

Mál nr. 57/2026**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V1) og (V2)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (A) og (B)****Sakarskipting. Sönnun.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 4. febrúar 2026, ásamt fylgigögnum.
2. Athugasemdir V2, dags. 19. febrúar 2026.
3. Athugasemdir V1, dags. 25. febrúar 2026, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Í skýrslu Aðstoðar og öryggis frá 11. desember 2025 kemur fram að síðdegis sama dag hafi árekstur orðið á milli A og B við hringtorg við Akrabraut og Arnarnesveg í Garðabæ. Bæði A og B hafi verið ekið eftir Akrabraut til austurs í átt að hringtorginu við Arnarnesveg. Unnið hafi verið að tvöföldun akreinar þar sem ekið er inn á hringtorgið frá Akrabraut. Ökumenn A og B sögðust báðir hafa verið með akstursstefnu inn á ytri hring. A, bifreið M, var hægra megin á akreininni og B var vinstra megin. Bifreiðarnar voru hlið við hlið í aðdraganda árekstursins og var ekið inn í hringtorgið á sama tíma en ökumaður A hemlaði stuttu síðar þegar hann varð var við að B var ekið inn í ytri hring. B var þá ekið með hægri hlið utan í vinstra framhorn A. Málið var lagt fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að skipta bæri sök jafnt milli A og B. Ökumaður B bæri helming sakar fyrir að gæta ekki nægjanlega að annarri umferð áður en hann ók af stað úr kyrrstöðu. Ökumaður A bæri helming sakar fyrir ógætilegan framúrakstur hægra megin.

Í málskoti byggir M, á því að ökumaður B beri alla sök á umræddum árekstri. M hafnar því alfarið að ökumaður A hafi verið að aka fram úr í hringtorginu. Í fyrsta lagi teljist gatan sem liggur að umræddu hringtorgi vera tvær akreinar þar sem breidd hennar leyfir tveimur bifreiðum að aka samhliða, sbr. 2. tl. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Í öðru lagi hafi ökumanni B borið að velja vinstri akrein í aðdraganda hringtorgsins og halda sig í innri hring þar sem hann ætlaði út á öðrum útgangi, sbr. 5. mgr. 19. gr. umferðarlaga. Í þriðja lagi hafi A verið rétt staðsett. Ökumanni A hafi borið að velja hægri akrein, ytri hring, þar sem hann ætlaði út á fyrsta útgangi, sbr. 2. málsl. 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga. Í fjórða lagi hafi B verið óheimilt að skipta um akrein við hringtorg eða á milli ytri og innri hrings í hringtorgi, sbr. 3. málsl. 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga. Til stuðnings afstöðu sinni vísar M til þess að í fyrirliggjandi úrskurðum nefndarinnar hafi sök almennt verið lögð á þann sem velur ranga akrein í aðdraganda áreksturs, sbr. úrskurð nr. 304/2017. M telur því ljóst að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum. Engu máli skipti hvort ökumaður B hafi ekki gert sér grein fyrir tvískiptingu akreinarinnar, enda séu skýr ákvæði í lögum um akreinaval við umræddar aðstæður. Ökumaður A hafi ekki geta gert neitt til þess að koma í veg fyrir áreksturinn.

Í athugasemdum V2 er byggt á því að skipta beri sök á milli A og B og vísað til framburðar ökumanna í skýrslu Aðstoðar og öryggis. V2 telur að ökumaður B hafi greinilega verið ómeðvitaður um nýja fyrirkomulagið við hringtorgið vegna framkvæmda og óljósra merkja, og ætlað sér á ytri hring. Jafnframt bendi framburður ökumanns A til þess að hann hafi ekki verið fullkomlega meðvitaður um umferðina vinstra megin við sig og hefði mögulega getað forðast áreksturinn með meiri aðgæslu. Til stuðnings afstöðu sinni vísar V2 til 4. gr. umferðarlaga, þ.e. að vegfarandi skuli sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum. Þessi meginregla um aðgæsluskyldu hvíli á öllum ökumönnum. Þegar umferðaraðstæður séu óljósar, til dæmis vegna nýlegra framkvæmda eða ófullnægjandi merkinga, aukist skylda allra ökumanna til að sýna sérstaka varúð. Ef akreinaamerkingar séu óljósar eða ekki fullkláraðar við hringtorgið, geti það dregið úr ábyrgð ökumanns B fyrir „röngu akreinavali“ og jafnframt aukið ábyrgð ökumanns A um að gæta sérstakrar varúðar. Þótt ökumaður A hafi verið á hægri akrein, beri honum engu að síður skylda til að fylgjast með umferð í kringum sig, sérstaklega þegar ekið er inn í hringtorg þar sem umferð fléttast saman. Framburður ökumanns A, „við vitum ekkert hvaðan hinn bíllinn kom“, bendi til þess að hann hafi ekki verið nægilega meðvitaður um

umferðina vinstra megin við sig. Dómaframkvæmd og úrskurðir nefndarinnar sýna fram á að sök sé oft skipt þegar báðir ökumenn hafi vanrækt aðgæsluskyldu sína, sérstaklega í flóknum umferðaraðstæðum.

Í athugasemdum V1 er byggt á því að B beri alla sök á árekstrinum. V1 tekur undir öll þau lagarök sem M vísar til í málskoti og vísar einnig til 1. mgr. 18. gr. umferðarlaga sem kveður á um að ökumaður skuli vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. Aukinheldur telur V1 að ökumaður B hafi ekki gætt að áskilnaði 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga sem kveður á um almenna aðgæsluskyldu í umferðinni. Þá telur V1 að ökumaður B hafi ekið með röngum hætti inn í hringtorgið umrætt sinn og á kyrrstæða bifreið M. Telur V1 því rétt að tjón á A skuli bætt úr ábyrgðartryggingu B, sbr. 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Verði fallist á þær málsástæður að um eina akrein hafi verið að ræða á vettvangi óskar V1 eftir því að megin sök árekstursins verði sett á ökumann B í samræmi við framangreindar röksemdir og þau fordæmi sem M leggur fyrir nefndina, sbr. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar.

Álit.

Í 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar segir að eigandi ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Í 5. gr. sömu laga 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 háttæmisreglna umferðarlaga nr. 77/2019.

Í málinu er deilt um hvernig sök skuli skipt milli A og B vegna áreksturs 11. desember 2025. Með hliðsjón af fyrirbyggjandi gögnum telur nefndin sannað að tvær akreinar hafi legið að hringtorginu, sbr. 2. tl. 3. gr. umferðarlaga. Ökumanni B hafi því borið, þegar hann ók inn í hringtorgið, að halda sig í innri hring þess þar sem hann ætlaði út á öðrum útgangi samanber framburði í skýrslu Aðstoðar og öryggis, sbr. 6. mgr. 19. gr. umferðarlaga. Nefndin telur ósannað að ökumaður A hafi sýnt af sér aðgæsluleysi í umrætt sinn. Ökutæki hans hafi verið rétt staðsett við innakstur í hringtorgið og í því sjálfu og jafnframt hafi hann náð að stöðva A áður en árekstur varð.

Með hliðsjón af framangreindu er það mat nefndarinnar að B beri alla sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

M á rétt til fullra bóta úr ábyrgðartryggingu B hjá V vegna tjóns á A.

Reykjavík, 27. apríl 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir