

**Mál nr. 244/2020****M og  
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og  
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Árekstur bifreiða á Bragagötu í Reykjavík, þann 16.6.2020.****Gögn.**

Málskot málskotsaðila, mótttekið 10. júlí 2020 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1, dags. 27. júlí 2020, ásamt fylgiskjölum

Tölvupóstur V2, dags. 28. júlí 2020.

**Málsatvik.**

Árekstur varð á Bragagötu í Reykjavík þann 10. júlí 2020. Ökumaður A ók eftir götunni í vesturátt þegar B var ekið afturábak úr stöðureit og inn á akbrautina og ók A aftan á B.

Samkvæmt tjónstilkynningu A var hann að aka Bragagötuna til vesturs þegar B er skyndilega bakkað úr stöðureit í veg fyrir A. Stór sendibíll hafi verið vinstra megin við B, sem skyggði á útsýni hans á komandi umferð. Ökumaður B kveðst hafa verið að bakka út úr stöðureit og verið kominn miðja leið út á götuna er nágrennar hans, sem stóðu fyrir framan bílinn, hafi kallað á hann og því hafi hann stöðvað ökutækið. Þá hafi liðið 5-10 sekúndur þar til A var ekið aftan á hann. Vitnisburður annars nágrennans liggur fyrir í gögnum málsins og kemur þar fram að B hafi verið kyrrstæður er A var ekið á hann. Í bréfi V1 kemur fram að þrátt fyrir að líklegt sé að B hafi verið kyrrstæður er áreksturinn varð liggur ekki fyrir hversu lengi það var. Því verði að líta svo á að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir aftan sig er hann bakkaði úr stöðureitnum, enda dugi augnabliksstöðvun ökutækis ekki til að færa sök yfir á þann sem ekur á ökutæki við slíkar aðstæður. Jafnframt hafi ekki verið sýnt fram á að eitthvað athugavert hafi verið við aksturslag ökumanns A. Því sé rétt að fella alla sök á ökumann B. Í tölvupósti V2 til nefndarinnar kemur fram að framburður vitnis rími vel við framburð ökumanns B og því beri að leggja alla sök á ökumann A, þar sem B hafi verið kyrrstæður nægilega lengi til að færa sök á árekstrinum yfir á A.

**Álit**

Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur fram að áður en ökumaður ekur ökutæki aftur á bak skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að það skapi hættu fyrir aðra. Ágreiningur máls þessa snýr að því hvort ökumaður B hafa gætt nægilega vel að þessu en í 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 segir að „Ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.“ Ökumaður B heldur því fram að ökutæki B hafi verið kyrrstætt í 5-10 sekúndur áður en A var ekið á B. Sá framburður fær stuðning í framburði vitnis, sem þó staðfesti ekki að stöðvunin hafi varað í 5-10 sekúndur. Engu að síður má leiða líkum að því að ökutæki B hafi verið kyrrstætt nægilega lengi til þess að færa sök yfir á ökumann A, er hann ók vestur Bragagötu, þar sem 30 km hámarkshraði er. Þar sem ekki liggur fyrir með óyggjandi hætti að stöðvun B hafi varað allan þann tíma sem ökumaður B heldur fram þykir rétt að skipta sök til helminga. Ber hvor því helming sakar á árekstrinum.

**Niðurstaða.**

Sök skiptist til helminga.

Reykjavík, 15. september 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.