

**Mál nr. 244/2019****M og****V vegna ábyrgðartrygginga bifreiðanna A og B.****Árekstur á götunni Seljabót 22. júní 2019.****Gögn.**

Málskot, mótt. 19. júlí 2019, ásamt fylgiskjölum.

Tölvupóstur V, dags. 23. 2019, ásamt tilvísun til úrskurðar nefndarinnar í máli nr. 271/2016 og tölvupósti eiganda bifreiðar B, dags. sama dag.

**Málsatvik.**

Í gögnum málsins liggur fyrir tjónstilkynning sem undirrituð er af ökumönnum bifreiða A og B þar sem atvikum áreksturs er lýst þannig að bifreið A hafi verið ekið til vinstri af götunni Seljabót, áleiðis inn á bifreiðastæði við Vélsmiðju Grindavíkur þegar bifreið B hafi verið ekið áleiðis framúr bifreið A og lent þannig í hlið hennar. Einnig kemur fram að ökumaður bifreiðar A hafi gefið stefnumerki til vinstri og ökumaður bifreiðar B hafi séð stefnuljósið of seint. Í viðbótarskýrslu ökumanns bifreiðar B kemur fram að stefnumerki hafi verið eftir að ökumaður bifreiðar A hafi ekið áleiðis í vinstri beygju og hafi ökumaður bifreiðar B því ekki haft tækifæri til þess að stöðva bifreið sína.

**Álit.**

Í umferðarlögum nr. 50/1987 eru fyrirmæli til ökumanna í 2. mgr. 17. gr. sömu laga að sá ökumaður sem ætlar að aka til hliðar eða draga snögglega úr hraða þess þurfi að gæta þess að það sé gert án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Samkvæmt 2. mgr. 15. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal ökumaður, sem ætlar að beygja á vegamótum, ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra, sem fara í sömu átt. Hann skal sérstaklega gefa gaum umferð, sem á eftir kemur. Í 1. mgr. 16. gr. sömu laga kemur fram að ákvæði 2. mgr. 15. gr. gildi einnig um akstur af akbraut þó ekki sé um vegamót að ræða. Merkjagjöf leysir ökumann ekki undan varúðarskyldu, sbr. 5. mgr. 31. gr. umferðarlaga. Af þessu má ráða að þegar ökumaður beygir úr kyrrstöðu út af vegi til vinstri hvíli sérstök aðgæsluskylda á honum gagnvart umferð sem á eftir kemur. Þegar litið er til aðstæðna á vettvangi og gagna þessa máls í heild verður að líta svo á að ökumaður bifreiðar A hafi ekki sinnt þeirri aðgæsluskyldu nægilega og ber hann því meginsök á árekstrinum.

Til þess að komi til sakar ökumanns bifreiðar B þarf að sýna fram á að hann hafi ekið gegn fyrirmælum sömu umferðarlaga um framúrakstur í 20. gr. eða ekið í í bága við merktar akreinalínur, sbr. 23. merkjareglugerðar nr. 289/1995. Af gögnum málsins verður verður ekki annað ráðið en að ökumaður bifreiðar B viðurkenni að hafa séð stefnumerki á bifreið A þó seinni skýringar bendi til þess að það stefnumerki hafi verið gefið seint. Þegar litið er til þess sem ökumaður viðurkennir í sameiginlegri tjónstilkynningu ökumanna um stefnumerki og almennrar varúðarskyldu hans við framúrakstur telst hann einnig bera sök á árekstrinum. Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar A ber 2/3 hluta sakar og ökumaður bifreiðar B 1/3 hluta sakar.

**Niðurstaða.**

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

Reykjavík, 29. ágúst 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.