

Mál nr. 87/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot móttakið 24. febrúar 2026 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V2 dags. 18. mars 2026.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 27. mars 2026 ásamt fylgiskjöllum.
4. Viðbótarathugasemdir V2 dags. 1. apríl 2026.
5. Bréf V1 dags. 31. mars 2026.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 28. október 2025, varð árekstur milli A, en M var ökumaður hennar, og B á gatnamótum Hafnarfjarðarvegjar og Álftanesvegjar hinn 27. október 2025. Umferðarljós á vettvangi voru óvirk og blikkaði því gult ljós á þeim. Í aðdraganda áreksturs ók M austur Hafnarfjarðarveg með fyrirhugaða akstursstefnu til vinstri að Álftanesvegi en B var ekið vestur Hafnarfjarðarveg. Þegar A var ekið inn á Hafnarfjarðarveg í vinstri beygju varð árekstur milli bifreiðanna. Aðspurður sagðist M hafa ekið á um 15 kílómetra hraða á klukkustund en ökumaður B sagðist hafa ekið á um 60 kílómetra hraða. Samkvæmt ökumanni C, sem varð vitni að árekstrinum, fannst honum eins og ökumaður B „hefði gefið í á ljósunum“. Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður A bæri alla sök á árekstrinum þar sem hann hefði ekið í veg fyrir umferð sem kom úr gagnstæðri átt.

M fellir sig ekki við þau málalok og telur ökumann B bera alla sök á árekstrinum. Er í málskoti vísað til þess að ökumaður B hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda áreksturs, en hann hafi ekið á um 100 kílómetra hraða rétt áður en komið var að gatnamótunum. Er sérstaklega vísað til myndbands úr mælaborðsmýndavél bifreiðarinnar C. Megi af því ráða að B hafi verið ekið á hraða sem var meira en 50% meiri en hámarkshraði á vettvangi og án aðgæslu eða tillits til öryggis annarra vegfarenda. Þá hafi hemlaljós hennar ekki kviknað fyrr en tæpum tveimur sekúndum fyrir áreksturinn. M hafi hins vegar sýnt af sér fulla aðgæslu, hann hafi numið staðar áður en hann hóf akstur til vinstri, metið aðstæður og ekki hafið innakstur fyrr en engin sýnileg umferð var á vettvangi. Hafi hann því í öllu farið að áskilnaði umferðarlaga.

Í bréfi V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, er tekið undir niðurstöðu tjónanefndar. Engin samtímagögn liggi fyrir um sannanlegan aksturshraða B né sé sýnt fram á nokkra aðra þá háttsemi sem leiði til þess að ökumanni B verði gert að bera hluta sakar. Engin gögn liggi fyrir er hnekki þeim framburði ökumanns B að hann hafi ekið á um 60 kílómetra hraða á klukkustund.

Í viðbótarathugasemdum M eru fyrri rök ítrekuð. Gögn málsins, þ.á.m. umrædd myndbandsupptaka, sýni skýrlega að aksturshraði B hafi verið vítaverður, sér í lagi við þær aðstæður sem voru á vettvangi, þ.e. bleytu, myrkur og óvirk umferðarljós. Ökumaður B hafi þá átt að veita A athygli fyrr enda hafi hún verið komin langt inn á gatnamótin þegar árekstur varð. Sýn ökumanns sem komi frá Hafnarfjarðarvegi og hyggist beygja inn á Álftanesveg sé hins vegar nokkuð skert vegna þeirra bifreiða sem stefni inn á Fjarðahraun frá gatnamótunum. Vísar M þá til þess að ákomur á bifreiðarnar og höggið við áreksturinn styðji það að B hafi verið ekið á vítaverðum hraða.

Í viðbótarathugasemdum V2 er þess enn krafist að öll sök á árekstrinum verði lögð á M en til vara að hann verði látinn bera meginhluta sakar. Er sérstaklega vísað til þess að af umræddu myndandi verði ekki fullyrt um aksturshraða B. Henni hafi ekki verið ekið fram úr C heldur á akrein við hlið hennar. Fjarlægð milli B og C hafi svo aukist sem helgist af því að hægt hafi verið á akstri C. Engir útreikningar á aksturshraða B liggi fyrir og sé ósannað að hann hafi verið vítaverður.

Í bréfi V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, er tekið undir með M varðandi það að ökumaður B hafi ekið yfir löglegum hámarkshraða og ekki hagað akstri sínum til samræmis við 36. og 37. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Hafi hann því sýnt af sér verulega óaðgæslu við aksturinn. M hafi hins vegar

hægt á sér, metið aðstæður og hafið akstur á litlum hraða þegar ekkert benti til þess að hættu stafaði af annarri umferð innan eðlilegs athyglissviðs. Telur V2 því rétt að ökumaður B beri alla sök á umræddum árekstri en fer til vara fram á að sök verði skipt til helminga.

Álit.

Óumdeilt er að árekstur varð þegar A var ekið í vinstri beygju af Hafnarfjarðarvegi inn á Álftanesveg og B var ekið úr gagnstæðri átt vestur Hafnarfjarðarveg. Þá liggur fyrir að umferðarljós á vettvangi voru óvirk og blikkaði því gult ljós á þeim, þannig að ökumönnum bar að sýna sérstaka varúð og fara eftir almennum forgangsreglum umferðarlaga.

Samkvæmt 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga ber ökumanni sem hyggst beygja á vegamótum að ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. M bar því að tryggja áður en hann hóf vinstri beygju að unnt væri að ljúka henni án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra vegfarendur. Af gögnum málsins verður ráðið að þegar M hóf akstur inn á gatnamótin var B á leið vestur Hafnarfjarðarveg og varð árekstur milli bifreiðanna áður en A hafði lokið beygjunni. Verður því lagt til grundvallar að M hafi ekið í veg fyrir B.

Ágreiningur málsins lýtur einkum að því hvort ökumaður B hafi ekið á svo miklum hraða eða sýnt af sér slíka óaðgæslu að hann beri að hluta eða öllu leyti sök á árekstrinum. Nefndin hefur farið yfir þau gögn sem lögð hafa verið fram, þar á meðal myndbandsupptöku úr mælaborðsmýndavél bifreiðarinnar C. Þótt upptakan gefi vísbendingar um að B hafi verið ekið nokkuð greiðlega verður ekki af henni einni, né öðrum gögnum málsins, dregin nægilega örugg ályktun um hver hraði hennar hafi verið. Engir hraðaútreikningar eða önnur hlutlæg gögn liggja þá fyrir sem staðfesta ökuhraða B.

Hins vegar verður að líta til þess að aðstæður á vettvangi voru óhagstæðar, enda myrkur, bleyta og óvirk umferðarljós. Við slíkar aðstæður bar ökumönnum að gæta sérstakrar varúðar og haga hraða eftir aðstæðum, sbr. 36. gr. umferðarlaga. Af myndbandsupptökunni verður ráðið að ökumaður B hafi ekki dregið úr hraða sínum að neinu marki fyrr en rétt fyrir áreksturinn, þrátt fyrir að ekið væri að stórum gatnamótum þar sem umferðarljós voru óvirk. Að mati nefndarinnar verður því talið að ökumaður B hafi ekki sýnt þá aðgæslu sem aðstæður kröfðust.

Þrátt fyrir það verður ekki fram hjá því litið að meginorsök árekstursins var sú að M hóf vinstri beygju yfir akstursstefnu B án þess að tryggt væri að hún gæti farið fram með öruggum hætti. Að virtu heildarmati á atvikum og gögnum málsins telur nefndin því rétt að leggja meginhluta sakar á M, en jafnframt að háttsemi ökumanns B við aðstæður á vettvangi réttlæti að hann beri hluta sakar.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 2/3 hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B ber 1/3 hluta sakar.

Reykjavík, 19. maí 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir