

Mál nr. 213/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V1) og (V2).****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting, ekið aftur á bak.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 7.7.2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1, 27.7.2022, ásamt fylgiskjölum nr. 1-3.
3. Bréf V2, dags. 26.7.2022, ásamt fylgiskjölum nr. 1-2.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu, dags. 13. júní 2022, er haft eftir M, ökumanni bifreiðarinnar B, að hann hafi verið að aka bifreiðinni aftur á bak við Byko á Selfossi þegar hann sá að bifreiðinni A var einnig ekið aftur á bak hinum megin við götuna. Kveðst hann hafa stöðvað bifreið sína og reynt að gera ökumanni A viðvart með því að gefa hljóðmerki. Þá segir hann að það hafi ekki borið árangur og að ökumaður A hafi ekið bifreiðinni A á bifreið sína.

Framburð ökumanns bifreiðarinnar A er einnig að finna í lögregluskýrslunni en þar er haft eftir honum að hann hafi verið að bakka bifreiðinni A úr bifreiðastæði ætlað fötluðum við Byko á Selfossi. Kvaðst hann ekki hafa séð bifreiðina B í bakkmyndavél bifreiðar sinnar. Kvaðst hann hafa verið búinn að bakka úr bifreiðastæðinu þegar bifreiðarnar lentu saman. Fyrst hafi hann sett bifreiðina í „P“ á gírstönginni og kjölfarið í „D“ og verið búinn að aka lítillaga áfram þegar B var ekið á hann.

Í skýrslu lögreglu er einnig að finna framburð vitnis. Kvaðst vitnið hafa verið að ganga inn í verslun Byko þegar hún sá tveimur bifreiðum ekið saman. Svartur jepplingur (A) hafi verið að aka aftur á bak úr stæði fyrir fatlaða og Benz bifreið (B) hefði verið að aka aftur á bak úr bifreiðastfræðinu hinu megin við götuna. Bifreiðarnar hafi í kjölfarið lent saman. Þá kemur fram að vitnið telji að B hafi stöðvað og flautað áður en bifreiðarnar lentu saman.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna og var niðurstaða nefndarinnar kynnt M með bréfi, dags. 28. júní 2022. Var niðurstaða nefndarinnar sú að sök var skipt til helminga á þeim grundvelli að hvorugur ökumaður hefði gætt nægjanlega að sér við akstur aftur á bak. M sættir sig ekki við þá niðurstöðu og tekur fram í málskoti að hann telji ökumann A bera alla sök á árekstrinum. Byggir M m.a. á því að hann hafi verið búinn að stöðva bifreið sína áður en áreksturinn átti sér stað auk þess sem hann hafi gefið hljóðmerki áður en A var bakkað í hlið bifreiðar sinnar.

Lögreglunni barst myndbandsupptaka af atvikinu eftir að Tjónanefndin úrskurðaði um málið. Í upplýsingaskýrslu lögreglu, dags. 14. júlí 2022, kemur fram að lögreglunni hafi borist upptökur af atvikinu þann sama dag. Fram kemur í skýrslunni að á upptökunni megi sjá ökumenn bifreiðanna A og B ganga úr Byko og setjast inn í bifreiðar sínar. Báðir ökumenn aki aftur á bak en ökumaður B stöðvi bifreið sína skyndilega en ökumaður A haldi áfram að aka aftur á bak og hafni á bifreiðinni B.

V1 tekur undir niðurstöðu Tjónanefndar váttryggingafélaganna og vísar til þess að skv. upplýsingaskýrslu frá lögreglu, dags. 14. júlí 2022, þar sem rakin er upptaka sem náðist af atvikinu. Af skýrslunni megi ráða að báðir ökumenn hafi ekið aftur á bak í aðdraganda árekstursins og að B hafi stöðvað skyndilega. Tekur V1 fram að ekki sé getið um það hversu lengi B var stopp áður en áreksturinn varð en telur að af því orðalagi sem notað er í skýrslunni, þ.e. að B hafi „stöðvað skyndilega“, megi ráða að um augnabliksstöðvun hafi verið að ræða. Þar af leiðandi sé rétt að skipta sök til helminga, þar sem ekki sé hægt að líta fram hjá því að báðir ökumenn hafi verið að aka aftur á bak í aðdraganda árekstursins og að ekki sé hægt að fella sök á annan umfram hinn, þar sem báðir ökumenn skuli ganga úr skugga um að unnt sé að aka aftur á bak án þess að það skapi hættu eða óþæginda fyrir aðra, skv. 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

V2 tekur undir rökstuðning M og telur að ökumaður A beri sök á árekstrinum. Enn fremur vísar V2 til þess að upplýsingaskýrsla lögreglu staðfesti orð M um að ökumaður B hafi stöðvað bifreiðina áður en til áreksturs kom.

Álit.

Af framburði ökumanna og öðrum gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að ökumenn beggja bifreiða hafi verið að aka aftur á bak í aðdraganda árekstursins. 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. Að teknu tilliti til gagna málsins verður að miða við að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að þessum áskilnaði í umrætt sinn. Það hefur þá ekki, eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni, úrslitaáhrif þó ökumaður B hafi stöðvað bifreið sína áður en til árekstrar kom, þar sem gögn málsins benda til þess að bifreiðinni hafi einungis stöðvað í örskotsstund áður en áreksturinn varð. Þar sem ekki hefur tekist sönnun á því að B hafi verið kyrrestæð nægilega lengi áður en árekstur varð ber því að skipta sök til helminga.

Niðurstaða.

Hvor ökumanna ber helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 13. september 2022.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson