

**Mál nr. 306/2019****M og  
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og  
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs.****Gögn.**

Málskot mótttekið 17.09.2019 ásamt fylgiskjölum 1-3.

Bréf V1 dags. 14.10.2019.

Bréf V2 dags. 01.10.2019.

Viðbótarathugasemdir M, dags. 15.10.2019.

**Málsatvik.**

Hinn 26. maí 2019 varð árekstur milli ökutækja A, sem M ók umrætt sinn, og B. Ökumenn fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi heldur sendi hvor um sig einhliða tilkynningu til viðeigandi vátryggingafélags. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum á þann hátt að hún hafi lagt í bifreiðastæði og beðið þar eftir farþega. Eftir að farþeginn var kominn inn í bifreiðina hafi hún strax byrjað að bakka út úr stæðinu og þá hafi bifreið A verið fyrir aftan bifreið B og ökumaður hennar ætlað sér að bakka í aðliggjandi stæði. Hún hafi hins vegar aldrei séð bifreiðina og ekið því ekið á hana. Hún geri sér ekki grein fyrir hvort bifreið A hafi verið kyrrstæð, en alla vega hafi ökumaður hennar ætlað sér að bakka í bifreiðastæði. M lýsir málavöxtum á þann veg að hann hafi hafið akstur aftur á bak í bifreiðastæði þegar ökumaður bifreiðar B hafi óvænt hafið akstur aftur á bak. Hann hafi flautað í þeim tilgangi að vara B við, en hún hafi stöðvað bifreiðina of seint og þær því skolið saman.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að rétt væri að skipta sök til helminga. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og telur ökumann B eina bera sök á árekstrinum. M byggir á því að tjónanefnd hafi miðað við að báðar bifreiðarnar hafi verið á ferð við áreksturinn en það sé ekki rétt. Hann hafi vissulega gert þau mistök að haka við „nei“ í tjónstilkynningu þar sem spurt var hvort bifreiðin hefði verið kyrrstæð, enda hefði hann misskilið spurninguna. Hins vegar telur hann skýrt af atvikalýsingu að bifreið A hafi verið kyrrstæð, enda hafi hann séð í hvað stefndi og flautað til viðvörunar. Bifreið hans hafi þó verið króuð af og honum því ómögulegt að varna árekstri. Þá hafi ökumaður bifreiðar B viðurkennt að hafa ekki litið í baksýnispegil áður en hún hóf akstur aftur á bak en því miður hafi M láðst að geta þess í tjónstilkynningu.

Í bréfi sínu til nefndarinnar vísar V1 til þess að ökumaður bifreiðar B hafi beinlínis viðurkennt að hafa ekki veitt umhverfi sínu nægilega athygli enda hafi hún í tjónstilkynningu sagt að hún hafi ekki vitað af A áður en hún hóf akstur aftur á bak. Þá telur V1 það hafið yfir vafa að bifreið A hafi verið kyrrstæð við áreksturinn. Því beri að leggja alla sök á B.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V2 fram að með hliðsjón af atvikalýsingum í tjónstilkynningum ökumanna sé ljóst að hvorugur þeirra hafi gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak, sbr. 1. mgr. 17 gr. umferðarlaga nr. 50/1987. M hafi ekki fært fram nein rök fyrir síðar til kominni staðhæfingu sinni um að bifreið hans hafi verið kyrrstæð við áreksturinn. Beri því að skipta sök til helminga.

Í viðbótarathugasemdum sínum til nefndarinnar áréttar M að hann telji alls ekki ljóst af atvikalýsingu í tjónstilkynningu að hann hafi verið á ferð, þvert á móti gefi hún til kynna að bifreið hans hafi verið kyrrstæð.

**Álit:**

Ljóst er að ökumenn fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi, en leggja verður til grundvallar lýsingar ökumanna í tjónstilkynningum sem þeir sendu síðar nema ótvírætt verði sannað að atvik hafi að einhverju leyti verið með öðrum hætti. Í tjónstilkynningu M til V1 má sjá að merkt er „nei“ við fullyrðingu um að bifreið hans hafi verið lagt eða hún kyrrstæð. Þrátt fyrir síðar til komna yfirlýsingu M um að bifreið hans hafi verið kyrrstæð í aðdraganda áreksturs verður ekki litið framhjá

umræddri merkingu nema ótvírætt sé sýnt fram á annað. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni verður ekki talið að slík sönnun hafi tekist, og hún verður ekki dregin af nánari lýsingum ökumanna á atvikum eins og þær koma fyrir í tjónstilkynningum, enda er ekki ljóst af þeim að bifreið A hafi verið kyrrstæð. Samkvæmt 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal ökumaður, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Miðað við gögn málsins er ekki sýnt fram á annað en að hvorugur ökumanna hafi gætt að þessari varúðarskyldu. Verður því sök skipt til helminga.

**Niðurstaða.**

Ökumenn bifreiðar A og bifreiðar B bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík 19. nóvember 2019

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.