

Mál nr. 77/2024**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 17. febrúar 2024 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 13. mars 2024 ásamt fylgiskjali.
3. Bréf V1 dags. 4. apríl 2024.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 9. apríl 2024.

Málsatvik.

Hinn 3. janúar 2024 varð árekstur milli A og B á bifreiðastæði. Aðilar fylltu ekki út sameiginlega tjonstilkynningu á vettvangi en skiluðu hvor um sig tjonstilkynningu til síns váttryggingafélags. Í tjonstilkynningu M, en hann er eigandi A sem X ók umrætt sinn, kemur fram að A hafi verið kyrrstæð og við það að leggja af stað áfram eftir að hafa bakkað úr stæði, þegar B hafi verið bakkað úr mótliggjandi stæði og aftan á A. Hafi X ekki getað aðhafst neitt til að koma í veg fyrir tjónið. Í tjonstilkynningu ökumanns B segir að hún og annar ökumaður hafi bakkað úr stæði á sama tíma, ekki séð hvor aðra og hafi það endað með því að A og B lentu saman.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að skipta bæri sök til helminga þar eð hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. M fellir sig ekki við þau málalok og áréttar í málskoti að A hafi verið kyrrstæð miðja vegu milli mótliggjandi stöðureita þegar B hafi bakkað úr hliðstæðum stöðureit og á A. Sé fyrirliggjandi yfirlýsing vitnisins Y sem staðfesti þessa röð atburða. Vitnið segi þannig að A hafi verið kyrrstæð og komin í akstursstefnu þegar B byrjaði að bakka. Hafi B svo bakkað um 1,5 metra þar til hún rakst á A. Að mati M hefði það átt að veita ökumanni B nægt ráðrúm til að verða A vör. X hafi þá verið stöðug í framburði sínum og skýr hvað atvikalýsingu varði.

Í bréfi V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, er vísað til þess að hvergi komi fram hversu lengi A hafi verið kyrrstæð í aðdraganda áreksturs og sé ekkert í samtímagögnum sem bendi til annars en að um augnabliksstöðvun hafi verið að ræða, en sönnunarbyrði um annað hvíli á M. Sé þá, í ljósi tengsla vitnisins Y við M, ekki unnt að leggja framburð hans til grundvallar. A grundvelli alls þessa verði að byggja á því að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og beri þar af leiðandi að skipta sök til helminga.

Í bréfi V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, til nefndarinnar kemur fram að tekið sé undir málalýsingu M en að mati félagsins hafi tekist að sýna fram á að A hafi verið kyrrstæð þegar B var ekið aftur á bak á hana. Framburður X hafi frá upphafi verið afar skýr um það atriði og megi einnig greina það af fyrirliggjandi samskiptum B og Y að Y telji ljóst að A hafi verið kyrrstæð við áreksturinn. Beri B því alla sök á árekstrinum.

Í viðbótarathugasemdum M er því mótmælt að tengsl Y við M valdi því að framburður Y sé ótrúverðugur enda sé ljóst að Y tengist báðum aðilum auk þess sem ökumaður B hafi haft samband við Y til að fá framburð hans. Þá er enn ítrekað að A hafi verið kyrrstæð, og sé umfjöllun V2 um augnabliksstöðvun hafnað. A hafi verið kyrrstæð og ökumaður hennar hafi með engu móti getað vitað að B mundi hefja akstur aftur á bak. Hafi ökumanni B þá borið að sýna sérstaka aðgát enda sé B sendibifreið og útsýni frá henni skert. Ítrekar M þá afstöðu sína að B beri alla sök á árekstrinum.

Álit.

Eins og fram er komið fylltu ökumenn ekki út sameiginlega tjonstilkynningu á vettvangi. Ekki liggja heldur fyrir ljósmyndir af vettvangi eða afstöðumyndir er sýni nánar fyrirkomulag umrædds bifreiðastæðis eða staðsetningu A og B í aðdraganda áreksturs. Er því ýmislegt óljóst hvað varðar staðsetningu þeirra og akstursleiðir. Þá verður að meta sönnunargildi framburðar vitnisins Y í því ljósi að hann mun vera góður félagi M.

Af tjónstilkynningum ökumanna má ráða að bæði A og B hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs þó að X segist hafa verið orðin kyrrstæð. Þá virðist jafnframt óumdeilt að hvorugur ökumanna hafi orðið hins var í aðdraganda áreksturs.

Það er álit nefndarinnar að það hafi ekki úrslitaáhrif þó M hafi hugsanlega stöðvað A áður en til árekstrar kom, enda verður ekki ráðið annað en að þá hafi einungis verið um augnabliksstöðvun að ræða. Liggur þannig ekkert fyrir um hve lengi A hafi verið kyrrstæð og staðsetning hennar og akstursleið eins og áður segir ekki fyllilega upplýst.

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 ökutækjategyggingar, verður sök skipt til helminga.

Niðurstaða.

Hvor ökumanna ber helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 4. júní 2024.

rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir