

Mál nr. 63/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarskipting. Gatnamót.

Gögn.

1. Málskot móttakið 23. febrúar 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Tölvupóstur V2, dags. 15. mars 2022.
3. Bréf V1, dags. 21. mars 2022.
4. Tölvupóstur M, dags. 23. mars 2022.
5. Skýrsla Aðstoðar&Öryggis um árekstur A og B, send með tölvupósti frá V2 26. apríl 2022.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að árekstur varð með bifreið A, sem váttryggð er með ábyrgðartryggingu hjá V1, og bifreið B, sem váttryggð er með ábyrgðartryggingu hjá V2, hinn 12. febrúar 2022 á gatnamótum Hafnarfjarðarvegar og Fjarðarhrauns. Ökumaður bifreiðar A kveðst hafa ekið vestur Fjarðarhraun á hægri akrein gegn grænu umferðarljósi inn á gatnamót Hafnarfjarðarvegar í bílaröð sem hafi verið hæg og löng. Umferðarljós hefðu skipt frá grænu í rautt þegar hún hafi verið inni á gatnamótunum að reyna að komast yfir þegar bifreið B hafi verið ekið í hlið bifreiðar A. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa ekið suður Hafnarfjarðarveg á vinstri akrein gegn grænu umferðarljósi inn á gatnamót við Fjarðarhraun þegar bifreið A hafi verið ekið í veg fyrir hann gegn rauðu ljósi.

M, sem er ökumaður bifreiðar A, telur að alla sök eigi að leggja á bifreið B þar sem hann hafi ekið án aðgæslu í hlið bifreiðar hennar á gatnamótum. M kveðst hafa ekið inn á gatnamótin gegn grænu ljósi en umferð fyrir framan hana hafi hægt verulega á sér þannig að hún hafi verið föst á gatnamótunum þegar rautt ljós kviknaði. M telur að bifreið B hafi verið ekið af stað á gatnamótunum þrátt fyrir bílaröðina.

V2 vísar til 10. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem segir að ökumaður á vegamótum sem stjórnad sé með umferðarljósum eigi ekki að aka inn á þau ef honum má vera ljóst af aðstæðum í umferðinni að hann muni eigi komast yfir vegamótin áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð úr þverstæðri átt. Það hafi M sem ökumaður bifreiðar A hins vegar gert og beri því alla sök á árekstrinum. V2 gerir ekki sérstakar athugasemdir vegna málsins.

M tekur fram í viðbótarathugasemdum sínum dags. 23. mars 2022 að V2 taki ekki mið af öllu því sem komi fram í 10. mgr. 26. gr. umferðarlaga þar sem þar komi einnig fram að eigi megi aka af stað eftir að grænt ljós hafi kviknað hafi umferð úr þverstæðri átt ekki komist út af gatnamótunum. M telur að hún hafi ekki getað séð fyrir að bíll fyrir framan hana myndi hægja á sér þar sem veður og færð hafi verið góð. Einnig bendir M á að aðrir ökumenn sem óku í sömu átt og bifreið B hafi ekki ekið á bíla sem voru inni á gatnamótunum.

Álit.

Eins og fram kemur í röksemdum M og V2 kemur fram í 10. mgr. 26. gr. núgildandi umferðarlaga nr. 77/2019 að sérstök aðgæsluskylda sé á ökuönnum sem aka inn á vegamót þannig að þeim verður að vera ljóst af aðstæðum í umferðinni að þeir muni komast yfir vegamótin áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð úr þverstæðri átt. Þessa bar M sem ökuönni bifreiðar A að gæta. Einnig kemur fram í sömu málsgrein að ökumenn sem aka inn á vegamót megi eigi aka af stað eftir að grænt ljós hefur kviknað hafi umferð úr þverstæðri átt ekki komist út af gatnamótunum. Þessa bar ökumaður bifreiðar B að gæta.

Í tjónsskýrslu vegna málsins koma ekki fram upplýsingar um vitni að aðdraganda árekstursins eða aðrar upplýsingar sem geta varpað ljósi á mat M á því hvort hún kæmist yfir vegamót áður en grænt ljós kviknaði fyrir umferð úr þverstæðri átt. M ber hallann af sönnunarskortum um það en hins vegar kemur heldur ekkert fram um að ökumaður bifreiðar B hafi haft skert útsýni á vegamótin þegar hann ók inn á þau.

Af þessu verður því ekki annað ráðið en að hvorugur ökumaður hafi gætt nægilega að umferð á vegamótunum áður en þau óku inn á þau gegn grænu ljósi. Mi sem ökumaður bifreiðar A getur ekki sýnt fram á með skýrum hætti að mat hennar á aðstæðum hafi verið rétt um að gatnamótin næðust að hreinsast áður en rautt ljós kviknaði fyrir umferð í hennar akstursátt og ökumaður bifreiðar B getur ekki sýnt fram á að gatnamótin hafi verið hreinsuð þegar hann ók inn á þau úr þverstæðri átt við bifreið A. Við mat á sök hvors ökumanns um sig verður ekki gerður sá greinarmunur á aðgæsluleysi þeirra að máli skipti við sakarskiptingu og verður sök skipt til helminga m.v. öll gögn málsins.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli bifreiðanna A og B.

Reykjavík, 3. maí 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir