

Mál nr. 406/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 5. nóvember 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 27. nóvember 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 4. desember 2025 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis varð hinn 21. ágúst 2025 árekstur milli bifreiðanna A, sem M ók umrætt sinn og B, við gatnamót Strengs og Kistuhyls í Reykjavík. Í skýrslunni er haft eftir M að hún hafi ekið norður Kistuhyls að gatnamótum Strengs og Kistuhyls. Það hafi verið mikil umferð en bifreiðin X sem ekið var eftir Streng hafi verið stöðvuð til að hleypa henni inn á veginn. Hafi hún þá ekið inn á gatnamótin gegn biðskyldu og til hægri inn á Streng. Hún hafi ekið eftir hægri akrein Strengs þegar B hafi skotist fram hjá og utan í A. Hún hafi svo ætlað að færa sig yfir á vinstri akrein en hafi ekki verið komin svo langt. Eftir ökumanni B er haft að hann hafi ekið austur Streng að gatnamótum Kistuhyls og allt hafi verið stopp fyrir framan hann. Hafi hann því ákveðið að taka fram úr bifreiðinni X. Þegar hann hafi verið að beygja aftur til hægri eftir framúraksturinn hafi A komið í hliðina á B. Vitnisburður ökumanns X er á þann veg að hann hafi ekið austur Streng að gatnamótum Strengs og Kistuhyls en vegna vegaframkvæmda hafi verið mikil umferð fyrir framan. Hann hafi verið alveg við þann stað þar sem ein akrein Strengs verði að tveimur og hafi stöðvað til að hleypa A inn á Streng. Þegar A var ekið inn á Streng hafi B ekið fram úr A og þaðan inn á hægri akreinina sem A hafi verið að aka inn á.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla sök á árekstrinum þar sem henni hefði borið að veita allri umferð um Streng forgang samkvæmt biðskyldumerki.

M fellir sig ekki við þau málalok og telur ökumann B bera alla sök á árekstrinum. Í málskoti kemur fram að á þeim stað þar sem B hafi verið ekið fram úr sé aðeins ein akrein í hvora akstursstefnu og umferð hafi verið á akreininni sem liggur vestur Streng. B hafi því ekið fram úr X á milli annarra bifreiða en línan sem skilji akstursstefnur að hafi verið undir miðri bifreiðinni. Þá komi fram í lýsingu ökumanns B á atvikum að hann viti ekki á hvaða hraða hann var. Hafi ökumaður B samkvæmt þessu ekki sýnt nægilega aðgæslu við framúrakstur rétt við gatnamót.

Meðal málsgagna er að finna ítarlegri yfirlýsingu og afstöðumynd ökumanns X. Þar kemur m.a. fram að B hafi verið ekið á milli akreina á nokkrum hraða og hafi ökumaður hennar þurft að gæta sín á því að aka ekki utan í bifreiðar beggja vegna. Hafi það væntanlega leitt til þess að hann hafi ekki veitt akreininni sem A og X var ekið eftir nægilega athygli.

Í bréfi V, sem á tjónsdegi var vátryggjandi beggja bifreiða, er vísað til gagna málsins en ekki tekin sérstök afstaða til málflutnings M.

Álit.

Ekki virðist ágreiningur um að árekstur A og B hafi átt sér stað rétt við gatnamót Strengs og Kistuhyls, skömmu áður en komið er að gatnamótum Strengs og Höfðabakka. Af loftmyndum af vettvangi má sjá að þar sem Strengur og Kistuhylur mætast er ein akrein fyrir hvora akstursstefnu á Streng. Rétt eftir gatnamótin greinist akreinin til austur í tvær akreinar. Samkvæmt framburði ökumanns B var allt stopp fyrir framan hann, og bifreiðin fyrir framan hann stopp svo hann ákvað að aka fram úr henni. Samræmist framangreint þeirri atvikalýsingu vitnis, þ.e. ökumanns X, en henni hefur ekki verið hnekkst eða mótmælt sérstaklega, að B hafi verið ekið fram úr X á milli akreina.

Samkvæmt 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður hafa sérstaka aðgát við vegamót. Samkvæmt 1. mgr. 25. gr. sömu laga er óheimilt að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Í 23. gr. eru settar fram almennar reglur um framúrakstur og er þar að finna

áskilnað um að ökumaður sem ætlar fram úr ökutæki skuli gæta þess að það sé unnt án hættu og m.a. sérstaklega huga að því hvort hann komist inn í umferðina á ný án óþæginda fyrir aðra þegar framúrakstri lýkur. Í 3. mgr. 23. gr. er sérstaklega kveðið á um að nægilegt hliðarbil skuli vera milli ökutækis og þess ökutækis sem ekið er fram úr.

Af aðstæðum á vettvangi og lýsingu vitnis, en henni hefur sem fyrr segir ekki verið hnekkkt, er það mat nefndarinnar að ökumaður B hafi tekið fram úr X án þess að gæta nægilega að áskilnaði fyrrgreindra lagaákvæða og að framúrakstur hans hafi verið framkvæmdur með röngum hætti.

Er það þá mat nefndarinnar að þegar bifreið X var stöðvuð í því skyni að hleypa A inn á Streng hafi M ekki mátt gera ráð fyrir því að umferðar væri að vænta inn á umrædda akrein enda hafi ekki mátt reikna með framúrakstri B á þeim stað og með þeim hætti sem hann var framkvæmdur. Verður því ekki talið að umræddan árekstur megi að nokkru leyti rekja til þess að M hafi vanrækt að veita umferð um Streng forgang, sbr. 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga.

Samkvæmt framansögðu, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, ber ökumaður B alla sök á árekstri A og B.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 18. desember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir