

Mál nr. 492/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V1)

Nafn varnaraðila (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot móttakið 31. desember 2025, ásamt fylgiskjöllum.
2. Athugasemdir V2, dags. 22. janúar 2026.
3. Tölvupóstur frá V1, dags. 27. janúar 2026.
4. Ódags. viðbótarathugasemdir M.
5. Viðbótarathugasemdir V2, dags. 25. febrúar 2026.
6. Myndband af árekstrinum.

Málsatvik.

Mál þetta varðar árekstur milli bifreiðanna A og B. A var vátryggð hjá V1 og B hjá V2. Í gögnum málsins er að finna eftirfarandi lýsingu M á málsatvikum: „Ég var að keyra [A] frá Egilstöðum til Reykjavíkur þann 21. ágúst 2025. Þegar ég kem að gatnamótunum við Höfn tek ég eftir mikilli umferð og lendi í smá bílaröð út úr bænum. Rétt eftir afleggjarann við Fosshótel Vatnajökul tek ég eftir hjólreiðamanni í vegkantinum að taka myndir. Ég hægi því aðeins á mér með bílaröðinni og geri mig tilbúinn að keyra fram hjá honum. Ég sé að hann stendur vel utan hvítu veglínunar í kantinum þannig engin ástæða var því til að stöðva. Þegar við keyrum svo framhjá manninum nauðhemlar bíllinn fyrir framan mig [B]. Þegar ég sé [B] byrja að hemla þá stíg ég strax á bremsuna sem endar með því að ég lendi aftan á [B]. Þegar ég stíg út úr bílnum og athuga hvort allir séu óhultir þá biður ökumaður [B] mig strax afsökunar. Hann segir bíllinn sinn hafa verið á cruise control og að hann hafi alls ekki ætlað að stöðva hann. Hann útskýrir fyrir mér að hann sé á Teslu og að bíllinn hafi nauðhemlað sjálfur þegar skynjarar bílsins námu hjólreiðamanninn. Video upptaka náðist af slysinu í gegnum Tesluna og hefur lögreglan á Suðurlandinu þá upptöku hjá sér.“

Málið var lagt fyrir tjónanefnd vatryggingafélaganna sem komst að eftirfarandi niðurstöðu: „Árekstur varð á þjóðvegi 1 rétt hjá Höfn í Hornafirði. Atvikið náðist á myndband úr bifreiðinni [B]. Áreksturinn varð með þeim hætti að ökumaður bifreiðarinnar [B] ætlar að aka fram hjá hjólreiðamanni sem er kyrrstæður út í hægri vegkanti. Af myndbandinu að dæma þá hægir ökumaður bifreiðarinnar [B] á sér og er farin aðeins yfir á mótakreinina til að aka fram hjá hjólreiðamanninum en beygir svo aðeins til hægri í áttina að honum þar sem það er að koma bifreiðar úr gagnstæðri átt. Við þessa stefnubreytingu virðist bifreiðin [B] nauðhemla og þá ók ökumaður [A] aftan á bifreiðina. Ökumaður bifreiðarinnar [B] kveður bifreið sína hafa hægt á sér þegar hann skynjaði hjólreiðamanninn og svo hafi hún skyndilega nauðhemlað. Ökumaður bifreiðarinnar [A] kveðst ekki hafa átt von á því að bifreiðin [B] myndi hemla svona skyndilega án ástæðu og því lent aftan á bifreiðinni. Að gögnum málsins virtum verður öll sök lögð á ökumann bifreiðarinnar [A] sem gætti ekki nægjanlega að umferð fyrir framan sig.“

M sættir sig ekki við framangreinda niðurstöðu. Í málskoti byggir M á því að aðstæður í umrætt sinn hafi verið flóknari en svo að hægt sé að afgangið sakarskiptingu milli A og B með þeim hætti að A hafi verið of nálægt B. Því verði ekki einungis ökumanni A um kennt þar sem hann hafi ekki gætt nægjanlega að umferð fyrir framan sig. Bendir M á að ökumaður B hafi viðurkennt að tölvustýring B hafi tekið yfir og nauðhemlað. Telur M ekki eðlilegt að ökumaður B leggi fullt traust á tölvustýringu B. Virðist M byggja á því að hér eigi að meta aðstæður eins og um tilefnislausu nauðhemlun af hálfu B sé að ræða. Bendir M á í því sambandi að B hafi verið byrjuð að fara fram hjá hjólreiðamanninum sem hafi verið í vegkantinum þegar tölvustýringin hafi tekið þá ákvörðun að nauðhemla. Telur M því með vísan til framangreinds að hann hafi ekki getað búið sig undir að B myndi nauðhemla að ástæðulausu.

Í tölvupósti til nefndarinnar, dags. 27. janúar 2026, tekur V1 fram að það geri engar athugasemdir í málinu.

Í athugasemdum V2 eru færð fyrir því rök að ökumaður A beri alla sök á árekstrinum, þar sem hann hafi ekki gætt að því að hafa nægjanlega langt bil á milli A og B. Með háttsemi sinni hafi M brotið gegn 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram komi 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. Jafnframt telur V2 að M hafi brotið gegn 36. gr. umferðarlaga þar sem fram kemur að ökuhraði skuli aldrei vera meiri en svo að ökumaður geti stöðvað áður en komið er að hindrun á vegi. Þá telur V2 að það verði ekki metið ökumanni B til sakar að B hafi skyndilega og óvænt stöðvað án tilefnis. Miðað við gögn málsins megi ljóst vera að ökumaður B hafi ekki lagt rangt mat á aðstæður og ætlað sér að forða tjóni með því að hemla. Megi því segja að segja að þarna hafi öryggisbúnaður B brugðist eða bilað. Það hafi ekki verið ákvörðun ökumanns B að hemla heldur hafi bifreiðin tekið þá ákvörðun upp á sitt eindæmi að hemla án tilefnis. Ökumaður B hafi ekki haft ástæðu til þess að ætla að bifreiðin myndi haga sér með þessum hætti og hafi því ekki getað komið í veg fyrir það að bifreiðin gerði það. Áreksturinn verði því ekki rakinn til neinnar saknæmrar vanrækslu ökumanns bifreiðarinnar B. Þessu til frekari stuðnings er af hálfu V2 bent á álit nefndarinnar í málum nr. 29/2016 og 149/2013.

Í viðbótarathugasemddum M er framangreindri röksemdafærslu V2 mótmælt og færð fram mótrök gegn því sem þar kemur fram. Færir M einnig rök fyrir því að ökumaður B hafi brotið gegn 36. gr. umferðarlaga.

Í viðbótarathugasemddum V2 eru gerðar athugasemdir við það sem fram kemur í viðbótarathugasemddum 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 ökutækjatryggingar.

Álit.

Af ofangreindu má ráða að ágreiningur er milli aðila hvað varðar sakarskiptingu vegna árekstursins milli A og B. Nefndin telur að gögn málsins leiði til þess að rétt sé að ökumaður A beri alla sök á árekstrinum, þar sem hann gætti ekki að því að hafa nægjanlega langt bil á milli ökutækisins sem hann ók og ökutækisins sem var fyrir framan hann. Með þessu braut hann gegn 2. mgr. 18. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram kemur 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. Jafnframt telur nefndin að ökumaður A hafi brotið gegn 36. gr. umferðarlaga þar sem fram kemur að ökuhraði skuli aldrei vera meiri en svo að ökumaður geti stöðvað áður en komið er að hindrun á vegi.

Atvik þessa máls eru vissulega nokkuð sérstök, þ.e. að það var öryggiskerfi B, ekki ökumaður B, sem snögghemlaði með þeim afleiðingum að A var keyrt aftan á B. Þetta breytir þó ekki þeim skyldum sem hvíldu á ökumanni A, sbr. þar sem að framan greinir. Þrátt fyrir þessa sérstöðu telur nefndin því ekki forsendur til þess að meta ökumanni B til sakar að bifreiðin hafi skyndilega og óvænt stöðvað, enda verði inngríp öryggiskerfis B ekki lagt að jöfnu við að ökumaður B hafi nauðhemlað að ástæðulausu. Því getur ekki komið til þess að hann verði látinn bera hluta sakar í málinu.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 24. mars 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Berglind Svavarsdóttir