

Mál nr. 307/2018**M og
váttryggingafélagið V v/ ábyrgðartryggingar bifreiðanna A og B****Árekstur á Höfðabakka 23.7.2018.****Gögn.**

Málskot málskotsaðila, móttakið 00.10.2018, ásamt fylgiskjölum.
Tölvupóstur V, dags. 6.11.2018.

Málsatvik.

Í tjónstilkynningu sem gerð var á vettvangi áreksturs kemur fram að bifreiðum A og B var ekið norður Höfðabakka þegar bifreið A er ekið í fyrirhugaða U-beygju til vinstri og við það lendir bifreið B aftan á bifreið A. Haft er eftir ökumanni bifreiðar A að hann gefi stefnuljós og „fer vel til hægri og ek svo af stað í u-beygjuna“ og kveðst hafa verið kominn „nokkuð langt í beygjuna“ þegar kom högg á vinstra afturhorn bifreiðar hans. Haft er eftir ökumanni bifreiðar B að hann lenti á afturhorni bifreiðar A eftir að þeirri bifreið hafi verið ekið til hægri og síðan til vinstri í veg fyrir hann á akbrautinni.

M telur að sök hafi ranglega verið lögð á sig (ökumann bifreiðar A) og vísar til þess að orð hans í upphaflegri skýrslu hafi verið rangtúlkuð um hversu langt hann hafi ekið til hægri áður en hann tók vinstri beygju. M kveðst hafa gefið stefnumerki til vinstri og að það hafi verið langt í bifreið B, sem á eftir honum var þegar hann tók beygju til vinstri. M telur að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt þess að hafa nægilegt bil á milli bifreiða í skilningi fyrirmæla 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

V gerir ekki efnislegar athugasemdir í málinu.

Álit.

Í umferðarlögum nr. 50/1987 eru fyrirmæli til ökumanna um að sá sem beygir til vinstri á akbraut verður að gæta sérstaklega að umferð fyrir aftan sig þegar hann tekur vinstri beygju, sbr. fyrirmæli í 2. mgr. 15. gr., sbr. 16. gr. umferðarlaga. Í 3. mgr. 15. gr. kemur fram að við vinstri beygju skal aka sem næst miðju akbrautar. Af þessu má ráða að þegar ökumaður tekur U-beygju hvíli sérstök aðgæsluskylda á honum gagnvart umferð sem á eftir kemur. Þegar litið er til aðstæðna á vettvangi og þess að ökumaður bifreiðar A viðurkennir að hafa ekið til hægri áður en hann tók vinstri beygju, verður að líta svo á að sú aðgæsluskylda hafi hvílt á ökumanni bifreiðar A og beri hann því sök á árekstrinum.

Til þess að komi til sakar ökumanns bifreiðar B þarf að sýna fram á að hann hafi ekið þannig að hann hafi ekki gætt þess að hafa nægilegt bil á milli bifreiða, sbr. fyrirmæli 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga eða ekið of hratt m.v. aðstæður, sbr. 36. gr. sömu laga. Af gögnum málsins verður ekki ráðið með skýrum hætti að þannig hafi aðstæður verið og verður ökumaður bifreiðar A að bera hallann af slíkum sönnunarskorti. Öll sök á árekstrinum verður því lögð á ökumann bifreiðar A.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber alla sök.

Reykjavík, 29. nóvember 2018.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Jón Magnússon lögm.