

Mál nr. 312/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartrygginga bifreiðanna B og C****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs hinn 31.7.2019.****Gögn.**

Málskot mótttekið 24.09.2019 ásamt fylgiskjölum 1-7.

Bréf V2 dags. 14.10.2019 ásamt fylgiskjali.

Bréf V1 dags. 28.10.2019.

Viðbótarathugasemdir M, dags. 7.11.2019.

Málsatvik.

Hinn 31. júlí 2018 varð árekstur milli ökutækja A, sem er í eigu bílaleigunnar M, og B. Í málskoti lýsir M atvikum svo að ökumaður A hafi neyðst til þess að nauðhemla til að forða árekstri við flutningabifreiðina C, en C hefði verið ekið frá biðskyldu og í veg fyrir A. Afturhluti bifreiðar C hefði í kjölfarið stefnt beint á A sem hefði þá verið kyrrstæð. Til að forða árekstri hefði ökumaður A ekið bifreiðinni aftur á bak og hefði hún þá rekist á bifreið B. Ökumaður C hafi ekið af vettvangi en hafi síðar viðurkennt að hafa ekið í veg fyrir A á biðskyldu, en bifreið A hafi þá verið kyrrstæð. M heldur því hins vegar fram að bifreið A hafi aðeins verið kyrrstæð því ökumaður hennar hafi neyðst til að nauðhemla vegna aksturslags C. Á grundvelli þessa telur M að ökumaður C eigi sök á umræddum árekstri milli A og B.

Í skýrslu sem Aðstoð og öryggi gerði vegna málsins er aðeins að finna framburð ökumanns A en ekki náðist í ökumenn bifreiða B og C við skýrslugerðina. Er framburður ökumanns A samhljóða því sem segir í málskoti. Meðal gagna málsins er jafnframt að finna framburð ökumanns C og segir þar að hann hafi ekið af stað þar sem bifreið A hafi verið kyrrstæð. Hefði hann þurft að taka víða beygju vegna lengdar bifreiðarinnar. Hafi hann fylgst með því í speglum bifreiðarinnar að ekki væri hættu á árekstri við bifreið A og ekki talið slíka hættu fyrir hendi. Bifreið A hefði hins vegar skyndilega hafið akstur aftur á bak með þeim afleiðingum að hún rakst á bifreið B. Jafnframt er meðal gagna málsins yfirlýsing frá ökumanni B, sem tekur undir með M um að C hafi borið ábyrgð á árekstrinum.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V1 fram að félagið geri ekki athugasemdir vegna málsins.

Í bréfi V2, sem er váttryggjandi B og C, til nefndarinnar, kemur fram sú afstaða félagsins að ökumaður bifreiðar A, sem hafi ekið aftur á bak án þess að huga að annarri umferð, beri alla ábyrgð á umræddum árekstri, enda bendi ekkert til þess að bifreið C hefði ekki getað ekið framhjá A án þess að til árekstrar kæmi.

Í viðbótarathugasemdum ítrekar M áður fram kominn rökstuðning og afstöðu og vísar auk þess til máls 60/2018 fyrir Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum.

Álit:

Án gagna er sýni fram á hið gagnstæða og gegn neitun ökumanns bifreiðar C verður ekki talið sýnt fram á að aksturslag C hafi verið slíkt að ökumaður bifreiðar A hafi neyðst til að aka aftur á bak til að forða árekstri. Ljóst er að bifreið A var ekið aftur á bak úr kyrrstöðu og á bifreið B sem var kyrrstæð. Verður að líta svo á að með þeirri háttsemi hafi A ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 um að sá sem snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak skuli áður ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Verður hann því einn talinn bera ábyrgð á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 26. nóvember 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.