

**Mál nr. 16/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila : V1 og V2****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarmat. Akreinaskipti****Gögn.**

1. Málskot móttakið 19. janúar 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Tölvupóstur V1, dags. 14. febrúar 2023.
3. Bréf V2, dags. 2. mars 2023.

**Málsatvik.**

Árekstur varð með bifreiðunum A, sem váttryggð er hjá V1 og B, sem váttryggð er hjá V2 á Reykjanesbraut við Fífuhvammsveg þann 1. febrúar 2022. Lögregla kom ekki á vettvang og gerðu ökumenn ekki sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi. Fyrirtækið Aðstoð & Öryggi var fengið af V2 til þess að taka framburðarskýrslu af M sem var ökumaður bifreiðarinnar A. Í þeirri skýrslu er haft eftir M að hann hafi ekið bifreiðinni A á hægri akrein Reykjanesbrautar. Veður hafi verið mjög slæmt og snjór á veginum. Hann hafi óvart ekið örlítið til hægri, inn á aðrein að Reykjanesbraut en að bifreið hans hafi í mesta lagi farið hálf inn á aðreinina. Þegar hann hafði áttað sig á því að bifreiðin var ekki rétt staðsett, hafi hann litið í baksýnisspegilinn og byrjað að beygja aftur til vinstri, inn á hægri akrein Reykjanesbrautar og þá hafi árekstur orðið við bifreiðina B sem ók á sömu akrein. Ökumaður bifreiðarinnar B lýsir aðdraganda áreksturs með þeim hætti að hann hafi verið á hægri akrein Reykjanesbrautar og bifreiðin A hafi verið á beygjuakrein. Bifreiðin A hafi ekið inn í hægri hlið bifreiðar B. Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjónanefnd váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að M sem ökumaður A bæri alla sök á árekstrinum þar sem hann hafi ekki gætt nægjanlega að sér við akreinaskipti. M er ósammála þessari niðurstöðu og kveðst aldrei hafa farið af Reykjanesbrautinni og telur að áreksturinn hafi orsakast m.a. af ofsaakstri og ótímabærum akreinaskiptum ökumanns B. Bendir M á að það sé algjör uppspuni að bifreiðinni A hafi verið ekið í veg fyrir bifreiðina B.

V1 gerir engar sérstakar athugasemdir og vísar til málskots. V2 vísar til 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og telur ljóst að M hafi fært bifreið sína til hliðar í aðdraganda áreksturs og þannig ekki gætt nægilega að sér er hann ók bifreið sinni til hliðar. Telur V2 að M beri alla sök á árekstri bifreiðanna.

**Álit.**

Engin vitni urðu að árekstri þeim sem hér um ræðir og gerðu ökumenn ekki sameiginlega ökutækjaskýrslu. Það liggur hins vegar fyrir m.a. í framburðarskýrslu frá A&Ö að ökumaður A ók bifreið sinni inn á afrein af Reykjanesbraut og var að færa bifreið sína aftur yfir á hægri akrein Reykjanesbrautar er árekstur varð við bifreiðina B. Ökumaður þeirrar bifreiðar kveðst hafa ekið eftir hægri akrein Reykjanesbrautar í aðdraganda áreksturs. Engin gögn eða framburður vitna hafa verið lögð fram sem styðja þá frásögn M í málskoti að ökumaður B hafi verið að skipta um akrein í aðdraganda áreksturs eða ekið bifreiðinni á ofsahraða. Þegar litið er til þeirra gagna sem liggja fyrir nefndinni, er það álit nefndarinnar að M sem ökumaður bifreiðarinnar A verði að bera alla sök á árekstrinum enda liggur fyrir viðurkenning af hans hálfu að bifreið hans hafi ekki verið rétt staðsett í aðdraganda áreksturs og að hann hafi verið að færa bifreið sína til vinstri er árekstur varð. Braut hann þannig gegn 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 með því að gæta ekki að annarri umferð er hann ók bifreið sinni til hliðar.

**Niðurstaða.**

Ökumaður bifreiðarinnar A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 4. apríl 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir