

Mál nr. 358/2015**M og**

**vátryggingafélagið V1 v/ ábyrgðartryggingar ökutækisins A
og vátryggingafélagið V2 v/ ábyrgðartryggingar ökutækisins B.**

Árekstur við gatnamót á Furulundi 30. ágúst 2015.**Gögn.**

1. Málskot móttakið 20. september 2015 ásamt gögnum.
2. Bréf V1 dags. 25. september 2015 ásamt gögnum.
3. Bréf V2 dags. 12. október 2015 ásamt gögnum.
4. Tölvupóstur M dags. 13. október 2015.

Málsatvik.

Í sameiginlegri tjónstilkynningu ökumanna, sem báðir undirrita, kemur fram að ökumaður ökutækis A hafi verið kyrrstæður en ökutæki B hafi verið ekið til vinstri þegar árekstur varð. Af gögnum málsins má ráða að almennur umferðarréttur sé á vettvangi, þ.e. að ökumaður ökutækis A hafi átt að víkja fyrir ökutæki B, sbr. 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Á bakhlið tjónstilkynningar segir ökumaður ökutækis B að ökumaður „náði að stöðva“ áður B lenti á honum. Ökumaður ökutækis A segist hafa stöðvað við gatnamótin, með því að setja báða fætur niður á götu og hafi B þá verið ekið á hann. Af myndum af vettvangi má ráða að ökutæki B hafi verið ekið í mjög þrönga vinstri beygju og að bifreið hafi verið lagt við gatnamótin.

M telur að ökumaður bifreiðar B beri alla sök á árekstrinum fyrir að fara inn á öfugan vegarhelming, taka mjög þrönga vinstri beygju án þess að gæta að umferð og með því að aka á ökutæki A þar sem það var kyrrstætt.

V1 tekur undir sjónarmið M og vísar til þess leiðir ökumanna hafi ekki verið þannig að þær væru farnar að skerast í ljósi þess að ökumaður ökutækis A var búinn að stöðva og virða þannig forgang gagnvart umferð um gatnamótin skv. 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga.

V2 mótmælir ekki að ökumaður ökutækis B hafi tekið of þrönga vinstri beygju og þannig brotið gegn 3. mgr. 15. gr. umferðarlaga. Félagið telur hins vegar að árekstur verði einni rakinn til þess að M, sem ökumaður bifreiðar A, hafi ekki gætt nægilega að umferð frá hægri í skilningi 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga og telur að leggja eigi hluta sakar á M vegna þess. V2 vísar til nokkurra fyrri úrskurða nefndarinnar máli sínu til stuðnings og telur með vísan til þeirra að almennt eigi að skipt sök þannig við árekstur á gatnamótum að sá sem taki of þrönga vinstri beygju beri meginhluta sakar en þriðjungur sakar lendi á ökumanni sem hefði átt að veita umferð forgang.

Álit.

Ágreiningur í málinu snýr fyrst og fremst að því hvort M, sem ökumaður bifreiðar A, eigi að bera sök á árekstri við bifreið B þar sem ökumanni bifreiðar A bar að veita umferð frá hægri forgang í samræmi við fyrirmæli 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga. Þess ber fyrst að geta að það verður að skoða aðstæður og gögn í hverju máli sérstaklega. Þegar hér er litið til mynda af vettvangi og stöðu ökutækja, ásamt lýsingum beggja ökumanna í gögnum málsins, verður að telja sannað að ökumaður ökutækis A (M) hafi stöðvað ökutækið áður en árekstur varð. Það kemur fram á framhlið tjónstilkynningar sem báðir ökumenn undirrita, það kemur fram hjá báðum ökumönnum á bakhliðum tjónstilkynningar og fær skýra stoð í myndum sem teknar voru af vettvangi áreksturs. Með hliðsjón af þessu telst M sem ökumaður ökutækis A hafa virt forgang þann sem ökutæki B hafði vegna aksturs um gatnamótin en áreksturinn eingöngu rakinn til þess að ökumaður þess ökutækis gætti ekki að ákvæðum 3. mgr. 15. gr. umferðarlaga um að taka vinstri beygju með réttum hætti. Öll sök leggst því á ökumann ökutækis B.

Niðurstaða.

Öll sök á ökumann bifreiðar B.

Reykjavík 3. nóvember 2015.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.