

Mál nr. 162/2025**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 7. maí 2025, ásamt fylgiskjali.
2. Athugasemdir V, dags. 19. júní 2025, ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Þann 29. apríl 2025 varð árekstur á Hafnarfjarðarvegi milli A og B sem báðar voru ábyrgðartryggðar hjá V. Í málinu liggur fyrir tjónaskýrsla frá Aðstoð & Öryggi (AÖ). Þar er árekstrinum þannig lýst að báðum bifreiðunum hafi verið ekið á vinstri akrein eftir Hafnarfjarðarvegi í suðurátt. Hafi A sem ekið var á undan B snögghemlað við gullogandi umferðarljós með þeim afleiðingum að B var ekið aftan á A. Í gögnum málsins er að finna myndbandsupptöku úr B af árekstrinum. Í skýrslunni er einnig haft eftir M, sem ók A, að hann hafi ekið eftir Hafnarfjarðarvegi á um það bil 60 km/klst. Þegar hann hafi nálgast umferðarljós hafi komið gult ljós. Hafi það gerst vel áður en hann kom að ljósunum. Sagðist hann þá hafa stoppað og passað sérstaklega upp á að bremsa ekki snögglega heldur hafi það tekið hann nokkra vegalengt að stöðva A. Þá hafi B verið ekið aftan á A. Í skýrslunni er m.a. haft eftir ökumanni B að ökumaður A hafi snöggt bremsað við gult umferðarljós. Hún hafi reynt allt til að stoppa.

Í málskoti er á því byggt að B hafi verið ekið of hratt þegar hún nálgadist umferðarljósin. Byggir M á því að svo virðist sem ökumaður B hafi reiknað með því að A yrði ekið yfir gatnamótin gegn gulu ljósi. Þá byggir M á því að hann hafi ekki ekið yfir gagnmótin því hann hafi ekki viljað aka yfir þau gegnt rauðu ljósi. Nefndin byggir á því að M telji sig hafa verið í fullum rétti og að fella beri alla ábyrgð á árekstrinum á B.

Í athugasemdum V til nefndarinnar, dags. 19. júní 2025, er ekki tekin afstaða til þess hvort og þá með hvaða hætti V telur að eigi að skipta sök milli A og B. Lætur V duga að leggja fram skýrsluna frá AÖ, myndbandið af árekstrinum og vísa til niðurstöðu tjónanefndar sem taldi rétt að skipta sök jafnt milli A og B.

Álit.

Samkvæmt gögnum málsins varð árekstur milli A og B 29. apríl 2025. Í 3. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur m.a. fram að ökumaður má eigi að óþörfu hemla svo snögglega að það tefji eðlilegan akstur annarra eða skapi hættu. Nefndin telur ekki að ökumaður A hafi brotið gegn þessu ákvæði með því að draga úr hraða og stöðva við umferðarljós þar sem gult ljós logaði er hann kom þar að. Í 2. mgr. 7. gr. umferðarlaga kemur fram að gult ljós eitt og sér merki að nema skuli staðar. Gult ljós gefi til kynna að brátt skipti yfir í rautt ljós en hafi að öðru leyti sömu merkingu og rautt ljós. Vegfarandi skuli þó ekki nema staðar ef hann, þegar skipt er úr grænu ljósi í gult, er kominn það nálægt umferðarljósi að stöðvun muni hafa í för með sér hættu. Nefndin telur að myndband það sem liggur yfir í málinu sýni með nægjanlega skýrum hætti að þegar A kom auga á að gult ljós logaði hafi hann verið það langt frá gatnamótunum að hann hafi mátt reikna með því að hann gæti stoppað með þeim hætti sem hann gerði án þess að það ætti að hafa hættu í för með sér gagnvart öðrum bifreiðum.

Í 2. mgr. 18. gr. sömu laga segir eftirfarandi: „Ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki skal vera svo langt frá því að eigi sé hættu á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skal þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna.“ Nefndin telur að ökumaður B, sem var ein í bifreiðinni, hafi brotið gegn þessu ákvæði. Hér bendir nefndin aftur á myndbandið og telur að þar komi fram að ökumaður B hafi ekki gætt að ökuhraða og því að halda eðlilegri fjarlægð frá A þegar komið var að umferðarljósum þar sem gult ljós logaði. Þá má jafnframt heyra af myndbandinu að ökumaður B var í símanum þegar áreksturinn varð. Þó ekki sé ástæða til að ætla annað en að handfjáls búnaður hafi verið notaður er samt eðlilegt á álykta að það að vera í símanum hafi dregið úr athygli ökumanns B við aksturinn.

Á grundvelli framangreinds, samanber og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, telur nefndin að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 22. september 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir