

Mál nr. 46/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting. Ekið aftur á bak.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 30. janúar 2024 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 14. mars 2024.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 9. apríl 2024 ásamt fylgiskjali.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 10. apríl 2024.

Málsatvik.

Hinn 8. janúar 2024 varð árekstur milli bifreiðanna A, sem M ók og B á bifreiðastæði. Aðilar fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi heldur skiluðu hvor um sig tjónstilkynningu til V, sem var váttryggjandi beggja bifreiða á tjónsdegi. Í tjónstilkynningu sinni lýsir M atvikum svo að hann „var rétt kominn út úr stæði“ og „B var að bakka úr öðru stæði“. Í sinni tjónstilkynningu lýsir ökumaður B atvikum svo „B er að bakka úr stæði og leggur á bílinn til vinstri. A er einnig að bakka og leggur á bílinn til hægri. Á milli þessara tveggja bíla var stór bíll sem veldur því að hvorugur bílanna sá hvorn annan.“ Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að sök skyldi skipt til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak.

M fellir sig ekki við þau málalok þar sem hann telji sig hafa gætt fyllstu aðgæslu við aksturinn. A hafi verið komin vel á aðra bíllengd úr stæði sínu og hafi M hugst taka vinstri beygju fram hjá bifreiðastæðum. Engin bifreið hafi sést fyrir aftan A og hafi áakstur B því verið óvæntur og engan veginn í sjónfæri M. Þá kannist M ekki við að hafa lagt sérstaklega á bifreiðina til hægri, enda hafi vinstri beygja af stæðinu verið fyrirhuguð, og engin stór bifreið sem hindrað hafi útsýni B hafi verið sjáanleg né megi greina hana af ljósmyndum af vettvangi. Telji M því að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. Málskoti fylgja ljósmyndir sem sýni bifreið A óhreyfða eftir áreksturinn og B sem hafi verið hreyfð eftir áreksturinn og lagt í stæði sem sé mögulega ekki það sama og henni var upphaflega ekið úr. Þá leggur M áherslu á að hann hafi ekið mjög hægt og ekki orðið B var í speglum eða myndavél. Möguleg sjónlína B hafi ekki verið trufluð af öðrum bifreiðum eða annarri fyrirstöðu og hljóti áreksturinn því að verða rakinn til óvarkárni hans.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að ekki verði annað séð af tilkynningum ökumanna og ljósmyndum af vettvangi en að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Virðist því sem hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og því hafi komið til áreksturs.

Í viðbótarathugasemdum M vísar hann til yfirlitsmyndar sem hann hafi jafnframt sent V og skýri mun betur afstöðu bifreiðanna við áreksturinn. Þá áréttar M að hann hafi verið með hreina sjónlínu aftur fyrir sig og ekki haft möguleika á að forðast ákeyrslu B frá hlið. Þá áréttar M athugasemdir sínar vegna frásagnar B í tjónstilkynningu.

Í viðbótarathugasemdum V er áréttuð sú afstaða að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að sér við aksturinn. A hafi verið ekið aftur á bak úr stöðureit í veg fyrir bifreiðina B sem einnig var ekið aftur á bak úr stöðureit.

Álit.

Eins og fram er komið fylltu ökumenn ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi og ekki liggja fyrir neinar yfirlýsingar vitna að atvikinu. Af tjónstilkynningum ökumanna til V má ráða að bæði A og B hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Þá virðist jafnframt óumdeilt að hvorugur ökumanna hafi orðið hins var í aðdraganda áreksturs. Tjónstilkynningar aðila til V eru að öðru leyti ekki mjög ítarlegar og ekki er meðal gagna málsins t.a.m. afstöðumynd sem báðir ökumenn hafa sammælt um. Þá liggur ekki fyllilega fyrir úr hvaða bifreiðastæði B ók í aðdraganda áreksturs.

Afstöðumynd M og framlagðar ljósmyndir teknar fjórum dögum eftir umrætt atvik teljast þá ekki samtímagögn og verður að meta þær í því ljósi.

Það er álit nefndarinnar að það hafi ekki úrslitaáhrif þó M hafi mögulega verið kominn lengra úr stæði sínu en B eða hvort hann hafi hugsanlega stöðvað A áður en til árekstrar kom til að undirbúa vinstri beygju, enda verður ekki ráðið annað en að þá hafi einungis 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, 29. apríl 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir