byggt á því að M hafi gætt þeirrar varkárni sem ætlast mætti til og að áreksturinn verði að fullu rakinn til ógætilegs aksturslags ökumanns B. Hafi M, áður en hann tók ákvörðun um að beygja til vinstri, gefið gaum að umferð sem á eftir kom en þar hafi engin hætta verið sjáanleg. Þá hafi því ekki verið hnekkt að M hafi gefið stefnúmerki til marks um fyrirhugaða akstursstefnu. Verði því ekki á því byggt að hann hafi brotið gegn háttætnisreglum umferðarlaga. Hann hafi þá ekki haft tök á að afstýra árekstrinum þar sem B hafi verið ekið óvarlega og svo hratt að M hafi ekki getað greint það í baksýnispegl, en um mjög lágt hjól sé að ræða. Sé umræddan árekstur að fullu að rekja til þess að ökumaður B hafi ekki gætt að háttætnisreglum við framúrakstur.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi M, til nefndarinnar kemur m.a. fram að á vettvangi hafi verið hálfbrotin miðlína og að óheimilt sé að aka yfir slíka miðlínu nema fyllst varúðar sé gætt. Sú regla leysi þó ekki þann sem beygir á vegamótum undan sinni ábyrgð. Staðhæfing M um að hann hafi gefið stefnúmerki til vinstri áður en hann beygði sé þá ekki studd neinum gögnum og sé því um einhliða frásögn hans að ræða. Jafnvel þó stefnúmerkjagjöf teldist sönnuð hafi það ekki áhrif á sakarskiptingu enda leysi slík merkjagjöf M ekki undan varúðarskyldu við vinstri beygju. Sú venja hafi þá skapast að þegar hálfbrotin lína er á vettvangi sé 1/3 hluti sakar lagður á þann ökumann sem beygir til vinstri en 2/3 hlutar á þann ökumann sem er við framúrakstur. Er afstaða V1 því sú að rétt sé að M beri 1/3 hluta sakar á árekstri aðila, en ökumaður B 2/3 hluta.

Í viðbótarathugasemdum M er lýst þeirri afstöðu að ökumaður B hafi brotið gegn varúðar- og tillitsskyldu ökumanna, sbr. 4. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 svo og 2. mgr. 18. gr. laganna um skyldu ökumanna til að gæta þess að halda nægilegu bili milli bifreiða. Fyrstu viðbrögð V1 hafi þá verið þau að M hefði verið í fullum rétti. Er þá vísað til þess að talsverðar breytingar hafi verið gerðar á umferðarlögum og sé ekki stætt á því að vísa til venju um sakarskiptingu sem mótast hafi í gildistíð eldri laga. Auk þess hafi M ekki verið að beygja á vegamótum. Er þá áréttað að M hafi gætt fullrar aðgátar við aksturinn og gefið stefnúmerki.

Í bréfi V2 til nefndarinnar kemur fram að ósannað sé að M hafi gefið stefnuljós til marks um vinstri beygju, en samkvæmt ökumanni B hafi M gefið stefnuljós til hægri, sveigt A til hægri og svo skyndilega beygt til vinstri. Bifreiðastæði séu beggja vegna akbrautarinnar. Hafi framúrakstur þá ekki verið óheimill enda hafi verið hálfbrotin miðlína á vettvangi. Hafi M þá borið að gæta að áskilnaði 19. gr. umferðarlaga en ljóst sé að hvorugur ökumanna hafi gætt að sér sem skyldi í aðdraganda áreksturs. Telji V2 því rétt að M beri 1/3 hluta sakar á umræddum árekstri.

Í viðbótarathugasemdom M er áréttuð sú afstaða að ákvæði 19. gr. umferðarlaga eigi bara við á gatnamótum. Samkvæmt 23. gr. laganna hafi ökumanni B borið að gæta sérstaklega að því að unnt væri að aka fram úr án hættu fyrir aðra umferð og hafi framúrakstur í raun verið óheimill við þær aðstæður sem hafi verið á vettvangi, enda hafi M gefið merki um að hann hygðist beygja til vinstri. Eru málsástæður og kröfur M þá ítrekaðar.

Álit.

Óumdeilt er að B var ekið fram úr A í aðdraganda áreksturs. Jafnframt er óumdeilt að á vettvangi hafi verið hálfbrotin miðlína en varhugavert er að aka yfir slíka línu og óheimilt nema með fyllstu varúð, sbr. 36. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 250/2024. Framúrakstur var því ekki beinlínis óheimill en auknar varúðarskyldur áttu við. Verður að telja að ökumaður B hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að umræddum áskilnaði og ber hann því meginsök á árekstri aðila.

Hvað ökumann A varðar þá ók hann bifreiðinni til vinstri inn á bifreiðastæði og af afstöðumynd á sameiginlegri framhlið tjónstilkynningar má ráða að bifreiðastæðið sé aðskilið frá akbraut um Ármúla, og samræmist það aðstæðum við Ármúla 15. Vegur er skilgreindur í 41. tl. 3. gr. umferðarlaga sem „vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar“. Í 38. tl. sama ákvæðis eru vegamót skilgreind sem „þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.“ Virðist því að M hafi verið að beygja á vegamótum í framangreindum skilningi. Í 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga segir að ætli ökumaður að beygja á vegamótum skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Skal m.a. sérstaklega gefa gaum að umferð sem á móti og eftir kemur og gefa stefnumerki til samræmis við fyrirhugaða akstursstefnu. Af gögnum málsins verður að telja að M hafi ekki gætt nægilega að þessum áskilnaði umrætt sinn og að því beri hann einnig nokkra sök á árekstrinum.

Hvað varðar stefnumerkjagjöf sérstaklega verður þá að líta til þess að ökumaður B heldur því fram að M hafi gefið stefnuljós til hægri, beygt aðeins til hægri og svo tekið snarpa vinstri beygju. Í ljósi þess verður að telja að framburður M um stefnumerkjagjöf sína sé ósannaður og þar með einnig fullyrðing hans um að ökumaður B hafi brotið gegn b.-lið 2. mgr. 23. gr. umferðarlaga. Er þá ekki sýnt fram á meintan hraðakstur ökumanns B og ekki verður séð hvernig vísan M til 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga verður heimfærð til atvika í þessu máli.

Samkvæmt öllu framangreindu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjategyggingar, verður sök skipt þannig að A ber 1/3 hluta sakar en B 2/3 hluta.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 1/3 hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B 2/3 hluta.

Reykjavík, 22. september 2025.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir