

Mál nr. 431/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 8. nóvember 2024.
2. Bréf V1, dags. 20. nóvember 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2, dags. 17. desember 2024, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Árekstur varð milli bifreiðarinnar A, sem M ók, og bifreiðarinnar B hinn 3. október 2024 á Höfðabakkabru. Fyrirtækið Aðstoð & öryggi tók framburðarskýrslur af ökumönnum. Framburður M er á þann veg að hann hafi ekið eftir hægri akrein upp eftir rampi af Vesturlandsvegi með fyrirhugaða akstursstefnu til vinstri inn á Höfðabakka til norðurs. Þegar hann hafi ekið yfir þverlínuna inn á gatnamótin hafi umferðarljósíð gegnt honum orðið gult. Er hann ók inn á gatnamótin hafi bifreiðin B allt í einu komið frá vinstri og í veg fyrir bifreið hans. Hafi M ekið inn í afturhluta B. Ökumaður B ók Höfðabakka til suðurs á ytri beygjuakrein til vinstri með fyrirhugaða akstursstefnu austur Vesturlandsveg. Framburður ökumanns B er á þann veg að hann hafi verið kyrrstæður við gatnamótin gegn rauðu logandi umferðarljósi og hafi hann ekið af stað úr kyrrstöðu þegar umferðarljósíð varð grænt. Þegar hann hafi ekið inn á gatnamótin hafi bifreiðinni A verið ekið inn á gatnamótin frá hægri og á bifreið hans. Tekin var skýrsla af vitni sem staðsett var fyrir aftan B. Kvaðst vitnið ekki hafa séð stöðu umferðarljósa er hann ók af stað úr kyrrstöðu, hann hafi bara elt bifreiðina B. Umferðarljósíð hafi verið orðið grænt þegar árekstur varð.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu í máli nr. 447/24 að M bæri alla sök á umræddum árekstri fyrir að aka inn á gatnamótin gegn gulu ljósi án þess að vera þess fullviss að komast yfir gatnamótin áður en grænt ljós kviknaði á umferð úr þverstæðri átt. Í málskoti kemur fram að M hafi ekið A á löglegum hraða upp afrein af Vesturlandsvegi til norðurs. Rigning hafi verið og götur blautar. Skömmu eftir að A var ekið inn á gatnamótin hafi umferðarljósíð orðið gult. B hafi greinilega lagt af stað talsvert löngu áður en grænt ljós kviknaði fyrir honum enda alltaf bið á öllum ljósum. Engar aðrar bifreiðar hafi sýnilega verið lagðar af stað frá ljósunum til suðurs nema B.

V1 kveðst ósammála niðurstöðu tjónanefndar enda leiði það af eðli málsins að umferðarljós sem logar muni á einhverjum tímapunkti breytast. M hefði ekki verið stætt á því að stöðva bifreið sína er hann hafði þegar ekið yfir þverlínuna við ljósin því það hefði skapað aukna hættu fyrir aðra umferð. Háttsemi M hafi að fullu verið í samræmi við 1. málsl. 2. mgr. 7. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

V2 tekur undir álit tjónanefndar og telur að M beri fulla ábyrgð á árekstri bifreiðanna með því að aka inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi. Við vinnslu málsins hafi V2 óskað eftir upplýsingum um ljósaþyrpingu á umræddum gatnamótum og fengið þær upplýsingar frá Reykjavíkurborg. Á grundvelli þeirra og með hliðsjón af framburði vitnis telur V2 sannað að B hafi verið ekið inn á gatnamótin gegn grænu umferðarljósi. Af því leiði að sannað þyki að M hafi farið yfir gatnamótin gegn rauðu umferðarljósi.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 7. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal stöðva ökutæki við rautt ljós áður en komið er að stöðvunarlínu. Samkvæmt 2. mgr. sömu greinar merkir gult ljós eitt og sér að nema skuli staðar, nema ökumaður sé svo nálægt ljósinu við ljósaskipti að stöðvun gæti valdið hættu. Samkvæmt 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga skal ökumaður hafa sérstaka aðgát við vegamót og samkvæmt 10. mgr. sömu greinar hvílir sérstök aðgæsluskylda á þeim sem aka inn á vegamót þannig að þeim verður að vera ljóst, af aðstæðum í umferðinni, að þeir komist yfir vegamótin áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð úr þverstæðri átt. Ljóst er samkvæmt framangreindum ákvæðum að skylda til þess að nema staðar myndast áður en komið er að stöðvunarlínu, en ekki eftir að ekið hefur verið yfir hana, nema

ökumanni hafi verið eða mátt vera ljóst áður en hann kom að stöðvunarlínunni að hann kæmist ekki yfir gatnamótin áður en grænt ljós kviknaði fyrir umferð úr gagnstæðri átt. Hvorugur ökumanna lýsir því að þétt og hæg umferð hafi verið á gatnamótunum umrætt sinn, né að aðstæður í umferðinni hafi að öðru leyti verið með þeim hætti að M hefði þurft að nema staðar áður en hann ók inn á gatnamótin.

Hvað varðar ökumann B, þá er hann staðfastur í framburði sínum um að hann hafi ekið inn á gatnamótin gegn grænu ljósi. Honum, líkt og M, bar að sýna sérstaka aðgát við vegamót, sbr. 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga, og samkvæmt 2. másl. 10. mgr. sömu greinar mátti hann ekki hefja akstur inn á gatnamótin eftir að grænt ljós kviknaði ef umferð úr þverstæðri átt hafði ekki komist út af þeim.

Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum um ljósastýringu á umræddum gatnamótum hefði átt að líða nægur tími fyrir M til að komast yfir gatnamótin áður en grænt ljós kviknaði fyrir B. Af því leiðir að annar ökumanna hlýtur að hafa ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi. Í ljósi þess að hlutlaust vitni gat ekki sagt til um stöðu umferðarljósanna þegar B ók inn á gatnamótin og hvorugur ökumanna hefur lagt fram gögn sem varpa nægilega skýru ljósi á atvik, er það afstaða nefndarinnar að ósannað verði að telja hvor þeirra hafi í raun brotið gegn ákvæðum umferðarlaga umrætt sinn, annaðhvort með því að aka gegn rauðu ljósi eða með því að sýna ekki þá aðgát sem ætlast verður til samkvæmt 10. mgr. 26. gr. umferðarlaga. Er því óhjákvæmilegt að skipta sök til helminga.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli bifreiðanna A og B.

Reykjavík, 8. apríl 2025
rafræn undirritun

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir