

Mál nr. 21/2026**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V1)****Nafn varnaraðila (V2)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)****Sakarskipting. Árekstur.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 16. janúar 2026, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V2, dags. 4. febrúar 2026, ásamt fylgiskjölum.
3. Ódags. viðbótarathugasemdir M.
4. Bréf til nefndarinnar frá V1, dags. 6. febrúar 2026.

Málsatvik.

Mál þetta varðar árekstur sem varð 1. desember 2025 milli bifreiðanna A og B. A var váttryggð hjá V1 og B hjá V2. Málið var lagt fyrir tjonanefnd vatryggingafélaganna sem komst að eftirfarandi niðurstöðu: „Árekstur varð í [...] við hús númer 5. Ökumaður bifreiðarinnar [A] kvaðst hafa ekið afturábak út úr stöðureit við hús númer 5 og stöðvað. Ökumaður kvaðst síðan hafa ekið aftur inn í stöðureit við hús númer 1 þegar ökumaður bifreiðarinnar [B] ók skyndilega á bifreið hans. Ökumaður bifreiðarinnar [B] kvaðst hafa ekið áfram Fýlshóla þegar ökumaður bifreiðarinnar [A] ók skyndilega afturábak út úr stöðureit við hús númer 5 og í veg fyrir hann. Að gögnum málsins virtum verður öll sök lögð á ökumann bifreiðarinnar [A] sem bar að veita allri umferð um Fýlshóla forgang áður en ekið var úr stöðureit.“

M sættir sig ekki við framangreinda niðurstöðu. Byggir M á því að tekin hafi verið afstaða í málinu á grundvelli framburðar ökumanns B en horft fram hjá sínum rökum. Telur M m.a. fram í málalíbúnaði sínum að A hafi verið lagt í löglega merktu bílastæði á mjórri íbúðargötu. Þegar ökumaður A hafi byrjað að bakka út úr stæðinu hafi B verið í nokkurri fjarlægð. Vegna þrængsla á götunni hafi hins vegar orðið ljóst að ekki væri hægt að bakka úr á götuna með öruggum hætti. Af þeim sökum hafi A verið stöðvuð og ekið svo áfram í átt að bílastæðinu sem bakkað hafði verið út af. Við áreksturinn hafi A því verið á hægri ferð áfram í átt að bílastæðinu. Áreksturinn hafi því ekki verið þegar A var ekið út í umferð eða inn í akstursleið B, heldur þegar verið var að aka A aftur inn á bílastæðið.

Í athugasemdum V2 eru færð fyrir því rök að ökumaður A beri alla sök á árekstrinum. Tekur V2 m.a. fram að því hafi bæði borist framburður frá M og eiganda B. Telur M að gögn málsins bendi til þess að áreksturinn hafi orðið þar sem A hafi verið ekið aftur á bak úr stöðureit og í veg fyrir B. Samkvæmt 3. mgr. 26 gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skuli ökumaður veita umferð forgang hvarvetna þar sem ekið er inn á veg af m.a. bifreiðastæði, lóð eða heimreið.

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

Í viðbótarathugasemdum V2 eru gerðar athugasemdir við það sem fram kemur í viðbótarathugasemdum M og fyrri rök V2 ítrekuð. Þá er t.d. sérstaklega á það bent að um sakarskiptingu vegna árekstursins fari skv. 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar.

Í bréfi frá V1, dags. 6. febrúar 2026, er m.a. tekið að félagið muni ekki skila frekari athugasemdum í málinu.

Álit.

Af ofangreindu má ráða að ágreiningur er milli aðila um sakarskiptingu vegna árekstursins milli A og B. Nefndin telur gögn málsins leiða til þess að rétt sé að ökumaður A beri alla sök á árekstrinum, þar sem hann hafi með háttalagi sínu brotið gegn 3. mgr. 26 gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Með því að aka A úr stöðureit út á akrein og í veg fyrir B, veitti ökumaður A B ekki þann forgang sem honum bar. Bendir nefndin á að sú óvissa sem kann að vera tengd því hvort A var ekið aftur á bak, var stopp, eða ekið áfram, þegar áreksturinn varð, breytir ekki framangreindri skyldu ökumanns A.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á árekstrinum milli A og B.

Reykjavík, 23. mars 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Berglind Svavarsdóttir