

Mál nr. 122/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja (A) og (B)

Sakarskipting. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot, dags. 12. mars 2026, ásamt fylgiskjali.
2. Bréf V1, dags. 27. mars 2026, ásamt fylgiskjali.
3. Athugasemdir V2, dags. 31. mars 2026, ásamt fylgiskjali.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 15. apríl 2026.

Málsatvik.

Fram kemur í fyrirliggjandi skýrslu frá Aðstoð og öryggi (AÖ) að 20. febrúar 2026 hafi bifreiðinni A verið ekið eftir Geirsgötu til austurs að gatnamótum Tryggvagötu og hafi ætlun ökumanns, þ.e. M, verið sú að beygja til vinstri á gatnamótunum inn á miðbakka til norðurs. Bifreiðinni B hafi verið ekið eftir Geirsgötu til vesturs að sömu gatnamótum og hafi ökumaður hennar ætlað að aka beint áfram yfir gatnamótin. Bæði A og B hafi verið ekið inn á gatnamótin á sama tíma og hafi A verið beygt til vinstri fyrir B. Ökumaður A sagist hafi beygt gegn gulu ljósi og að B hafi verið ekið inn á gatnamótin seinna gengt rauðu ljósi. Ökumaður B segist hafa ekið inn á gatnamótin gegn gulu ljósi og að A hafi einnig verið beygt inn á gatnamótin gegn gulu ljósi. Báðir ökumenn töldu sig vera í rétti.

Málið var lagt fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að leggja bæri alla sök á ökumann A sem hafi ekki gætt nægjanlega að umferð úr gagnstæðari átt er hann beygði til vinstri. M sættir sig ekki við þá niðurstöðu.

Í málskoti er byggt m.a. á að M hafi farið inn á gatnamótin á seinustu sekúndu sem gult ljós hafi logað og ætlað að beygja til vinstri. Hafi hún næstum því verið komin yfir gatnamótin þegar B hafi komið inn á gatnamótin og keyrt á A. M byggir því á að ökumaður B hafi keyrt inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi, auk þess sem hann hafi ekið yfir löglegum hraða. Í málskoti færir M frekari rök framangreindu til stuðnings.

Í bréfi V1, dags. 27. mars 2026, er staðfest að A sé tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá V1 en að V1 skili ekki frekari athugasemdum í málinu.

Í athugasemdum V2 er vísað til þess að í skýrslu AÖ komi fram að báðir ökumenn segist hafi ekið yfir gatnamótin á gulu ljósi. Í 7. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 komi fram að þegar ökumaður ætlar að beygja á vegamótum ber honum að veita forgang þeirri umferð sem á móti kemur. Þá segi í 19. gr. sömu laga að ökumaður ökutækis sem ætlar að beygja á vegamótum skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Þá skuli hann sérstaklega gefa gaum að umferð sem á móti kemur. Að þessu sögðu telur V2 að M hafi borið að veita B forgang um veginn. Því telur V2 að öll sök skuli lögð á ökumann A, þ.e. M, sem hafi ekki gætt nægjanlega að umferð úr gagnstæðri átt er hann beygði til vinstri.

Í viðbótarathugasemdum ítrekar M það sem fram kemur í málskoti um það hvar hún hafi verið stödd þegar ljósið hafi orðið gult, og hvar árekstur hafi orðið. Þá bendir M aftur á að hún hafi séð að ljósinn voru orðin rauð áður en áreksturinn varð.

Álit.

Ágreiningur snýr fyrst og fremst að því hver skuli bera ábyrgð á árekstrinum 20. febrúar 2026 þar með talið hvort skipta skuli sök milli ökumanna A og B. Í 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar 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 háttarnisreglna umferðarlaga nr. 77/2019. Fyrir liggur að M hugðist beygja til vinstri á umræddum gatnamótum en ökumaður B ætlaði beint yfir gatnamótin. Þá telur nefndin að eins og málið liggi fyrir verði að leggja til grundvallar að bæði A og B hafi verið ekið inn á gatnamótin á gulu ljósi og á löglegum hraða. Þá

liggur jafnframt fyrir að A var beygt til vinstri í veg fyrir B með þeim afleiðingum að árekstur varð. Í 7. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur fram að þegar ökumaður ætlar að beygja á vegamótum ber honum að veita forgang þeirri umferð sem á móti kemur. Þá segir í 19. gr. sömu laga að ökumaður ökutækis sem ætlar að beygja á vegamótum skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Þá skuli hann sérstaklega gefa gaum að umferð sem á móti kemur. Ljóst er að með háttsemi sinni braut ökumaður A, þ.e. M, gegn framangreindum ákvæðum umferðarlaga með sagnæmum hætti. Af fyrirbyggjandi gögnum verður hins vegar ekki dregin sú ályktun að ökumaður B hafi brotið gegn umferðarlögum. Nefndin telur því rétt að ökumaður A, þ.e. M, beri alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

M ber alla sök á árekstri A og B þann 20. febrúar 2026.

Reykjavík, 26. maí 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir