

Mál nr. 201/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila (V1) og (V2).****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting. Ekið aftur á bak.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 27. júní 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 29. ágúst 2022.
3. Bréf V2 dags. 22. júlí 2022 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 4. september 2022.
5. Viðbótarathugasemdir V2 dags. 5. september 2022.

Málsatvik.

Hinn 7. júní 2022 varð árekstur milli A, sem M ók umrætt sinn, og B í bílastæðakjallara við Fannborg, Kópavogi. Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna sem taldi rétt að skipta sök til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. M er ósammála því og vísar til þess að A og B hafi staðið gegnt hver annarri í bílakjallara þannig að nauðsynlegt var að bakka þeim báðum út úr stæðum sínum. Þegar M hafi bakkað A, sem sé nokkuð stórt ökutæki, hafi hann orðið þess var að afturljós B voru kveikt en ekki bakkljós hennar og B hafi ekki verið á hreyfingu. Hafi M, í ljósi stærðar A og aðstæðna á vettvangi, bakkað hægt úr stæðinu. Þegar A hafi verið staðsett þannig að nægt rými var til aksturs áfram hafi M sett hana í framgír og ekið varlega af stað. Örskömmu síðar hafi M orðið var við högg á A en þá hefði B verið bakkað af stað úr stöðureit og á A. Telur M því að hann beri enga sök á árekstri bifreiðanna, enda hefði ökumaður B átt að verða hans var og bíða þess að A æki burt. Ákomur á bifreiðarnar styðji þá hans frásögn og beri því að leggja alla sök á árekstrinum á B.

V1, váttryggjandi A, skilar ekki sjálfstæðum athugasemdum en tekur fram í bréfi til nefndarinnar að tekið sé undir málflutning M.

Í bréfi V2, váttryggjanda B, til nefndarinnar og viðbótarathugasemdum þess kemur fram að samkvæmt frásögn ökumanns B, en aðilar hafi ekki fyllt út sameiginlega tjónstilkynningu, hafi báðum bifreiðunum verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Telur V að ekki sé komin fram fullnægjandi sönnun þess að bifreið M hafi verið orðin kyrrstæð eða að ökumaður hennar hafi hafið akstur áfram áður en til áreksturs kom. Þar sem ósannað sé að önnur bifreiðanna hafi verið orðin kyrrstæð, eða í öllu falli að um meira en augnablikstöðvun hafi verið að ræða beri að skipta sök til helminga þar sem hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um aðgæslu við akstur aftur á bak. Í viðbótarathugasemdum sínum áréttar V að ekki sé hægt að segja til um það, af ákomum á bifreiðarnar, eða afstöðu þeirra fyrir eða eftir árekstur, hver hreyfing þeirra hafi verið á árekstrartíma. Aðgæsluskylda hvíli á ökumönnum í gegnum allt ferlið og sök verði því ekki byggð á því hvor þeirra hafi hafið akstur aftur á bak fyrr.

Í viðbótarathugasemdum sínum áréttar M að hann telji að ákomur á bifreiðarnar og önnur málsgögn sýni fram á að A hafi verið ekið áfram í aðdraganda áreksturs auk þess sem ökumanni B hafi mátt vera ljóst, er hún hóf akstur, að A hefði þegar hafið akstur bak við B. Vísar M sérstaklega til ljósmynda sem hann hafi tekið á vettvangi og hafnar hann sérstaklega þeirri fullyrðingu B að þær sýni ekki rétta staðsetningu A í kjölfar árekstursins.

Álit.

Eins og fram er komið fylltu ökumenn ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi, heldur skiluðu hvor um sig tilkynningu til síns váttryggingafélags. Í þessum tilkynningum greinir ökumenn nokkuð á um atvik, en þannig telur ökumaður B að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak á sama tíma, meðan ökumaður A segist hafa ekið bifreiðinni áfram í aðdraganda áreksturs. Þá telur B að framlagðar ljósmyndir M sýni ekki rétta staðsetningu A. Verður þar af leiðandi ekki byggt fortakslaust á frásögn annars hvors ökumanns eða fyrirliggjandi ljósmyndum.

Verður að miða við að báðum ökutækjum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs, og það hafi ekki úrslitaáhrif þó M hafi stöðvað A áður en til árekstrar kom, enda verður ekki ráðið annað en að einungis hafi verið um augnabliksstöðvun að ræða. Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er kveðið á um að ökumaður skuli, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra. Verður að miða við að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að þessum áskilnaði umrætt sinn enda hefðu báðir ökumenn átt að veita hinum athygli í aðdraganda áreksturs Nefndin telur hins vegar gögn málsins benda til þess að ríkari aðgæsluskylda hafi hvílt á B en M, þar eð A er töluvert stærri bifreið en B og því hafi verið eðlilegt að gera ráð fyrir því að M þyrfti töluvert rými og ráðrúm til að athafna sig og aka henni úr stöðureit í þeim sérstöku aðstæðum sem uppi voru í rými bílastæðakjallarans við Fannborg þar sem sérstaklega þröngt getur verið fyrir ökumenn stærri bifreiða að athafna sig og aðrir ökumenn verða að sýna því skilning með háttsemi sinni. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjategyggingar, verður sök skipt þannig að A ber 1/3 hluta sakar en B 2/3 hluta.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 1/3 hluta sakar á umræddum árekstri en ökumaður B 2/3 hluta.

Reykjavík, 20. september 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir