

Mál nr. 11/2026**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V1) og (V2)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja (A) og (B)****Sakarskipting. Árekstur.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 7. janúar 2026 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 29. janúar 2026 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags 29. ágúst 2025 [sic] ásamt fylgiskjali.
4. Bréf V2 dags. 31. mars 2026.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 8. október 2025, varð hinn 5. október s.á. árekstur milli A og B á Jökuldalsheiði. Samkvæmt skýrslunni var mikið myrkur á vettvangi og vegurinn blautur. Samkvæmt ökumanni og farþegum í A hafi bifreiðin bilað og verið rafmagnslaus. Því hafi engin ljós verið á bifreiðinni en þær hafi sett viðvörunarþríhyrning fyrir aftan hana. Af vettvangsskýrslu lögreglu dags. 9. október 2024 [sic] má ráða að virkni viðvörunarþríhyrningsins hafi verið með eðlilegum hætti og að honum hafi verið komið fyrir við vegkant í um 27,6 metra fjarlægð frá A.

Samkvæmt framburði M, eiganda B, fyrir lögreglu dags. 25. nóvember 2025 mundi hann eftir að hafa séð stikur í vegkantinum en ekki A þar sem hún var allt í einu kyrrstæð á miðjum veginum. Hann hafi allt í einu séð hluta af ferðatösku standandi á veginum mjög nálægt A. Þríhyrningurinn hafi verið við hornið á A, alltof nálægt henni, og M aldrei séð hann. Farþegar og ökumaður A hafi þá ekki gert neina tilraun til að gera vart við sig. Vegna alls þessa hefði M ekki átt þess kost að bregðast við aðstæðum og því hafi B rekist aftan á A.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður B bæri alla sök á árekstrinum þar sem hann hefði ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig.

M fellir sig ekki við þau málalok og telur ökumann A bera alla sök á árekstrinum. Er í málskoti vísað til þess að þó umferðarlög kveði ekki á um hvar viðvörunarþríhyrningur skuli staðsettur verði að miða við aðstæður hverju sinni og sé almenna reglan sú að utan þéttbýlis sé æskilegt að fjarlægð hans frá staðnæmdri bifreið sé a.m.k. 100 metrar. Hafi ökumaður A því í engu gert fullnægjandi ráðstafanir er hún staðsetti viðvörunarþríhyrninginn í 27 metra fjarlægð frá A og úti í vegkanti. Sé tekið mið af almennum ökuhraða á vettvangi og hemlunarvegalengd sé ljóst að sú ráðstöfun hafi ekki dugað svo aðrir ökumenn gætu brugðist við hættunni. Þá sé í 1. mgr. 32. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kveðið á um fortakslausa skyldu ökumanna til að setja upp viðvörunarþríhyrning og tendra hættuljós bifreiðar til að vara við aðsteðjandi hættu. Ljóst sé að ekki hafi verið kveikt á hættuljósum A en engar upplýsingar liggi fyrir um þá bilun sem varð á A eða að hún hafi sannanlega verið rafmagnslaus. Í öllu falli sé ólíklegt að bilun hafi komið svo skyndilega upp að ökumanni hafi ekki verið fært að aka A út í kant fremur en að stöðva hana á miðri akbraut. Farþegar og ökumaður A hafi þá lagt ferðatöskur sínar aftan við A en að því búnu sest inn í bifreiðina og beðið átekt. Sú ráðstöfun hafi leitt til þess að ekki sást í glitaugu eða afturljós A og hafi hún því verið enn minna sýnileg en ella. Hafi ökumaður A því hvorki tryggt sýnileika A né gert viðeigandi varúðarráðstafanir til að tryggja öryggi annarra vegfarenda. M hafi á hinn bóginn sýnt alla þá varúð og tillitssemi sem ætlast megi til af honum.

Í bréfi V1, váttryggjanda A, til nefndarinnar er vísað til þess að í 32. gr. umferðarlaga komi fram að hafi ökutæki stöðvast á þannig stað eða svo að hættu eða óþægindi stafi af fyrir umferðina skuli ökumaður gera ráðstafanir með hættuljósi og viðvörunarþríhyrningi til að vara aðra vegfarendur við þar til það hefur verið flutt brott. Í 35. gr. sömu laga segi að ef nokkur kostur er skuli hættuljós vera tendruð ef ökutæki stöðvast eða því er lagt af óviðráðanlegum orsökum á akbraut. Samkvæmt því sem fram komi í lögregluskýrslu hafi A verið rafmagnslaus og ökumanni hennar því hvorki fært að tendra hættuljós né færa hana af veginum. Í lögregluskýrslu komi þá fram að ferðatöskur hafi verið hægra megin við A og megi því gera ráð fyrir að sést hafi í ljós hennar eða glitaugu vinstra megin. Af vettvangsskýrslu lögreglu megi þá ráða að endurskin viðvörunarþríhyrningsins hafi virkað sem skyldi en slíkir þríhyrningar séu

hannaðir með þeim hætti að endurskin þeirra eigi að sjást í talsverðri fjarlægð. Með því að taka ekki eftir þríhyrningnum hafi ökumaður B því ekki sýnt af sér alla viðeigandi varúð og aðgát við aksturinn. Sé því rétt að hann beri alla sök á árekstri aðila.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttað að engin hlutlæg gögn styðji frásögn ökumanns A fyrir lögreglu um að A hafi verið rafmagnslaus. Sé því með öllu ósannað að henni hafi verið ófært að tendra hættuljós á A. Verði hins vegar byggt á því að A hafi verið rafmagnslaus þá hefði ökumanni hennar ekki átt að dyljast sú bilun í einhvern tíma áður en A staðnæmdist, enda hefði rautt gaumljós átt að kvikna í mælaborði A nokkru áður. Er vísað til notendahandbókar A því til frekari stuðnings. Hefði ökumaður A því átt að hafa nægt ráðrúm til viðbragða. Staðhæfing V1 um að umræddar ferðatöskur hafi verið við horn A standist þá ekki skoðun enda liggi fyrir að M hafi ekið á töskur sem stóðu á miðri akbrautinni og hafi ein þeirra hafnað undir B. Sé ljóst að það hefði ekki gerst hefðu töskurnar verið í hægri vegkanti.

Í bréfi V2, váttryggjanda B, til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að gögn málsins bendi til að ökumaður A hafi ekki sýnt af sér almenna aðgæsluskyldu eða farið að kröfum um merkingar á stöðvuðum ökutækjum í myrkri. Skortur á ljósum á A og mikið myrkur á vettvangi hafi gert það að verkum að A var ekki sýnileg fyrr en of seint. Þó viðvörunarþríhyrningur hafi verið settur upp 27,6 metrum aftan við A dragi mikið myrkur úr virkni hans sér í lagi þar sem A hafi verið dökk að lit og án nokkurra ljósa. Framburður ökumanns B um að hann hafi ekki séð viðvörunarþríhyrninginn fyrr en of seint styðji það sjónarmið að merkingin hafi verið ófullnægjandi miðað við aðstæður. Þá hafi vinstra framhjól A verið aðeins yfir miðlínu vegarins, þ.e. hluti bifreiðarinnar hafi í raun verið í akstursleið umferðar úr gagnstæðri átt. Þetta hafi enn aukið á hættuna sem af staðsetningu A stafaði. Ljóslaus og ranglega staðsett A í myrkri hafi leitt til þess að ökumaður B hafði ekki ráðrúm til að bregðast við er hann stóð frammi fyrir skyndilegri og óvæntri hindrun í algeru myrkri.

Álit.

Í 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga segir að ökumaður skuli haga akstri sínum þannig að hann hafi fullt vald á ökutæki sínu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar sem fram undan er og hann sér yfir áður en komið er að hindrun. Samkvæmt 2. mgr. 36. gr. hvílir m.a. sérstök skylda á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þegar útsýni er takmarkað vegna birtu eða veðurs, þegar vegur er blautur eða háll og þar sem umferðaróhapp hefur orðið. Verður að telja að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að framangreindu umrætt sinn en á vettvangi var mikið myrkur og bleyta á veginum. Er þá m.a. litið til þess að sýnt er fram á að viðvörunarþríhyrningi hafði verið komið fyrir aftan við A og að virkni hans hafi verið fullnægjandi. Verður því að miða við að ökumaður B hefði átt að veita endurskini frá honum athygli fyrr en raunin varð. Ber hann því meginsök á árekstri aðila.

Af gögnum málsins verður ráðið að A hafi stöðvast á miðri akbraut í miklu myrkri og án lýsingar. Þótt fallast megi á að rafmagnsleysi geti hafa takmarkað möguleika ökumanns til að tendra hættuljós eða færa bifreiðina, verður engu að síður að gera ríkar kröfur til annarra varúðarráðstafana við slíkar aðstæður. Hvað varðar þær ráðstafanir sem ökumaður A greip til í kjölfar þess að bifreiðin stöðvaðist verður að líta til þess að telja má að staðsetning viðvörunarþríhyrnings í aðeins 27,6 metra fjarlægð frá bifreiðinni og við vegkant hafi ekki verið eins og best verði á kosið. Aðila greinir þá á um hvar ferðatöskur voru staðsettar, en samkvæmt ökumanni og farþegum í A var þeim stillt upp við hægri horn bifreiðarinnar. Ökumaður B telur hins vegar að þær hafi verið á miðri akbrautinni. Hvort heldur sem er verður að telja að staðsetning ferðataska aftan við bifreiðina hafi skyggt á ljós hennar og glitaugu, annað hvort öðru megin eða beggja vegna. Verður að telja að það hafi verið til þess fallið að draga úr sýnileika A og ekki til samræmis við þá ríku aðgæsluskyldu sem á ökumanni A hvíldi við þessar aðstæður. Ber hún því einnig nokkra sök á árekstri aðila.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 21. apríl 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir