

Mál nr. 1/2016
M og
vátryggingafélagið V-1 v. ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
vátryggingafélagið V-2 v. ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B

Árekstur bifreiða á gatnamótum Gullinbrúar/Strandvegur og Hallsvegur þann 14.12.2015.

Gögn.

1. Málskot móttakið þ. 5.01.2016 ásamt fylgiskjölum
2. Bréf V-1 dags 19.1.2016 ásamt fylgiskjölum
3. Tölvupóstur V-2 dags. 10.2.2016
4. Tölvupóstur M, dags. 11.2.2016
5. Tölvupóstur M, dags. 12.2.2016

Málsatvik.

Ökumaður A ók bifreið sinni suður Strandveg og inn á beygjurein á ljósum á gatnamótum Gullinbrúar/Strandvegur og Hallsvegur, með ætlaða akstursstefnu til vinstri, inn á Hallsveg. Ökumaðurinn stöðvaði bifreiðina á ljósunum til að bíða eftir umferð á leið norður Gullinbrú og áfram norður Strandveg. Ökumaður B var að aka norður Gullinbrú, yfir ljósin og áfram Strandveg þegar A var ekið í veg fyrir akstursstefnu hans þannig að árekstur varð. Ökumaður A segist í lögregluskýrslu hafa verið að aka suður Strandveg en verið stopp á ljósum, eins og að framan er getið. Þegar gult ljós hafi kviknað hafi hún ætlað að aka yfir gatnamótin. Hún hafi séð bifreiðina B en hún hafi verið í talsverðri fjarlægð og hún hafi talið að hún myndi stöðva en ekki aka yfir gatnamótin. Því hafi hún byrjað að taka beygjuna til vinstri en B hafi þá verið ekið inn í hlið bifreiðar hennar. Ökumaður B segist hafa verið að aka norður Gullinbrú og ætlað beint yfir gatnamótin við Hallsveg og halda áfram norður Strandveg. Hann sagðist ekki muna hvað hann var að aka hratt en hann hafi verið á umferðarhraða. Þegar hann hafi verið að aka yfir gatnamótin hafi A verið ekið í veg fyrir hann. Hann sagðist hafa bremsað og náð að hægja aðeins ferðina. Hann sagðist ekki vera viss á ljósastöðunni en að það hefði verið komið rautt ljós þegar hann ýtti á bremsuna. Tvö vitni að árekstrinum voru ekki viss um ljósastöðu þegar áreksturinn varð en annað þeirra taldi þó að báðum bifreiðum hefði verið ekið yfir á gulu ljósi en hann kvaðst þó ekki vera viss um það.

Í bréfi V-1 til nefndarinnar kemur fram að félagið telji að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum. Byggir það á því að V-1 telur ljóst að ökumaður B hafi brotið gegn 5. mgr. 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra. Þar kemur fram að þegar gult ljós logar eigi ökumaður að nema staðar. Undantekning frá því er að eigi skulið þó nema staðar ef ökumaður er kominn það langt fram að stöðvun muni hafa í för með sér hættu. Byggt á framburði málskotsaðila og þeirri staðreynd að ökumaður B hafi sagt að rautt ljós hafi logað þegar hann ýtti á bremsuna þá megi ætlað að hann hafi verið það langt frá ljósunum þegar gula ljósið kviknaði að framangreind undanþága á ekki við. Hann hafi því brotið gegn framangreindu ákvæði og því beri að fella alla sök á hann. Í bréfi V-2 kemur fram að félagið geri ekki sérstaka athugasemdir í málinu og réttast sé að staðfesta sakarskiptingu Tjónanefndar, þ.e. að sök sé skipt til helminga.

Álit.

Í máli þessu liggur ekki fyrir sönnun þess að ökumaður B hafi ekið yfir stöðvunarlínu á rauðu ljósi. Ekki liggur heldur fyrir sönnun þess hver staðsetning hans var þegar gult ljós kviknaði. Fyrir

liggur að ökumaður A hafði ekið inn á gatnamótin og beið eftir að umferð á móti færi yfir gatnamótin en ók svo af stað þegar hann taldi víst að ekki kæmu fleiri ökutæki yfir gatnamótin úr gagnstæðri átt. Það mat reyndist rangt og árekstur varð. Atvikum þessa máls verður um margt líkt við atvik í máli sem dæmt var í Hæstarétti þann 18. júní 2004, mál nr. 12/2004. Þar segir að samkvæmt 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skuli ökumaður hafa sérstaka aðgát við vegamót. Samkvæmt 6. mgr. sömu greinar beri ökumanni, sem ætlar að beygja á vegamótum, að veita forgang þeirri umferð, sem á móti kemur. kemur. Í 5. mgr. 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra kemur fram að gult ljós eitt sér merkir að nema skuli staðar. Það gefur til kynna að brátt skipti yfir í rautt ljós, en hefur að öðru leyti sömu merkingu og rautt ljós. Í síðari hluta 5. mgr. 34. gr. reglugerðarinnar er kveðið á um að ökumaður skuli þó ekki nema staðar ef hann, þegar skipt er úr grænu ljósi í gult, er kominn það langt fram að stöðvun muni hafa í för með sér hættu. Samkvæmt framangreindum ákvæðum hvíldi í greint sinn sérstök aðgæsluskylda á ökumönnum beggja bifreiðanna. Ekki liggur fyrir nákvæm staðsetning B er gula ljósið kviknaði fyrir umferð norður Strandveg. Verður því að miða við það að hún hafi verið komin það nærri stöðvunarlínu að ökumanni hennar hafi ekki borið að stöðva bifreiðina er gult ljós kviknaði á götuvatnum, heldur hafi hún mátt halda áfram för í samræmi við ákvæði síðari hluta 5. mgr. 34. gr. framangreindrar reglugerðar. Bar ökumanni A því að veita B forgang í samræmi við 6. mgr. 25. gr. umferðarlaga.

Ökumaður A ber því alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök.

Reykjavík 1.3.2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson hdl.

Jón Magnússon hrl.