

**Mál nr. 82/2019****M og  
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B og  
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs.****Gögn.**

Málskot mótttekið 21.02.2019 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1 dags. 11.03.2019 ásamt fylgiskjali.

Bréf V2 dags. 14.03.2019 ásamt fylgiskjölum 1-2.

**Málsatvik.**

Hinn 19. janúar 2019 varð árekstur milli ökutækja A og B á bifreiðastæði við verslun. Atvik voru þau að bifreið A, sem M ók, var ekið norðvestur eftir bifreiðastæðinu og hugðist M beygja til hægri inn í akstursbil milli bílastæða. Bifreið B var á sama tíma ekið frá hægri miðað við staðsetningu bifreiðar A og hugðist ökumaður hennar taka vinstri beygju og leggja í bifreiðastæði sem var vinstra megin við bifreið A. Þegar ökumaður bifreiðar B varð bifreiðar A var reyndi hann að hemla, en bifreiðin rann til í hálfu og bifreiðarnar skullu saman. Þar sem ágreiningur varð um sakarskiptingu var málinu vísað til tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að ökumaður bifreiðar A, M, bæri einn ábyrgð á árekstrinum.

M er ósáttur við þá niðurstöðu og telur að bifreið B hafi verið ekið á vinstri vegarhelmingi, og tekið krappa beygju þétt við ökutæki sem lagt var í stöðureit og hafi það orðið til þess að M hafi ekki séð B nógu tímanlega til að varna árekstri. Þá hafi bifreið B verið ekið á of miklum hraða miðað við aðstæður. M tekur fram að bifreið hans hafi verið ekið á litlum hraða og að hann hefði ekki getað komið í veg fyrir áreksturinn en með því að reyna að beygja frá bifreið B hafi hann komið í veg fyrir meira tjón en raun varð á.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V1 fram að það sé algerlega ósannað að bifreið B hafi verið ekið á of miklum hraða, og að félagið sé sammála niðurstöðu tjónanefndar um að leggja alla sök á M, sem hafi borið að veita umferð frá hægri forgang, sbr. 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V2 fram að af afstöðumynd á sameiginlegri tjónstilkynningu megi ráða að bifreið A hafi ekki verið komin að þeim stað þar sem akstursleiðir bifreiðanna hefðu átt að skerast. Samkvæmt afstöðumyndinni hafi bifreið B jafnframt verið ekið á öfugum vegarhelmingi, og því hafi ökumaður hennar ekki gætt að 1. mgr. 14. gr. umferðarlaga sem kveði á um að ekið skuli eins langt til hægri og mögulegt er með tilliti til annarrar umferðar. Jafnframt hafi ökumaður bifreiðar B ekki gætt að 3. mgr. 15. gr. sömu laga, en þar segi m.a. að við vinstri beygju skuli aka sem næst miðju akbrautar og taka skuli beygju þannig að þegar ökutæki komi út af vegamótunum sé það hægra megin á akbrautinni sem beygt er inn á. Þá hafi bifreið B verið ekið of hratt miðað við aðstæður enda hafi bifreiðin runnið áfram í hálfu þegar ökumaður hennar reyndi að hemla. Því hafi ökumaður bifreiðar B ekki heldur gætt nægilega að ákvæði 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Afstaða V2 er því sú að ef ökumaður bifreiðar B hefði gætt betur að aksturslagi sínu umrætt sinn hefðu akstursleiðir bifreiðanna aldrei átt að skerast, og megi því rekja tjónið beint til rangrar staðsetningar B. Telur V2 því rétt að ökumaður bifreiðar B verði látinn bera ábyrgð á árekstrinum að hluta eða fullu.

**Álit:**

Meðal gagna málsins er myndbandsupptaka úr bifreið A, framhlið tjónstilkynningar sem aðilar fylltu sameiginlega út og viðbótarupplýsingar frá báðum öikumönnum. Af teikningum á tjónstilkynningu og teikningu sem fylgdi viðbótarupplýsingum frá öikumanni bifreiðar B má ráða að hann hafi ekki gætt nægilega að því að taka vinstri beygju þannig að ökutækið væri hægra megin á akbrautinni sem beygt var inn á. Þá má jafnframt ráða af fyrirliggjandi gögnum, þ.e. teikningu á sameiginlegri tjónstilkynningu og umræddu myndbandi, að ökumaður bifreiðar B hafi í aðdraganda árekstursins ekki gætt nægilega að því að aka eins langt til hægri og mögulegt var með tilliti til annarrar umferðar.

Verður því að líta svo á að ökumaður bifreiðar B hafi ekki gætt nægilega að því að haga akstri sínum í samræmi við 3. mgr. 15. gr. og 1. mgr. 14. gr. umferðarlaga. Hins vegar verður ekki talið sýnt fram að ökuhraði bifreiðar B hafi verið of mikill miðað við aðstæður og búnað bifreiðarinnar. Verður með hliðsjón af framansögðu að telja rétt að ökumaður bifreiðar B beri 2/3 hluta sakar.

Hins vegar verður að telja að M, ökumaður bifreiðar A, hafi ekki gætt nægjanlega að því að veita umferð frá hægri forgang í samræmi við 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga. Er því rétt að hann beri nokkra sök, eða 1/3.

**Niðurstaða.**

M ökumaður bifreiðar A, ber 1/3 sakar og ökumaður bifreiðar B ber 2/3 sakar

Reykjavík 2. apríl 2019

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.