

Mál nr. 289/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

### Sakarskipting. Ekið aftur á bak.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 8. september 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 5. október 2022 ásamt fylgiskjölum.

**Málsatvik.**

Hinn 20. október 2021 varð árekstur milli A, sem M ók umrætt sinn, og B við bifreiðarstæði við Hamraborg, 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 hann hafi verið hættur akstri aftur á bak og bifreiðin hafi verið komin í framgír og staðið til að aka henni austur Hamraborg þegar B hafi ekið aftur á bak og á A. M hafi þá hugað vel að umferð við akstur aftur á bak, en ljóst sé að ökumaður B hafi aðeins gætt að umferð frá hægri en ekki vinstri. Þá sé til upptaka af umræddu atviki og af henni megi glögglega sjá að B beri ábyrgð á árekstrinum.

V, sem var váttryggjandi beggja bifreiða á tjónsdegi, gerir ekki sérstakar athugasemdir vegna málsins. Bréfi V til nefndarinnar fylgdu þó gögn málsins, m.a. afstaða ökumanns B. Þar kemur fram að hún telji að um algert óhapp hafi verið að ræða, báðir aðilar hafi verið í sömu stöðu og farið gætilega. Þegar hún hafi bakkað út úr stæðinu hafi A bakkað svo til samtímis, en líklega örlítið hraðar og yfir í aksturslínu B út úr stæðinu. Farþegi í B hafi þá staðið utan við bifreiðina er A settist í sína bifreið og hafi því átt að vera meðvitaður um væntanlega brottför B úr bifreiðastæðinu, enda hafi hún verið vestan megin við A og þau verið að fylgjast með umferð um Hamraborg frá vestri.

**Álit.**

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. Fyrirliggjandi er myndband af umræddu atviki. Sést þar að A og B er lagt hlið við hlið í bifreiðastæði og er A vinstra megin. Báðir ökumenn hefja akstur aftur á bak á svo til sama tíma, og virðist hvor um sig aka um hálfan metra aftur á bak. Þá stöðva þeir báðir en eftir u.þ.b. þrjár sekúndur hefja þeir akstur að nýju og aka samsíða í um eina sekúndu. B stöðvar svo bifreið sína aftur en A heldur áfram að bakka út úr bifreiðastæðinu. Eftir að B hefur verið kyrrstæð í u.þ.b. fjórar sekúndur er henni svo aftur ekið af stað með þeim afleiðingum að hún lendir á A, sem hafði þá lokið beygju úr stæðinu, var kyrrstæð og virðist hafa verið að búa sig undir akstur áfram. Lendir vinstra afturhorn B á hægri hlið A sem var kyrrstæð vinstra megin aftan við B. Verður að líta svo á að M hafi, við þær aðstæður sem sjá má í myndbandinu, þ.e. að B stöðvaði aksturinn að nýju, verið rétt að ætla að ökumaður hennar hafi hygðist bíða með að hefja akstur aftur á bak á ný uns M hefði lokið við að beygja A út á akbrautina og ekið áfram. Þá má jafnframt ráða af umræddu myndbandi að A hafi lokið akstri aftur á bak og verið kyrrstæð þegar B var ekið á hana. Við þessar aðstæður verður að telja að ríkari aðgæsluskylda hafi hvílt á ökumanni B sem hafi ekki hugað nægilega að þeirri skyldu sem áður nefnd 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga leggur á ökumenn við akstur aftur á bak og að árekstur bifreiðanna megi rekja til þess. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, telst B því eiga alla sök á umræddum árekstri.

**Niðurstaða.**

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 8. nóvember 2022.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir