

Mál nr. 401/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Sönnun. Árekstur

Gögn.

1. Málskot móttakið 29. október 2025.
2. Bréf V2 dags. 20. nóvember 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Ódags. viðbótarathugasemdir M.
4. Bréf V1 dags 9. desember 2025 ásamt fylgiskjölum.
5. Ódags. viðbótarathugasemdir V1.
6. Ódags. viðbótarathugasemdir M.

Málsatvik.

Hinn 31. ágúst 2025 varð árekstur milli bifreiðanna A, sem er í eigu M og B á Vesturlandsvegi. Samkvæmt tjónstilkynningu M til V1 var hann að aka út af bensinstöð við Vesturlandsveg. Hann hafi séð bifreiðina B langt undan og hafi því ekið inn á veginn. Þá hafi B skyndilega verið komin og hafnað á A. M telji að B hafi verið ekið á miklum hraða. Í tjónstilkynningu eiganda B kemur fram að B hafi verið ekið eftir Vesturlandsvegi en A hafi verið á aðrein eftir Grjóthálsi og stefnt inn á Vesturlandsveg. Ökumaður A hafi ekki veitt B athygli og ekið í veg fyrir B. Ökumaður B hafi reynt að beygja frá til að forða árekstri en það hafi ekki tekist og A hafi farið utan í B og eftir allri hlið hennar.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A, þ.e. M, bæri alla sök á árekstrinum þar sem honum hefði borið að veita allri umferð um Vesturlandsveg forgang við akstur út af bifreiðastæði.

M fellir sig ekki við þau málalok og í málskoti kemur fram að hann telji ökumann B bera höfuðábyrgð á árekstrinum. M hafi ekið A að frákeyrslu frá plani við bensinstöðina og að aðreinum inn á Vesturlandsveg og inn að beyguakrein við Grjótháls. Vinstra framhorn A, sem hafi verið kyrrstæð, hafi náð inn fyrir línuna að Grjóthálsaðreininni. Þó vinstra framhorn A hafi skagað inn á akreinina hefði verið auðvelt að komast hjá árekstri en þar sem skert útsýni sé við innakstur á akreinina eigi ökumenn sem ætla inn á Vesturlandsveg ekki annan kost en að fara aðeins inn á akreinina. Ökumaður B hafi hins vegar verið ungur og óreyndur og ekið á hraða sem var a.m.k. 60% yfir lögmæltum hámarkshraða en á umræddri aðrein sé hámarkshraði 50 kílómetrar á klukkustund.

Í bréfi V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, kemur fram að aðspurður hafi ökumaður B sagst hafa ekið eftir Vesturlandsvegi á 70 kílómetra hraða á klukkustund í aðdraganda árekstursins. Hafi ökumaður B sent skjáskot úr síma er sýni staðsetningu B. Megi af því ráða að ljóst sé að B hafi verið ekið eftir Vesturlandsvegi og að áreksturinn hafi átt sér stað þegar M ók A eftir aðrein með fyrirhuguð akreinaskipti inn á Vesturlandsveg. Hafi M við þær aðstæður borið að gæta að umferð um Vesturlandsveg áður en hann skipti um akrein. Sé samkvæmt framangreindu ósannað að áreksturinn hafi átt sér stað við útkeyrslu af plani bensinstöðvar eins og M haldi fram. Jafnvel þó svo væri hefði M í því tilviki borið að veita umferð um veginn forgang við slíkan útakstur.

Í athugasemdum M við röksemdir V2 kemur fram að eigandi B, móðir ökumanns, hafi afbakað allar staðreyndir málsins. Undarlegt sé að V2 byggi á frásögn hennar en ekki ökumanns, en ökumaður B hafi ekki farið úr bifreiðinni á vettvangi og virst vera í áfalli vegna atviksins. Þá áréttar M að ljósmyndir af vettvangi styðji við frásögn hans um hvar áreksturinn hafi átt sér stað. Gögn um aðstæður á vettvangi styðji hins vegar ekki við frásögn eiganda B af atvikum. Ljóst sé því að B hafi verið ekið eftir aðrein að Vesturlandsvegi, þegar henni var ekið á A kyrrstæða, og þar sé 50 kílómetra hámarkshraði en samkvæmt lýsingu ökumanns B hafi ökuhraði hans verið mun meiri.

Í málflutningi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, til nefndarinnar kemur fram að félagið telji gögn málsins styðja við frásögn M af atvikum og því verði að byggja á því að B hafi verið ekið á A kyrrstæða og beri ökumaður B því alla sök á umræddum árekstri. Kemur jafnframt fram að M hafi ítrekað reynt

að fá upptökur úr öryggismyndavélum fyrirtækis í nágrenninu, en þær ættu að geta sýnt fram á rétta staðsetningu atviksins. Þær hafi hins vegar ekki verið lengur til staðar þegar kallað var eftir þeim.

Í viðbótarathugasemddum M kemur fram að umrædd upptaka hafi enn verið til staðar þegar hann sendi nefndinni málskot sitt og er lýst furðu yfir því að ekki séu gerðar ráðstafanir til að tryggja slík gögn sem geti haft úrslitaáhrif á niðurstöðu málsins. Þá lýsir M því yfir að hann sé að sjálfsögðu reiðubúinn að mæta á vettvang og hrekja lýsingu mótaðila á atvikum.

Álit.

Rétt er að taka fram að úrskurðarnefnd í vátryggingamálum annast almennt ekki sjálfstæða gagnaöflun í málum, hvorki með því að tryggja varðveislu hugsanlegra sönnunargagna né með vettvangsgögnum eða sjálfstæðri rannsókn á atvikum mála sem fyrir hana eru lögð. Vísast nánar um það atriði til samþykktar nefndarinnar, sér í lagi 7. gr. þeirra, þar sem gert er ráð fyrir að aðilar leggi fram gögn til staðfestingar staðhæfingum sínum og kröfum.

Í máli þessu liggur fyrir að aðilar gerðu ekki sameiginlega tjónstilkynningu og liggur því ekki fyrir nein atvikalýsing sem þeir hafa sammælt um. Liggur einnig fyrir að hvorki var haft samband við lögreglu né Árekstur.is í kjölfar atviksins og er því engin sjálfstæð skýrsla slíkra aðila fyrirbyggjandi. Enn fremur liggur fyrir að aðilar eru í veigamiklum atriðum ósammála um aðstæður í aðdraganda árekstursins, þ.á.m. hvar hann hafi átt sér stað.

M byggir á því að hann hafi ekið inn á aðrein að Vesturlandvegi, þar sem hámarkshraði er 50 kílómetrar á klukkustund, frá bensinstöð. Í slíkum tilvikum, þ.e. þegar ekið er inn á veg af bifreiðastæði, bensinstöð o.s.frv. ber ökumanni að veita umferð um veginn forgang, sbr. 2. og 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Í slíkum tilvikum ber ökumaður samkvæmt almennum sönnunarreglum sönnunarbyrði um að ökumaður hinnar bifreiðarinnar hafi einnig sýnt af sér sök í aðdraganda áreksturs. Hér byggir M á því að samkvæmt frásögn ökumanns B sjálfs hafi ökuhraði B verið 70 kílómetrar á klukkustund og hafi sá hraði verið meðvirkandi orsök áreksturs A og B.

Lýsing ökumanns B er hins vegar sú að B hafi verið ekið eftir Vesturlandsvegi, þar sem lögbundinn hámarkshraði er 80 kílómetrar á klukkustund og A hafi stefnt inn á veginn frá aðrein eftir Grjóthálsi, ekki veitt B athygli og ekið í veg fyrir hana. Verði byggt á þeirri atvikalýsingu þá bar M, sbr. 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga að ganga sérstaklega úr skugga um að unnt væri að skipta um akrein eða aka á annan hátt til hliðar án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra umferð.

Af ljósmyndum og öðrum gögnum sem fyrir nefndinni liggja verður ekki fullyrt um hvor atvikalýsingin á við rök að styðjast, né verður það ráðið af ákomum á bifreiðarnar. Af þeim sökum er ekki unnt að byggja fortakslaust á þeirri lýsingu M að hann hafi ekið út af bifreiðastæði og A verið kyrrstæð með vinstra framhorn á akbrautinni þegar B hafi komið að á of miklum hraða, en slík atvik gætu leitt til þess að sök á árekstrinum væri að einhverju leyti skipt milli aðila.

Eins og áður segir gerðu aðilar ekki sameiginlega tjónstilkynningu og liggur því ekki að fullu fyrir með hvaða hætti áreksturinn átti sér stað. Af þeim gögnum sem þó liggja fyrir verður þó að telja rétt að M beri hallann af þeim sönnunarskorti enda má telja ljóst að sama hvor atvikalýsingin væri lögð til grundvallar lægi meginsök á árekstrinum hjá M.

Telst því ósannað af framlögðum gögnum að áreksturinn megi rekja til sakar ökumanns bifreiðar B og er því óhjákvæmilegt að hafna kröfu M um sakarskiptingu.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber ábyrgð á árekstri A og B.

Reykjavík, 17. febrúar 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir