

Mál nr. 6/2026**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V1)****Nafn varnaraðila (V2)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B)****Sakarskipting. Árekstur.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 6. janúar 2026, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V2, dags. 26. janúar 2026, ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 2. febrúar 2026.
4. Viðbótarathugasemdir V2, dags. 3. febrúar 2026.

Málsatvik.

Samkvæmt skýrslu sem fyrirtækið Aðstoð & Öryggi (A&Ö) gerði varð árekstur með bifreiðunum A, sem er í eigu M en sonur hans ók í umrætt sinn, og B á gatnamótum Safamýrar og Háaleitisbrautar 27. desember 2024. Í skýrslunni kemur fram að ökumenn beggja bifreiða óku Safamýri í austurátt, B á undan A. Þegar umferðarljósinn á gatnamótum Safamýrar og Háaleitisbrautar urðu gul stöðvaði ökumaður B bifreiðina því honum fannst hann ekki hafa nægan tíma til að komast yfir Háaleitisbraut. Ökumaður A ók þá aftan á B þar sem hann hélt að ökumaður B myndi keyra yfir gatnamótin. Í kjölfarið bakkaði B, sem þá var kominn vel út á götuna, með þeim afleiðingum að B lenti á A. Kemur fram í skýrslunni að ökumaður B hafi viljað meina að hann hafi ekki bakkað á A en ökumaður A hafi tekið myndband af atvikinu sem hann hafi sýnt skýrsluritari. Í skýrslunni er eftirfarandi haft eftir ökumanni A: „Ég ók Safamýri í austurátt og ætlaði til hægri inn á Háaleitisbraut í suðurátt þegar ökumaður bílsins fyrir framan mig, [B] stoppaði á gulu ljósi og þá ók ég aftan á hann. Ég hélt hann myndi aka yfir götuna. Svo bakkaði hann af því hann var kominn of langt út á götuna og bakkaði þá á minn bíl, [A]. Ég var einn í bílnum.“ Í skýrslunni er eftirfarandi haft eftir ökumanni B: „Ég ók mínum bíl, [B], Safamýri í austurátt og ætlaði áfram og fara niður Fells múla. Það kom gult ljós og mér fannst ég ekki hafa nægan tíma til að komast yfir götuna og því stoppaði ég og þá ók ökumaður [A] aftan á minn bíl. Ég var einn í bílnum.“

Í málskoti krefst M þess að nefndin staðfesti að B beri alla sök á fyrri árekstrinum milli A og B. Byggir M á því að B hafi snarhemað með þeim afleiðingum að A endaði aftan á B. Telur M að öll gögn málsins sýni að B hafi verið í órétti og A í rétti. V1 og V2 hafi hins vegar komist að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla sök á árekstrinum. Þessu er M ósammála og bendir á að B hafi að mestu verið komin yfir stöðvunarlínuna þegar áreksturinn varð. Telur M að af þessum sökum hafi ökumaður A mátt reikna með að B yrði ekið yfir gatnamótin. Jafnframt telur M að framburður ökumanns B í skýrslu A&Ö styðji framangreint. Byggir M á því að ökumaður B hafi brotið gegn 1. og 2. mgr. 7. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Þessu til viðbótar bendir M á, m.a. með vísan í fyrirbyggjandi myndband, að eftir fyrri áreksturinn hafi ökumaður B bakkað á A. Með því hafi hann annars vegar viljað „laga“ stöðu B áður en A&Ö kæmi á staðinn enda hafi B augljóslega verið komin langt yfir stöðvunarlínu. Hins vegar telur M að með því að bakka á A hafi ökumaður B valdið viðbótartjóni á A. M byggir einnig á að myndbandið sýni að bremsuljós B hafi ekki verið í lögmaetu ástandi við áreksturinn, enda hafi ekki kviknað á þeim er B var bakkað á A eða hún stöðvuð. Vísar M í 3. mgr. 69. gr. umferðarlaga í því sambandi. M telur því að framangreint eigi að leiða til þess að B beri alla sök á árekstrinum og því á öllu því tjóni sem varð á A.

Í fyrirbyggjandi tölvubréfi frá V1 sem váttryggði A, er tekið fram að V1 geri ekki athugasemdir í málinu. Í athugasemdum V2, sem váttryggði B, eru færð rök fyrir því að ökumaður A beri alla sök á fyrri árekstrinum. Hins vegar fellst V2 á að B beri alla sök á seinni árekstrinum, þ.e. á afleiðingum þess að eftir fyrri áreksturinn var B bakkað á eða rann á A. Hins vegar byggir V2 á því að M hafi ekki sýnt fram á að frekara tjón hafi orðið á A við seinni áreksturinn. Hvað fyrri áreksturinn varðar þá telur V2, eins og áður sagði, að ökumaður A beri alla sök. Í því sambandi bendir V2 í fyrsta lagi á að í 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 komi fram að ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skuli vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skuli þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. Telur V2 ljóst að ökumaður A hafi ekki gætt nægjanlega að áskilnaði umrædds ákvæðis sem hafi leitt til þess

að hann ók aftan á B. Í öðru lagi bendir V2 á að það hvíli sérstök aðgæsluskylda á öikumönnum sem nálgast eða aka yfir gatnamót, óháð öðrum forgangsreglum eða umferðarstjórnun. Af gögnum málsins sé ljóst að ökumaður A hafi því einnig ekki gætt að áskilnaði 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga, um sérstaka aðgæslu við akstur að gatnamótum. Með séstakri aðgæslu sé átt við að ökumaður þurfi að vera sérstaklega vakandi og geta brugðist við óvæntum aðstæðum. Til viðbótar bendir V2 á að það hafi verið haft eftir ökumanni B að hann hafi stöðvað gegn gulu umferðarljósi þar sem hann taldi sig ekki hafa nægan tíma til þess að aka yfir gatnamótin. Með hliðsjón af fyrrnefndu ákvæði, 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga, sé því ljóst að hann hafi með háttsemi sinni sýnt sérstaka aðgæslu við akstur að gatnamótum er hann gætti að annarri umferð um gatnamótin. Stöðvun hans hafi því verið lögmæt sem sé ein forsenda þess að hann beri ekki sök eða hluta sakar á umræddum árekstri. Með vísan til þessa hafnar V2 því einnig að ökumaður B hafi brotið gegn 1. eða 2. mgr. 7. gr. umferðarlaga. Þá tekur V2 fram að sú fullyrðing ökumanns A að hann hafi haldið að ökumaður B ætlaði að aka yfir gatnamótin losi hann ekki undan framangreindum skyldum. Því sé ljóst að ökumaður A beri alla sök á fyrri árekstrinum. Þá hafnar V2 því að um brot á 3. mgr. 69. gr. umferðarlaga hafi verið að ræða, enda ósannað að eitthvað hafi verið að ljósabúnaði B. Er í því sambandi vísað til ljósmyndar í skýrslu A&Ö þar sem komi fram að kveikt sé á hemlunarljósum B. Hvað seinni áreksturinn varðar þá byggir V2 á að það sé ósannað hvort B hafi runnið aftur á bak á A eða verið bakkað. Að auki bendir V2 á að ekki hafi verið lögð fram gögn af hálfu M sem sanni að seinni áreksturinn hafi valdið frekari tjóni á A en því sem leiddi af fyrri árekstrinum. V2 telur því að leggja beri alla sök á ökumann A út af fyrri árekstrinum og að ósannað sé að seinni áreksturinn hafi valdið frekari tjóni á A.

Í viðbótarathugasemdum M er framangreindum athugasemdum V2 mótmælt og færð fram mótrök gegn því sem þar kemur fram.

Álit.

Af ofangreindu má ráða að bæði er ágreiningur milli aðila hvað varðar atvik í aðdraganda fyrri og seinni árekstursins milli A og B. Hvað fyrri áreksturinn varðar þá telur nefndin með vísan í fyrirliggjandi gögn að leggja beri til grundvallar að ökumaður B hafi réttilega stöðvað bifreiðina þegar umferðarljósinn á gatnamótum Safamýrar og Háleitisbrautar urðu gul, þar sem hann hafi metið það svo að hann kæmist ekki yfir gatnamótin áður en rautt ljós kviknaði. Við það hafi A verið ekið aftan á B. Telur nefndin, sem hefur komist að þeirri niðurstöðu að ökumaður A beri alla sök á þeim árekstri, að hann hafi með háttsemi sinni bæði brotið gegn 2. mgr. 18. gr. og 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Í fyrsta lagi hafi hann ekki gætt þess að vera svo langt frá B að eigi væri hætta á árekstri þótt B yrði stöðvuð eða dregið úr hraða hennar. Í öðru lagi hafi ökumaður A ekki sýnt þá aðgæslu sem ætlast má til af þeim öikumönnum sem nálgast eða aka yfir gatnamót. Hvað seinni áreksturinn áhrærir þá hefur V2 fallist á að ökumaður B beri fulla ábyrgð á honum. Hins vegar fellst nefndin á þau rök V2 að M hafi ekki lagt fram gögn sem sanni að frekara tjón hafi orðið á A við seinni áreksturinn en það sem leiddi af fyrri árekstrinum. Þá telur nefndin einnig ósannað að ólag hafi verið á ljósabúnaði B sem ætti að breyta framangreindu.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á fyrri árekstrinum milli A og B. Ósannað er að seinni áreksturinn hafi leitt til frekara tjóns á A.

Reykjavík, 17. mars 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir