

Mál nr. 50/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila : (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 18. janúar 2024.
2. Bréf V2, dags. 19. febrúar 2024, ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V1, dags. 19. mars 2024, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Tjón varð á bifreiðinni A, sem M ók, hinn 27. desember 2023 er henni var ekið upp á kant milli akreina og á grindverk á gatnamótum Sæbrautar og Dalbrautar til að forðast árekstur við bifreiðina B. Fyrirtækið Aðstoð & öryggi tók framburðarskýrslur af ökumönnum. Framburður M er á þann veg að hann hafi komið akandi að gatnamótunum á u.þ.b. 40 km/klst. Var hann á leið beint yfir gatnamótin og hafi bifreiðinni B verið ekið í veg fyrir hann. Sveigði hann frá til að lenda ekki í árekstri og lenti á grindverki. Umferðarljós hafi orðið gul logandi þegar hann var að koma að gatnamótunum og gat hann ekki stöðvað. Framburður ökumanns B er á þann veg að hann hafi verið kyrrstæður á gatnamótunum á leið til vinstri inn á Sæbraut frá Sundagörðum. Sá hann bifreiðina A koma að gatnamótunum þegar umferðarljósið varð gult. Fannst honum að ökumaður A hefði nægan tíma til að stöðva. Þegar hann ók af stað aftur sá hann bifreiðina A koma inn á gatnamótin. Kveðst hann hafa ekið í veg fyrir bifreiðina.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu í máli nr. 7/24 að M bæri alla sök á umræddum árekstri þar sem honum bar að nema staðar við gult umferðarljós sem logaði gegn akstursstefnu hans. Telur M að hann hafi ekki getað stöðvað bifreið sína í tíma vegna aðstæðna á veginum sem var þakinn snjó. Hafi hann til að forðast árekstur reynt að stöðva en runnið a.m.k. 10 metra.

V1 telur að ætla megi að M hefði getað skapað stórhættu fyrir umferð fyrir aftan hefði hann snarhemplað er 10 metrar voru að gatnamótunum, en það taki einungis um eina sekúndu að aka 10 metra á 40 km/klst. Telur V1 að ekki sé hægt að meta það M til sakar að hafa ekið inn á gatnamótin í umrætt sinn gegn gulu umferðarljósi. Vísar V1 til 1. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 máli sínu til stuðnings.

V2 tekur undir álit tjónanefndar að telur að sök hafi réttilega verið lögð öll á M. Óumdeilt sé að M hafi ekið inn á gatnamótin gegn gulu umferðarljósi. Vísar V2 til 2. mgr. 7. gr., 10. mgr. 26. gr. og 36. gr. umferðarlaga máli sínu til stuðnings.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður hafa sérstaka aðgát við vegamót og samkvæmt 1. mgr. 36. gr. laganna skal ökuhraða jafnan miða við aðstæður og með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Óumdeilt er að gult ljós logaði gegn akstursstefnu M þegar hann ók að gatnamótunum og fór hann því inn á gatnamótin gegn gulu ljósi. Samkvæmt 2. mgr. 7. gr. umferðarlaga merkir gult umferðarljós eitt og sér að numið skuli staðar. Það gefur til kynna að brátt skipti yfir í rautt ljós en hefur að öðru leyti sömu merkingu og rautt ljós. Ökumaður skal þó ekki nema staðar ef hann, þegar skipt er úr grænu ljósi í gult, er kominn það nálægt umferðarljósi að stöðvun mun hafa í för með sér hættu. Sambærilegt ákvæði var að finna í 34. gr. þágildandi reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995. Af gögnum málsins þykir ekki sýnt að stöðvun bifreiðarinnar A hefði haft í för með sér hættu né að ökumaður bifreiðarinnar A hafi gætt að fyrrgreindum ákvæðum 1. mgr. 26. gr. og 1. mgr. 36. gr. í umrætt sinn. Með vísan til þessa ber ökumaður A alla sök á tjóninu.

Niðurstaða.

M, ökumaður A, ber alla sök á umræddu tjóni.

Reykjavík, 25. júní 2024.
rafræn undirritun

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir