

Mál nr. 260/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs við Linnetstíg hinn 10.05.2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 12.08.2019 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1 dags. 26.08.2019.

Bréf V2 dags. 19.08.2019.

Frekari athugasemdir M, dags. 27.08.2019.

Málsatvik.

Hinn 10. maí 2019 varð árekstur milli ökutækja A, sem M ók umrætt sinn, og B. Ökumenn fylltu út tjónstilkynningu á vettvangi. Á framhlið hennar er merkt við að báðum bifreiðunum hafi verið ekið aftur á bak og út frá bílastæði, lóð, einkavegi e.þ.h. Á bakhlið skýrslunnar þar sem fram koma viðbótarupplýsingar frá váttryggingartaka lýsir ökumaður bifreiðar A atvikum svo að hann hafi bakkað út á götuna og verið kominn út úr stæði þegar ökumaður B hafi bakkað sinni bifreið út úr stæði gegnt bifreið A og árekstur hafi orðið með tilheyrandi skemmdum. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum svo að ökumaður A hafi bakkað út af stæði sínu og verið kominn vel út á veg þegar ökumaður B hafi bakkað út úr sínu stæði og rekist aftan á bifreið A.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak og því skyldi sök skiptast til helminga.

M er ósáttur við þá niðurstöðu og í málskoti rekur hann að hann hafi verið kominn út á götuna og verið þess búinn að aka af stað þegar ökumaður bifreiðar B hafi í flýti bakkað úr bifreiðarstæði og á bifreið A. Á vettvangi hafi ökumaður bifreiðar B beðist afsökunar á því að hann hefði ekki gætt nægilega að sér, auk þess sem hann viðurkenni í tjónstilkynningu að bifreið A hafi verið komin vel út á veg þegar áreksturinn átti sér stað. Ökumaður bifreiðar B viðurkenni þar með að bera alla ábyrgð á tjóninu og því eigi ekki að skipta sök í málinu. Þá hafi tjónanefnd ekki rétt eftir ökumanni B í niðurstöðu sinni. Þá kemur fram í gögnum málsins að M telji sig hafa gætt sérstaklega að ákvæði 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og gengið úr skugga um að unnt væri að aka aftur á bak án hættu eða óþæginda fyrir aðra áður en hann hóf akstur aftur á bak.

Í bréfi V1, sem er váttryggjandi bifreiðar A, til nefndarinnar kemur fram að félagið telji ekki þörf á að skila athugasemdum vegna málsins.

Mat V2, sem er váttryggjandi bifreiðar B, er að rétt sé að skipta sök að jöfnu enda hafi báðir ökumenn merkt við „ók aftur á bak“ í sameiginlegri skýrslu sinni, en ekki sé merkt við að önnur hvor bifreiðanna hafi verið kyrrstæð.

Álit:

Við mat á sakarskiptingu þarf að líta til framburðar aðila auk annarra gagna, en eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni þykir ekki tækt að líta eingöngu til merkinga á framhlið tjónstilkynningar, þar sem fram kemur að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak. Meðal gagna málsins er ljósmynd sem sýnir afstöðu bifreiðar A í kjölfar árekstursins. Af henni má ráða að A hafi lokið akstri aftur á bak og verið búinn að rétta hjól bifreiðarinnar af með tilliti til aksturs áfram þegar bifreið B var ekið aftur á bak á bifreið A. Þá virðist báðum ökumönnum í frásögnum sínum bera saman um að bifreið A hafi þegar ekið aftur á bak úr bifreiðastæði, og verið komin út á veg þegar ökumaður bifreiðar B hóf akstur aftur á bak. Af framangreindu þykir ekki rétt að ökumaður bifreiðar A beri hluta sakar og er því öll

sök lögð á ökumann bifreiðar B, en sýnt þykir að hann hafi ekki gætt nægilega að ákvæði 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga við akstur aftur á bak.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík 10. september 2019

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.