

Mál nr. 278/2025

## VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila : (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

### Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 7. ágúst 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V1, dags. 26. ágúst 2025, ásamt fylgiskjölum
3. Athugasemdir V2, dags. 27. ágúst 2025, ásamt fylgiskjölum.

### Málsatvik.

Hinn 25. apríl 2025 varð árekstur milli bifreiðanna A og B sem er í eigu M, en sonur hennar var ökumaður. Aðila greinir á um atvik máls þar á meðal hvar áreksturinn átti sér stað. Byggir M á því að áreksturinn hafi orðið á bílaplani nálægt Hafnargötu í Keflavík. Í tjónaskýrslu sem ökumaður B sendi V2 er atvikum lýst svo að B sem hafi verið á leiðinni út af tilteknu bílaplani hafi stoppað fyrir aftan A. Upplýsir ökumaður B að hann hafi talið að ökumaður A ætlaði að aka inn á Hafnargötuna. Það hafi hann hins vegar ekki gert heldur bakkað á B. Segist ökumaður B hafa flautað þegar hann hafi gert sér grein fyrir því að A var ekið aftur á bak, en án árangurs. Í málinu liggur fyrir vitnisburður tveggja einstaklinga sem virðast staðfesta frásögn ökumanns B. Ökumaður A lýsir atvikum þannig að hann hafi stöðvað við hringtorg á mótum Hafnargötu og Aðalgötu þegar B hafi verið ekið aftan á A.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að leggja bæri alla sök á ökumann B. Rök nefndarinnar voru þau að ökumaður B verði að bera hallan af sönnunarskorti um að ökumaður A hafi ekið aftur á bak í aðdraganda árekstursins.

M fellir sig ekki við þessa niðurstöðu. Í málskoti er m.a. á því byggt að ákomur á A og B staðfesti framangreinda frásögn ökumanns B. Jafnframt bent á þrjú vitni sem hafi verið farþegar í B auk þess sem fyrirbyggjandi framburður tveggja vitna staðfesti frásögn ökumanns B. Telur M að ökumaður A eigi að bera alla sök í málinu.

Í athugasemdum V1, dags. 26. ágúst 2025, eru færð fyrir því rök að nefndinni beri að staðfesta niðurstöðu tjónanefndar. Vísar V1 m.a. til þess að það sé viðtekin venja að þegar árekstur verður milli bifreiða eins og gildir um A og B, sé aftari bifreiðin látin bera halla af sönnunarskorti um að ökumaður hinnar bifreiðarinnar hafi ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Vísar V1 m.a. í úrskurð nefndarinnar í máli nr. 236/2016 þessu til frekari stuðnings. Þá er einnig vísað í 2. mgr. 18. gr. nügildandi umferðarlaga varðandi skyldu ökumanns til að tryggja nægjanlegt bil milli bifreiða.

Í athugasemdum V2, dags. 27. ágúst 2025, eru færð fyrir því rök að rétt sé að skipta sök jafnt milli ökumanna A og B, enda sé óljóst hvort áreksturinn varð á bifreiðastæði við verslun, eða á akbraut við hringtorg. Það sé því ómögulegt að segja til um hvor ökumanna hafi sýnt af sér sök sem leiddi til árekstursins. Að teknu tilliti til 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatriggingar og gagna málsins, telur V2 því ekki forsendur til annars en að skipta sök jafnt.

### Álit.

Aðila greinir í grundvallaratriðum á um atvik máls þar á meðal hvar áreksturinn átti sér stað. Í 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatriggingar segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Við mat á sök ökumanna er litið til háttæknisreglna umferðarlaga nr. 77/2019. Þó nefndin geti fallist á það með V1 að í tilvikum eins og þeim sem hér er um deilt sé almennt við það miðað að ökumaður aftari bílsinsverði látinn bera hallann af því að málsatvik séu óljós, þ.e. að honum hafi ekki tekist að sanna að fremri bílnum hafi verið ekið aftur á bak með þeim afleiðingum að árekstur varð. Eins og mál þetta liggur fyrir er það hins vegar skoðun nefndarinnar að jafnvel þó M hafi ekki tekist með fullnægjandi hætti að sanna framangreint tali sýnilegar ákomur á A og B fremur máli M en ökumanns A. Þegar þetta er haft í huga telur nefndin rétt að ganga út frá því að sú óvissa sem uppi er um hvað nákvæmlega gerðist og hvar, eigi að leiða til þess að skipta beri sök jafnt milli ökumanna A og B.

**Niðurstaða.**

Skipta ber sök jafnt milli ökumanna A og B á umræddum árekstri 25. apríl 2025.

Reykjavík, 11. febrúar 2026.  
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir