

Mál nr. 59/2017**M og
váttryggingafélagið V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
váttryggingafélagið V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.****Árekstur á bifreiðaplani á 2. hæð Kringlunnar 19.1.2017.****Gögn.**

Málskot málskotsaðila, móttækið 13.2.2017, ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1, dags. 24.2.2017, ásamt fylgiskjölum, þ.á.m. lögregluskýrslu, myndum, greinargerðum og tjónstilkynningum M sem og samskiptum M og V vegna málsins.

Tölvupóstur V2 dags. 6.3.2017 ásamt greinargerð eiganda bifreiðar B.

Ódags. greinargerð M sem viðbrögð við bréfi V2.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna áreksturs bifreiðanna A og B kemur fram að bifreið A hafi verið ekið beint áfram til norðurs um bifreiðastæðið þegar bifreið B hafi verið ekið í vinstri beygju inn á akstursleið bifreiðar A, en inn á þá akstursleið hafi bifreið B komið frá hægri með fyrirhugaða akstursstefnu suður bifreiðastæðið.

Þegar röksemdir M eru teknar saman úr öllum þeim gögnum sem M leggur fyrir nefndina verður að leggja til grundvallar að M telur að ranglega hafi verið haft eftir ökumanni bifreiðar A í lögregluskýrslu að hún hafi ætlað að aka beint áfram norður bifreiðastæðið heldur hafi hún ætlað að aka til hægri þar sem bifreið B hafi verið ekið út. M telur auk þess að bifreið B hafi verið ekið ranglega í vinstri beygju þar sem bifreiðin hafi verið á röngum vegarhelmingi og árekstur hafi án þess að ökumaður bifreiðar A hafi getað brugðist við þar sem leiðir bifreiðanna hafi ekki átt að skerast m.v. það sem M lýsir sem raunverulegri fyrirhugaðri akstursstefnu bifreiðar A. Einnig bendir M á að þó akstursstefna ökumanns bifreiðar A hefði verið beint áfram á bifreiðastæðinu hefði henni ekki verið gert kleift að virða forgang frá hægri þar sem staðsetning bifreiðar B hafi verið þannig á akstursleið bifreiðastæðisins að ekki hafi verið komið að því því augnabliki að ökumaður bifreiðar A hefði getað stöðvað bifreið sína. Undir þessi sjónarmið er tekið í bréfi V1 dags. 24. febrúar 2017 og telur félagið að bifreið B ber alla sök þar sem ökumaður bifreiðarinnar hafi tekið vinstri beygju með röngum hætti.

V2 telur að ökumaður bifreiðar A verði að bera alla sök á árekstrinum þar sem henni hafi borið að veita umferð frá hægri forgang. Ökumaður bifreiðar B vísar einnig til forgangs umferðar frá hægri og vísar því á bug að hafa verið ranglega staðsett á bifreiðastæðinu.

Álit.

Í málinu liggja fyrir ítarlegar lýsingar á atvikum, bæði frá ökumönnum bifreiða A og B sem og M sem er eigandi bifreiðar A. Þegar litið er til ljósmynda af vettvangi árekstursins og annarra gagna sem liggja fyrir um akstursstefnu bifreiða A og B þegar árekstur varð, verður ekki annað séð en að á ökumanni bifreiðar A hafi ríkt skylda til að veita umferð frá hægri forgang eins og kveðið er á um í háttarnisreglu sem fram kemur í 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þegar sérstaklega er litið til staðsetningu áreksturs, eins og hún kemur fram á myndum af vettvangi og merkjum eftir bifreiðarnar verður möguleg fyrirhuguð akstursstefna ökumanns bifreiðar A ekki talin upphéfa þann forgang sem hún átti að veita við þessar aðstæður. Ber ökumaður A því meginábyrgð á árekstrinum.

Þegar litið er til sömu gagna og sömu ljósmynda af vettvangi verður hins vegar ekki hjá því litið að staðsetning bifreiðar B, m.t.t. fyrirhugaðrar vinstri beygju var þannig að fyrirmælum um hvernig skal haga vinstri beygju skv. 3. mgr. 15. gr. umferðarlaga var ekki fylgt að öllu leyti. Telst það hafa áhrif á sakarskiptingu milli ökumanna.

Með hliðsjón af ofangreindum sjónarmiðum verður sök skipt þannig að ökumaður bifreiðar A ber 2/3 hluta sakar en ökumaður bifreiðar B ber 1/3 hluta sakar.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber $2/3$ hluta sakar en ökumaður bifreiðar B ber $1/3$ hluta sakar.

Reykjavík, 4. apríl 2017.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson hdl.

Jón Magnússon hrl.