

Mál nr. 239/2021**M og
V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á bifreiðastæði hinn 27. apríl 2021.****Gögn.**

Málskot móttakið 10.06.2021 ásamt fylgiskjölum.
Bréf V1, dags. 16.06.2021 ásamt fylgiskjali.
Bréf V2, dags. 24.06.2021.
Viðbótarathugasemdir M, dags. 24.06.2021.

Málsatvik.

Hinn 27. apríl 2021 varð árekstur milli ökutækja A, sem M ók umrætt sinn, og B, á bifreiðastæði við Kaupþún, Garðabæ. Lögregla var kölluð á vettvang og er skýrsla hennar, dags. 10. maí 2021 fyrirbyggjandi, en myndbandsupptaka af atvikinu er jafnframt meðal málgagna. Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjónanefnd vátryggingafélaganna og var sök skipt til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. Í málskoti lýsir M atvikum svo að hún hafi byrjað að bakka úr stöðureit á undan B, og engin umferð hafi verið á bifreiðastæðinu þegar hún hóf akstur aftur á bak. B hafi þá bakkað úr stöðureit gegnt A og á A og beri því alla ábyrgð á umræddum árekstri. Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu er haft eftir M að hún hafi verið búin að bakka A út úr stæðinu, A verið kyrrstæð og M verið að setja í gír til að aka áfram þegar B hafi ekið utan í A. Haft er eftir ökumanni B að hann hafi bakkað úr stæðinu og rekist á A.

V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að ökumaður B beri alla sök á umræddum árekstri. Þrátt fyrir að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs sé ljóst af fyrirbyggjandi myndbandi að þegar M hóf akstur aftur á bak hafi B verið kyrrstæð í stöðureit fyrir aftan A. Þannig hafi A verið komin inn á akbrautina um bifreiðastæðið þegar B hóf aksturinn. B hafi því með aksturslagi sínu ekki gætt nægilega að ákvæðum 1. mgr. 20. gr. og 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

V2, sem var vátryggjandi B tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að sök skuli skipt til helminga. Ráða megi af fyrirbyggjandi myndbandsupptöku að báðum bifreiðunum hafi verið ekið aftur á bak og að þær hafi báðar verið á hreyfingu er árekstur varð. Á báðum ökumönnum hafi hvílt sú skylda að gæta að því að unnt væri að aka aftur á bak án hættu eða óþæginda fyrir aðra, sbr. 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga og hafi þeir báðir vanrækt þessa skyldu. Breyti þar engu að A hafi hafið akstur aftur á bak á undan B enda sé aðgæsluskylda ekki síður til staðar meðan á akstri stendur.

Í viðbótarathugasemdum sínum ítrekar M kröfur sínar og áréttar að B hafi hafið aksturinn án þess að gæta að annarri umferð.

Álit:

Á fyrirbyggjandi myndbandsupptöku má sjá að A hóf akstur aftur á bak úr stöðureit um tveimur sekúndum á undan B. Ekki verður séð að A hafi staðnæmst fyrir árekstur bifreiðanna heldur virðist sem báðar bifreiðarnar hafi verið á ferð er áreksturinn varð. Af myndbandinu má því ráða að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda árekstrar. Samkvæmt 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga 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. Með hliðsjón af gögnum málsins, sér í lagi umræddu myndbandi, verður að telja að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að þessum áskilnaði. Þannig hafi B ekki gengið nægilega úr skugga um aðra umferð áður en hann hóf aksturinn og A ekki gætt nægilega að annarri umferð meðan á akstri stóð. Er þá ekki tilefni til að leggja sök á árekstrinum á annan ökumanna umfram hinn. Verður sök því, sbr. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar, nr. 30/2019, skipt til helminga.

Niðurstaða.

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

Reykjavík 17. ágúst 2021.
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.