

Mál nr. 66/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting. Bifreiðastæði. Ekið aftur á bak.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 1. mars 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1, dags. 31. mars 2022, ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2, dags. 4. apríl 2022, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að árekstur varð með bifreið A, sem vátryggð er með ábyrgðartryggingu hjá V1, og bifreið B, sem vátryggð er með ábyrgðartryggingu hjá V2, hinn 6. janúar 2022 á bifreiðastæði við Stóru Vogaskóla í Vogum á Vatnsleysuströnd.

Ekki liggur fyrir sameiginleg tjónstilkynning frá öikumönnum eða skýrsla lögreglu vegna árekstursins heldur var gerð grein fyrir atvikum sjálfstætt af hálfu hvors um sig. Ökumaður bifreiðar A kveðst hafa ekið áfram eftir akstursleið á bifreiðastæði og að bifreið B hafi „...svínað fyrir mig þar hann er vinstra megin við [A] sem er á akstursleið að bílastæði sínu. [B] gaf ekki stefnuljós að hann ætlaði að beygja viðrst ekki sinna varúð til hægri.“ Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa verið að leggja í bílastæði með því að bakka mjög hægt þegar bifreið A hafi verið ekið hlið bifreiðar B. Í viðbótarupplýsingum kemur fram að bifreið B hafi verið svo til kyrrstæð þegar árekstur varð þar sem ökumaður hafi verið að skipta „...yfir í bakk á sjálfskiptum bíl.“

V2 telur að bifreið A hafi verið ekið of hratt m.v. aðstæður og vísar til skýrslu kennda við PC-crash, sem félagið aflaði sérstaklega, þar sem leiddar eru líkur að því að bifreið A hafi verið ekið á 23-27 km/klst þegar árekstur varð. Á bifreiðastæði því sem árekstur varð á sé hámarksökuhraði hins vegar 15 km/klst skv. 6. mgr. 37. gr. og því hafi bifreið A verið ekið gegn fyrirmælum 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga um ökuhraða. V2 telur ekki orsakatengsl á milli háttsemi ökumanns bifreiðar B og árekstursins. Er ekki hægt að skilja afstöðu V2 öðruvísi en að félagið telji ökumann bifreiðar A bera alla sök á árekstrinum.

V1 telur alla sök liggja á ökumanni bifreiðar B þar sem hann hafi ekið aftur á bak án nægrar aðgæslu og þannig farið gegn fyrirmælum 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Skýrslu um áætlaðan umferðarhraða bifreiðar A er mótmælt þar sem þær forsendur sem lagðar séu til grundvallar séu rangar eða eftir atvikum óljósar þar sem það sé ekki upplýst af hálfu V2 hvaða forsendur lagðar hafi verið fyrir skýrsluritari. Ekki sé sannað að ökumaður bifreiðar A hafi ekið of hratt m.v. aðstæður.

Álit.

Í málinu er ágreiningur um akstur bifreiða í aðdraganda áreksturs. Ekki liggur fyrir skýrsla frá hlutlausum aðila um aðstæður á vettvangi eða framburð ökumanna. Af skýrslum beggja ökumanna verður hins vegar ekki annað ráðið en að þegar árekstur varð hafi ökumaður bifreiðar B verið á afar hægri ferð við akstur aftur á bak á bifreiðastæði á leið inn í stöðureit þegar bifreið A var ekið í hlið bifreiðar B. Verður ekki annað ráðið en að orsakatengsl séu milli aksturs beggja ökumanna í aðdraganda áreksturs og árekstursins sjálfs.

Við þann akstur aftur á bak bar ökumanni bifreiðar B að gæta sérstakrar varúðar, sbr. fyrirmæli 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Ekki liggur með skýrum hætti fyrir hver aðdragandi þess að ökumaður bifreiðar B ók aftur á bak var, hvaða akstursstefnu hann kom úr áður en ekið var áleiðis aftur á bak og hver fjarlægð við bifreið A hafi þá verið. Verður ökumaður bifreiðar B að bera hallann af þeim sönnunarskort í ljósi sértakrar aðgæsluskyldu sinnar. Ber ökumaður bifreiðar B meginsök á árekstrinum, eða $\frac{3}{4}$ hluta sakar.

Af myndum af bifreiðunum og ástandi eftir áreksturinn verður hins vegar ráðið að nokkuð mikið högg hafi komið á bifreið B þegar bifreið A var ekið á hana. Slíkt högg verður ekki nema ökuhraði bifreiðar A hafi verið meiri en hámarkshraði á bifreiðastæðum eða meiri en 15 km/klst, sbr. 6. mgr. 37. gr.

umferðarlaga. Af sömu myndum og upplýsingum verður því ráðið að ökumaður bifreiðar A hafi ekið of hratt m.v. aðstæður á bifreiðastæðinu, þar sem almennt má vænta umferðar úr eða í stöðureiti. Ber hann því $\frac{1}{4}$ hluta sakar vegna áreksturs við bifreið B.

Mat nefndarinnar byggist hins vegar ekki á PC-crash skýrslu sem einhliða er aflað af hálfu V2 og hefur takmarkað sönnunargildi vegna þess, sem og að þær forsendur, sem lagðar eru til grundvallar þeim útreikningum sem í skýrslunni eru, hafa ekki skýra samsömun við atvik þau sem lýst er í öðrum gögnum málsins.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar (A) ber $\frac{1}{4}$ hluta sakar en ökumaður bifreiðar (B) ber $\frac{3}{4}$ hluta sakar.

Reykjavík, 10. maí 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir