

**Mál nr. 11/2019****M og  
V1 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A og  
V2 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs.****Gögn.**

Málskot, dags. 07.01.2019 ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, váttryggingafélags, dags. 22.01.2019.

Bréf V2, váttryggingafélags, dags. 21.01.2019, ásamt fylgigögnum.

**Málsatvik.**

Samkvæmt málskotinu varð óhappið 11. maí 2018 þar sem ökutækið A var kyrrstætt við biðskyldu á bifreiðastæði við Holtagarða þegar ökutæki B sem er hópferðabifreið keyrði yfir á vinstri akrein framhjá A og tók hægri beygju með þeim afleiðingum að því var ekið á ökutæki A. Einnig kemur fram að ökumaður B hafi neitað að bíða eftir lögreglu og hafi M því farið á starfsstöð ökumanns B vegna árekstursins þar sem vitni hafi staðfest atburðarrásina. M telur ökumann B ekki hafa virt hægri rétt og hann hafi ekið á móti akstursstefnu og því eigi ökumaður B að bera alla sök.

Niðurstaða tjonanefndar váttryggingafélaga var á þá leið að sök ætti að skiptast til helminga. Í bréfi V1 kemur fram að ökumenn hafi ekki skilað inn sameiginlegri tjonaskýrslu. M hafi skilað inn tjonaskýrslu 14. maí 2018 en ökumaður B ekki fyrr en 31. október 2018. Það sé óumdeilt að ökumaður B hafi tekið hægri beygju frá öfugum vegarhelmingi og hafi hann þar með brotið gegn 3. mgr. 15. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 þar sem fram komið að hægri beygju skuli taka sem næst hægri brún akbrautar og eins krappa og unnt er.

Í bréfi V2 kemur fram að ökumönnum beri ekki saman að aðdraganda árekstursins þar sem fram komi í tjonstilkynningu ökumanns B að hann hafi þurft að aka að hluta til á vinstri akgrein til að ná hægri beygju þar sem um stóra rútbifreið sé að ræða og að M hafi þá ekið ökutækinu A hægra megin við B án þess að nægjanlegt pláss væri til staðar með þeim afleiðingum að árekstur varð. Með vísan til þess telur V2 að ekki verði ráðið með vissu hvað leiddi til þess að ökutækjunum lenti saman og því sé ekki hægt að leggja meiri sök á annan frekar en hinn.

**Álit.**

Í 3. mgr. 15. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 segir að hægri beygju beri að taka sem næst hægri brún akbrautar og skuli beygjan tekin eins kröpp og unnt er. Beygjuna skuli taka þannig að þegar ökutækið kemur út af vegamótunum sé það hægra megin á akbrautinni sem beygt er inn á. Í tilviki því sem hér um ræðir er ökutæki B stór hópferðabifreið sem var að taka hægri beygju og samkvæmt ökumanni bifreiðarinnar þurfti hann að aka yfir á vinstri akgrein til að ná beygjunni. Ökutækið B var á röngum vegarhelming þegar áreksturinn varð en ökutækið A var á réttum vegarhelming. Með vísan til þess og hve ökumaður B dró lengi að skila inn tjonstilkynningu verður ökumaður B að bera sönnunarbyrði fyrir því að ökumaður A hafi valdið árekstrinum. Slík sönnun liggur ekki fyrir og ber ökumaður B því alla bótaskyldu í máli þessu.

**Niðurstaða.**

M á rétt á fullum bótum úr ábyrgðartryggingu B hjá váttryggingafélaginu V2.

Reykjavík, 26. febrúar 2019.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.  
Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.