

**Mál nr. 256/2024**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2)**

**Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.**

**Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).**

### Sakarskipting.

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 4. júlí 2024.
2. Bréf V1 dags. 24. október 2024 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2 dags. 31. október 2024 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 2. desember 2024.

### **Málsatvik.**

Hinn 12. febrúar 2024 varð árekstur milli A og B á bifreiðastæði við leikskóla í Garðabæ. Ökumaður A lýsir atvikum svo að hún hafi sest í bifreiðina en á þeim tíma hafi vinstri afturhurð B verið lokað. Hún hafi bakkað örlítið úr stæðinu en þá tekið eftir því að hurðin var opin. Hafi hún þá strax stöðvað A. Hafi hurðin á B þá verið föst í A og ekki hægt að loka henni. Í viðleitni við að losa bifreiðarnar frá hvor annarri hafi A ekið örlítið áfram, sem hafi gert illt verra og svo örlítið aftur á bak. Hafi hurðin þá losnað en skilið eftir sig djúpa beyglu á A. Bifreiðastæðin séu mjög þröng og hafi hurðin legið alveg upp við A. M, sem var ökumaður B, lýsir atvikum svo að hún hafi staðið við B og verið að losa eitt barn úr bílstól en annað barn hafi staðið við hlið hennar þegar A hóf akstur aftur á bak. Rétt sé að bifreiðastæðin séu þröng og kalli það á sérstaka varúð við akstur aftur á bak úr þeim. Að ætla sér að aka af stað með þeim hætti meðan verið sé að ferja börn úr bifreiðinni við hliðina sé fjarstæðukennt. Sé hún því þá ósammála að hurðin á B hafi legið að A.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að B bæri alla ábyrgð á umræddu atviki þar sem henni hefði borið að gæta að annarri umferð áður en hún opnaði hurð bifreiðarinnar.

M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og segir í málskoti að A hafi verið kyrrstæð þegar M fór úr B, lokaði bílstjórahurð hennar og gekk að afturduynum til að opna þær. Þar sem myrkur hafi verið á vettvangi og A svört að lit og með skyggðar rúður hafi hún þá ekki getað áttáð sig á því hvort A var mannlaus, en engin hljóð eða annað hafi komið frá henni sem bent gæti til aksturs. Hún hafi sýnt fulla aðgát og gætt að því að eins mikið bil og mögulegt væri, miðað við þröngar aðstæður, milli hurðarinnar og A. Með eðlilegri aðgæslu hefði það þá ekki getað farið fram hjá A að M gekk út úr B og að afturhurð hennar. Hefðu hreyfiskynjarar í A þá átt að gera viðvart um ferðir M. Ljóst sé því að ökumaður A hafi annað hvort ekki litið í hægri hliðarspegil áður en hún hóf akstur eða ákveðið að aka af stað þrátt fyrir að sjá M standandi milli bifreiðanna og hurðina opna. M hafi allan tímann verið vinstra megin við B og hljóti A að hafa gefið gaum að umhverfi sínu, enda myrkur og háannatími hvað umferð í leikskólann varði. Telur M þá að myndbandsupptökur úr A eigi að geta gefið rétta mynd af atvikum en þær liggi ekki fyrir.

Í bréfi V1 sem á tjónsdegi var váttryggjandi A, er vísað til 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem kveðið sé á um að opna skuli dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sé það mat V1 að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að framangreindum áskilnaði umrætt sinn og beri hún því alla sök á umræddu tjónsatviki.

Í bréfi V2 sem á tjónsdegi var váttryggjandi B, kemur fram að svo virðist sem ökumaður A hafi ekki gætt nægilega að umhverfi sínu áður en hún ók af stað og er vísað til 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga þar sem segi að ef ökumaður ekur aftur á bak skuli hann ganga úr skugga um að það sé hægt án þess að skapa hættu og óþægindi fyrir aðra. Í ljósi aðstæðna á vettvangi verði að gera enn ríkari kröfur til þess að farið sé eftir þeim áskilnaði. Telji V2 sýnt að afturhurð B hafi verið opin þegar A var ekið af stað og beri A alla sök á umræddu atviki.

### **Álit.**

Samkvæmt gögnum málsins voru A og B kyrrstæðar á samsíða bifreiðastæðum í aðdraganda umrædds atviks. Ágreiningur aðila lýtur að því hvort orsök árekstursins hafi verið sú að A hafi ekki gætt

nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga þar sem segir að áður en ökumaður snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra, eða sú að B hafi umrætt sinn brotið gegn 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að opna skuli dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum.

Af fyrirbyggjandi gögnum telur nefndin ljóst að M hafi verið að losa barn úr aftursæti B og hafi í því skyni farið úr B bílstjóramegin og gengið meðfram vinstri hlið hennar til þess að opna afturdyrnar. Í frásögn A kemur fram að þegar hún settist í bifreið sína hafi afturdyr B verið lokaðar. Ekkert kemur þó frekar fram um það í frásögn A að hún hafi litið í spegla eða gengið með öðrum hætti úr skugga um að unnt væri að aka af stað án þess að skapaði hættu eða óþægindi áður en hún hóf aksturinn. Af frásögn aðila verður að telja að A hafi verið rétt lögð af stað er atvikið átti sér stað. Með hliðsjón af því og líklegri afstöðu M verður að telja að A hefði átt að veita M athygli hefði hún gætt nægilega að framagreindu. Verður jafnframt að telja að sérstök ástæða sé til slíkrar aðgæslu á bifreiðastæði við leikskóla þar sem ætla má að ökumenn opni afturdyr til að hleypa börnum inn og út úr bifreiðum.

Er að mati nefndarinnar ekki sýnt fram á að M hafi umrætt sinn brotið gegn 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að opna skuli dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Verður enda ekki talið sýnt að M hafi mátt átta sig á því við þær aðstæður sem virðast hafa verið á vettvangi að A hygðist aka af stað.

Samkvæmt framansögðu og eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni er það mat hennar að A beri alla sök á umræddu atviki.

#### **Niðurstaða.**

Ökumaður A ber alla sök á umræddu atviki.

Reykjavík, 27. janúar 2025.  
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir