

**Mál nr. 251/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila (V): (V1) og (V2).****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting. Ekið aftur á bak.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 13. júlí 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 28. júlí 2023 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V1 dags. 2. ágúst 2023 ásamt fylgiskjölum.

**Málsatvik.**

Hinn 15. júní 2023 varð árekstur milli A, sem M ók, og B á bifreiðastæði. Aðilar fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi en fóru saman í útibú V2, váttryggjanda B, þar sem B fyllti út rafræna tjónstilkynningu. en samkvæmt tjónstilkynningu ökumanns B var hann að bakka og bakkaði á A sem einnig var að bakka. V1, váttryggjandi A, óskaði í kjölfarið eftir afstöðu M til atviksins. Samkvæmt lýsingu M ætlaði hún að aka aftur á bak úr stöðureit þegar hún sá hvar B var ekið í stöðureit hægra megin A. Hafi M því beðið þar til B var kyrrstæð og þá ekið af stað aftur á bak og beygt til hægri. Hafi M svo stöðvað A og undirbúið akstur áfram. Hafi B þá ætlað að laga bifreiðina til í stöðureitnum og ekið aftur á bak á A. 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 telur B bera alla sök á umræddum árekstri. Ökumaður B hafi jafnframt viðurkennt það á vettvangi að hafa ekki séð hana og í útibúi V2 hafi hann sagst bera fulla ábyrgð á árekstrinum.

Í bréfi V1 til nefndarinnar er tekið undir þá afstöðu að B beri alla sök á árekstri aðila, enda hafi aðgæsluskylda hans verið ríkari en M þar sem bifreið A var staðsett fyrir aftan bifreið B og hafi ökumanni B borið sérstök skylda til að gæta að umferð fyrir aftan sig áður en hann ók aftur á bak. Tjón á A styðji þá við þá frásögn M að hún hafi hafið akstur aftur á bak og verið þvert aftan við stöðureit B áður en B var ekið af stað.

Í bréfi V2 til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að sök skuli skipt til helminga enda liggi fyrir að báðir ökumenn hafi ekið aftur á bak úr bifreiðastæðum í aðdraganda áreksturs. Staðhæfing M um að hún hafi verið búin að stöðva bifreið sína sé þá ekki studd neinum gögnum og því ósönnuð. Í upphaflegum samskiptum M við V1 hafi þá ekki komið fram að A hafi staðnæmst áður en til áreksturs kom. Verði því að miða við að hvorugur aðila hafi gætt nægilega vel að sér við akstur aftur á bak.

**Álit.**

Eins og fram er komið fylltu ökumenn ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi. Lýsingar þeirra á atvikum eru þá ekki fyllilega samhljóða, en í tjónstilkynningu B kemur fram að báðar bifreiðar hafi bakkað í aðdraganda tjónsatviksins og segir þar ekkert um að A hafi staðnæmst áður en til áreksturs kom. Í samskiptum M við V1 lýsir hún atvikum svo að hún hafi verið búin að bakka og beygja og hafi staðnæmst og verið að undirbúa akstur áfram þegar B var bakkað á A.

Óumdeilt er þó að báðum ökutækjum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Það er þá álit nefndarinnar að það hafi ekki úrslitaáhrif þó M hafi mögulega 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. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, verður sök skipt til helminga.

**Niðurstaða.**

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

Reykjavík, 12. september 2023.

---

Póra Hallgrímsdóttir

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

---

Heiða Óskarsdóttir