

Mál nr. 462/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot móttakið 8. desember 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 22. desember 2025.
3. Viðbótarathugasemdir M, ódags., ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis varð árekstur milli bifreiðarinnar A, sem er í eigu M, og bifreiðarinnar B, á gatnamótum Bæjarbrautar og Krókamýri hinn 24. nóvember 2025. Báðum bifreiðum var ekið austur Bæjarbraut að gatnamótum við Krókamýri. B var ekið á eftir A og var A með fyrirhugaða akstursstefnu til vinstri inn í Krókamýri. B var ekið yfir á öfugan vegarhelming til að aka fram úr A á sama tíma og A beygði til vinstri með þeim afleiðingum að árekstur varð. Ökumaður B segir A ekki hafa gefið stefnuljós til vinstri. V tilkynnti M að sök yrði skipt með þeim hætti að ökumaður A bæri 2/3 hluta af tjóninu fyrir að beygja í veg fyrir ökutæki í framúrakstri á fullbrotinni línu og ökumaður B væri 1/3 hluta sakar fyrir að gæta ekki nægjanlega að annarri umferð við framúrakstur. M vísar til 25. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram komi að bannað sé að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Telur M með vísan til þessa að ökumaður A sé í fullum rétti.

Af hálfu V er ekki tekin afstaða til sakarskiptingar.

Í viðbótarathugasemdum M er að finna framburð ökumanns A þar sem fram kemur að A hafi verið kyrrstæð er árekstur varð.

Álit.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis varð árekstur A og B við gatnamót Bæjarbrautar og Krókamýri. Samkvæmt 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga skal ökumaður vélknúins ökutækis sem ætlar að beygja á vegamótum, ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Skal hann gefa gaum að umferð gangandi og hjólandi vegfarenda, svo og umferð sem á móti og á eftir kemur, og gefa stefnumerki í samræmi við fyrirhugaða akstursstefnu. Í framburðarskýrslu sem gefin var á vettvangi getur ökumaður A þess ekki að hafa gefið stefnumerki eða gætt að umferð fyrir aftan sig áður en hann byrjaði að beygja umrætt sinn. Af framburði hans er ljóst að hann gætti ekki að umferð fyrir aftan sig áður en hann beygði til vinstri umrætt sinn og braut hann því gegn 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga ber hann sök á árekstrinum.

Um er að ræða vegamót skv. skilgreiningu sem fram kemur í 38. tölul. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 að vegamót séu þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist. Í 41. tölul. er vegur skilgreindur þannig: „Vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar“. Samkvæmt 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga má eigi aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Á vettvangi var hins vegar brotin miðlína sem samkvæmt 36. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 250/2024, merkir að aka megi yfir hana enda sé gætt varúðar. Gefa slíkar merkingar til kynna reglur fyrir umferð, leiðbeina ökumanni og upplýsa um aðstæður, sbr. 1. mgr. 35. gr. reglugerðarinnar. Samkvæmt 3. mgr. 7. gr. umferðarlaga skal vegfarandi fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem gefnar eru til kynna með umferðarmerkjum, umferðarljósum, merkingum á yfirborði vegar, hljóðmerkjum eða öðrum hætti á eða við veg. Slík fyrirmæli og leiðbeiningar gilda framar almennum umferðarreglum. Gefur fullbrotin miðlína tilefni til að ætla að óhætt sé að aka yfir hana, sé gætt varúðar. Þrátt fyrir þetta bar ökumanni B skv. b-lið 1. mgr. 23. gr. umferðarlaga að ganga úr skugga um að unnt væri að aka fram úr A án hættu. Með hliðsjón af þeim lagaákvæðum sem um framúrakstur gilda og nefnd eru hér að framan er rík aðgæsluskylda lögð á ökumenn við framúrakstur. Hið sama gildir ef ekið er yfir brotna miðlínu, sbr. 36. gr. reglugerðar um

umferðarmerki og notkun þeirra. Þessa gætti ökumaður B ekki að í aðdraganda áreksturs og ber hann því einnig nokkra sök á árekstrinum.

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

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 20. janúar 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir