

Mál nr. 246/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila : (V1) og (V2)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot móttakið 2. júlí 2025, ásamt fylgiskjöllum.
2. Athugasemdir V2, dags. 9. júlí 2025, ásamt fylgiskjöllum.
3. Athugasemdir V1, dags. 24. október 2025.

Málsatvik.

Árekstur varð milli bifreiðarinnar A, sem M ók, og bifreiðarinnar B hinn 29. ágúst 2024 á Háaleitisbraut. Nánar tiltekið varð árekstur nálægt þeim stað þar sem vinstri akreinin endar og hægri akreinin ein heldur áfram suður Háaleitisbraut. Fyrirtækið Aðstoð & öryggi tók framburðarskýrslur af öikumönnum sem voru ósammála um málsatvik. Framburður M er á þá leið að hann hafi ekið suður Háaleitisbraut á hægri akrein. Það hafi verið strætisvagn á vinstri akrein og ætlaði M að hleypa honum inn á hægri akreinina. M stöðvaði og við það ók B aftan á A. Framburður ökumanns B er á þá leið að hann hafi ekið suður Háaleitisbraut á hægri akrein. Hann vissi ekki hvort A hafi verið beint fyrir aftan hann eða á vinstri akrein. Sá hann strætisvagn á vinstri akrein og fannst eins og hann væri með hazardljósinn á. Svo hafi A komið á ofsahraða á vinstri akrein, skipt yfir á hægri akrein, hemlað snögglega. Við það hafi B ekið aftan á A. Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjónanefnd váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að M, sem ökumaður A, bæri alla sök á árekstrinum þar sem sannað þótti, sérstaklega með tilliti til ákomna, að hann hefði skipt um akrein í veg fyrir B. M er ósáttur við að bera alla sök á umræddum árekstri og telur ökumann B bera sökina. Hafi ökumanni B borið að hægja á sér áður en M fór af vinstri akrein yfir á hægri akrein. Það hafi verið nauðsynlegt fyrir M að skipta yfir á hægri akrein enda hafi vinstri akrein sameinast í þá hægri. Vísar M til þess að ökumaður B hafi ekki gætt að því að nægt bil væri á milli bifreiðanna, sbr. 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga og hafi honum jafnframt borið að veita A svigrúm til að komast inn á hægri akrein, sbr. 3. mgr. 20. gr. sömu laga. Þá eigi samkvæmt 1. mgr. 36. gr. laganna að miða ökuhraða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra.

V1, sem er váttryggingafélag A, tekur undir þau sjónarmið sem fram komi í málskoti M þess efnis að atvik slyssins hafi verið með þeim hætti að ökumaður B beri meginábyrgð á árekstrinum. Vísar V1 til þess að samkvæmt gögnum málsins virðist M hafa verið að ljúka akreinaskiptum þegar ökumaður B ók aftan á hann, án þess að sýna nægilega aðgæslu eða draga úr hraða í samræmi við 20. gr. umferðarlaga. Telur V1 því að leggja beri alla sök á ökumann B.

V2, sem er váttryggingafélag B, byggir á því að M beri alla sök á umræddum árekstri. Hann hafi brotið gegn 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, sér í lagi 2. og 3. mgr. Í 4. mgr. 20. gr. felist ekki heimild fyrir ökumann á akreininni sem rennur saman við hina til að skipta um akrein í veg fyrir aðra umferð án aðgæslu. V2 hafnar því að 36. gr. eða 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga eigi við í málinu. Að mati V2 er ósannað að ökuhraði beggja ökumanna hafi verið umfram leyfilegan hámarkshraða. Áreksturinn verði rakinn til þess að M skipti um akrein í veg fyrir B. Gat því ökumaður B ekki brugðist við með því að hemla til að koma í veg fyrir áreksturinn þar sem M upptók hemlunarvegalegd B með akreinaskiptum sínum. Vísar V2 til úrskurða nefndarinnar í málum nr. 127/2018, 109/2019 og 195/2023 máli sínu til stuðnings.

Álit.

Samkvæmt 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður, 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 unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Sama gildir ef ökumaður ætlar að nema staðar eða draga snögglega úr hraða ökutækisins. Þegar virtar eru ákomur á bifreiðunum, sem eru á vinstra framhorni B og hægri afturhorni A, verður að leggja til grundvallar, líkt og tjónanefnd gerði, að A hafi nýlokið eða verið að ljúka akreinaskiptum inn á hægri akrein þegar áreksturinn varð. Þannig verður talið að M hafi

með akreinaskiptunum tekið upp hemlunarvegalengd B og ekki gengið nægilega úr skugga um að akreinaskiptin væru í samræmi við 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga. Ósannað er að ökumaður B hafi ekið of hratt miðað við aðstæður umrætt sinn, sbr. 36. gr., eða að hann hafi brotið gegn 3. mgr. 20. gr. umferðarlaga þannig að hann verði talinn bera hluta sakar á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 18. nóvember 2025
rafræn undirritun

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir