

Mál nr. 303/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V): (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 26. ágúst 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 5. september 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V1 dags. 17. október 2025 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 27. nóvember 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis varð hinn 11. ágúst 2025 árekstur milli almenningsvagnsins A og hópferðabifreiðarinnar B á Sæbraut í Reykjavík við gatnamót Sæbrautar og Sægarða. Er atvikalýsing ökumanns sú að A hafi verið ekið frá biðstöð við Sæbraut sem er við hægri frárein rétt við gatnamót Sæbrautar og Sægarða. Samkvæmt frásögn ökumanns A hafi A verið beygt til vinstri frá fráreininni yfir á hægri akrein Sæbrautar. Þá hafi B verið ekið vinstra megin fram hjá A með þeim afleiðingum að A og B rákust saman. Er þá vísað til upptöku úr mælaborðsmýndavél A þar sem sjá megi að B sé ekið á mikilli ferð vinstra megin fram hjá A og yfir á hægri akrein og síðan yfir gatnamótin gegnt rauðu umferðarljósi en þar hafi litlu mátt muna að B væri ekið á kyrrstæða fólksbifreið. Ekki er að finna neina atvikalýsingu ökumanns B í skýrslunni en þar kemur fram að ekki sé vitað hver ók henni umrætt sinn og að svör frá stjórnendum B hvað það varði hafi ekki borist.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að sök skyldi skipt til helminga enda hefði hvorugur ökumanna gætt nægilega að sér við akreinaskipti.

M fellir sig ekki við þau málalok og telur ökumann B bera alla sök á árekstrinum. Í málskoti kemur fram að ökumaður A hafi ekki séð neinn á hægri akrein Sæbrautar og því beygt frá biðstöðinni á fráreininni og inn á hægri akrein Sæbrautar. B hafi þá verið á vinstri akrein á mikilli ferð á eftir fólksbifreið sem hafi staðnæmst gegnt rauðu umferðarljósi. Til þess að aka ekki aftan á þá bifreið hafi ökumaður B ekið yfir óbrotna miðlínu yfir á hægri akrein þar sem hann hafi ekið utan í A.

Í bréfi V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, er tekið undir niðurstöðu nefndarinnar og vísað til þess að af fyrirbyggjandi myndbandi megi sjá að A og B hafi skipt um akrein á sama tíma. Sé þá ósannað að B hafi verið ekið yfir óbrotna miðlínu og megi greina að myndbandinu að á þeim stað sem ökumaður B hóf akreinaskipti hafi þau verið heimil. Ljóst sé að aksturslag ökumanns B hafi verið fráleitt og liggi skýrlega fyrir að hann hafi ekið yfir gatnamót gegnt rauðu ljósi. Hins vegar skipti það ekki máli við ákvörðun sakar vegna árekstursins og þar beri einungis að líta til háttsemi ökumanna við akreinaskiptin. Í þeim efnum sé ljóst að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að sér og því skuli sök skipt til helminga.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, kemur fram að af fyrirbyggjandi myndbandi megi greina að ökumaður B hafi skipt um akrein þar sem óbrotin miðlína skilur að akreinar og akreinaskipti eru því óheimil. Við nánari skoðun virðist sem B hafi verið ekið of hratt miðað við aðstæður og hafi henni því verið sveigt til hægri í þeim tilgangi að forðast árekstur við kyrrstæða fólksbifreið. Ökumanni A hafi á hinn bóginn verið heimilt að skipta um akrein en hálfbrotin miðlína skilji fráreinina frá hægri akrein Sæbrautar. Meti V2 það svo að ökumaður A hafi gætt að annarri umferð í aðdraganda akreinaskipta og hafi hann ekki mátt reikna með viðlíka glæfraakstri og ökumaður B hafi viðhaft. Sé því rétt að ökumaður B beri alla sök á árekstri aðila.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram að ökumaður A hafi litið í spegilinn við akstur frá biðskýlinu. Á þeim tíma hafi B verið á vinstri akrein Sæbrautar og því eðlilegt að ökumaður A hafi ekið inn á Sæbraut af fráreininni.

Álit.

Af fyrirbyggjandi myndbandi má sjá að A hefur hafið akreinaskipti yfir hálfbrotna miðlínu, og virðist raunar vera að ljúka þeim, þegar bifreið B er ekið fram úr henni eftir að bifreiðarnar hafa rekist saman. Af myndbandinu sést ekki glögglega hvenær ökumaður B hóf akreinaskiptin en sjá má hvernig henni er ekið fram hjá A, á ökuhraða sem virðist töluvert umfram það sem ætla mætti miðað við aðstæður, á milli akreina og yfir gatnamót gegnt rauðu umferðarljósi. Má jafnframt greina af myndbandinu að þar sem A og B eru samsíða er miðlínan milli akreina á Sæbraut orðin óbrotin og því óheimilt að aka yfir hana. Við upphaf myndbandsins loga gul umferðarljós við gatnamót Sæbrautar og Sægarða og á vinstri akrein Sæbrautar má sjá að ökumaður fólksbifreiðar á vinstri akrein býr sig undir að stöðva bifreiðina.

Af myndbandinu og loftmyndum af vettvangi má þá sjá að hálfbrotin miðlína milli fráreinarinnar og hægri akreinar Sæbrautar nær nokkuð nær gatnamótum Sæbrautar og Sægarða en hálfbrotna miðlínan sem skilur að vinstri og hægri akrein Sæbrautar. Með öðrum orðum var ökumanni A lengur heimilt að skipta um akrein, enda væri fyllstu varúðar gætt, en ökumanni B.

Samkvæmt 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður, m.a. áður en hann skiptir um akrein ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Í 4. gr. laganna er þá kveðið um almenna aðgæslu- og tillitsskyldu vegfarenda og í 21. gr. þeirra er kveðið á um tiltekna háttsemi ökumanna við biðstöðvar hópibifreiða í almenningsakstri. Í 1. mgr. 7. gr. laganna kemur fram að óheimilt sé að aka gegn rauðu umferðarljósi og í 2. mgr. sömu lagagreinar kemur fram að gult umferðarljós eitt og sér merki að numið skuli staðar. Þó taka megir undir það með V2 að akstur B yfir gatnamót gegnt rauðu ljósi skipti ekki máli þegar kemur að ákvörðun um sakarskiptingu í máli þessu verður þó að telja að ógætilegt aksturslag ökumanns B, sem glögglega sést af fyrirbyggjandi myndbandi, gefi nokkrar vísbendingar um aksturslag hans í aðdraganda árekstursins og það hvort gætt hafi verið að framangreindum áskilnaði.

Af heildstæðu mati á þeim aðstæðum sem sjá má af fyrirbyggjandi myndbandi telur nefndin meiri líkur en minni á því að ökumaður B hafi, í ljósi þess að ökuhraði B virðist hafa verið meiri en svo að unnt væri að stöðva bifreiðina gegnt gulu ljósi, sveigt af vinstri akrein til þess að forða árekstri við þá bifreið sem var kyrrstæð við gatnamótin. Við þær aðstæður hafi hann ekki gætt að þeim áskilnaði sem kveðið er á um í 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga svo og þeirri sérstöku tillitsskyldu sem leiðir af 21. gr. laganna.

Það er hins vegar mat nefndarinnar að, eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni, ekki sé sýnt fram á það með gögnum að ökumaður A hafi umrætt sinn brotið gegn áskilnaði 2. mgr. 20. gr. eða öðrum ákvæðum sem við kunna að eiga en akreinaskipti A voru heimil á þeim stað sem þau fóru fram og ekki er sýnt fram á að ökumaður hennar hafi sýnt af sér óaðgæslu við aksturinn.

Rétt er ítreka að engin sjálfstæð atvikalýsing ökumanns B eða eigenda B liggur fyrir. Þar sem gögn málsins styðja að mati nefndarinnar við lýsingu ökumanns A á atvikum verða ökumaður og eigendur B að bera allan halla af sönnunarskorti sem af því leiðir.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 16. desember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir