

Mál nr. 469/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B)

Sakarskipting. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot móttakið 10. desember 2025, ásamt fylgigögnum.
2. Athugasemdir V, dags. 9. janúar 2026, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum varð árekstur á milli A, en eigandi hennar er M, og B, á bifreiðastæði við [...] 3. október 2025. Í tjónaskýrslu Aðstoðar og öryggis er haft eftir ökumanni A, að hann hafi ekið aftur á bak frá stöðureit og stöðvað er hann sá ökumann B einnig aka aftur á bak frá stöðureit. Ökumaður A kvaðst hafa verið orðinn kyrrstæður þegar B var ekið aftur á bak og á A. Ökumaður B kvaðst hafa ekið aftur á bak frá stöðureit og á A. Hann hafi ekki séð A fyrir áreksturinn þar sem bifreið hans var í mikilli beygju. Tjón varð hægra megin á afturhlera A og hægra afturhorni B. Málið var lagt fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna og var sök skipt til helminga á milli ökumanna A og B þar sem hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að sér. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu.

Í málskoti er byggt á því að ökumaður A hafi gætt nægjanlega að sér þegar hann ók aftur á bak í umrætt sinn og því skuli ökumaður B bera alla sök í málinu. Vísað er til málsatvikalýsingar í úrskurði tjónanefndar. Ökumaður A hafi stöðvað bifreiðina þegar hann varð var við B. Ökumaður A hafi ekki getað gert neitt frekar til þessa að forða árekstri. Jafnframt er vísað til þess að ökumaður B hafi viðurkennt að hafa ekið á A þegar hún var kyrrstæð.

Í athugasemdum V, sem váttryggir báðar bifreiðarnar, er byggt á því að sök hafi réttilega verið skipt til helminga á milli A og B. Vísað er til 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 en í ákvæðinu kemur fram að áður en ökumaður ekur ökutæki aftur á bak skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Samkvæmt ákvæðinu hvíli rík aðgæsluskylda á öllum ökumönnum sem aka bifreiðum sínum aftur á bak gagnvart annarri umferð. Aðila greini á um það hvort bifreið M hafi verið kyrrstæð nægjanlega lengi í aðdraganda áreksturs svo það kunni að hafa áhrif á sakaskiptingu. M og ökumaður A hafni því að ökumaður A hafi ekki gætt nægjanlega að sér við akstur afturábak frá stöðureit umrætt sinn. Því til stuðnings ber ökumaður A fyrir sig að bifreið hans hafi verið orðin kyrrstæð þegar B var ekið á A. Í framburði frá ökumanni A komi fram að hann hafi stöðvað þegar hann sá ökumann B einnig aka aftur á bak, en þá hafi árekstur orðið. Með hliðsjón af þeirri frásögn megi líta svo á að ökumaður A hafi stöðvað aðeins augnabliki fyrir áreksturinn. Ekki er fram kominn fullnægjandi sönnun um það hvað bifreið M hafi verið kyrrstæð lengi þegar árekstur varð. Jafnframt liggur ekki fyrir að ökumaður A hafi reynt að forða árekstri með öðrum hætti, líkt og að gefa hljóðmerki til viðvörunar. Þrátt fyrir að bifreið M hafi verið kyrrstæð þegar til áreksturs kom sýni engin gögn fram á annað en að um augnabliksstöðvun hafi verið að ræða. V vísar m.a. til úrskurðar nefndarinnar í máli nr. 76/2025.

Álit.

Í 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar segir að eigandi ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Í 5. gr. sömu laga segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Við mat á sök ökumanna er litið til háttætnisreglna umferðarlaga nr. 77/2019. Í málinu er deilt um hvernig sök skuli skipt milli ökumanna A og B vegna áreksturs 3. október 2025. M byggir á því að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum. V byggir á því að ökumaður A hafi ekki sýnt nægilega aðgæslu í aðdraganda árekstursins þegar hann ók bifreiðinni aftur á bak og því beri að skipta sök til helminga á milli aðila.

Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga 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 það skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra.

Af gögnum málsins er ljóst að báðum ökutækjum var ekið aftur á bak í aðdraganda árekstursins og að A hafi verið kyrrstæð þegar áreksturinn varð. Í málinu liggur ekki annað fyrir en að um augnablikstöðvun hjá A hafi verið að ræða. Það er mat nefndarinnar að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að því að unnt væri að aka aftur á bak án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra.

Með hliðsjón af framangreindu er það mat nefndarinnar að sök verði skipt til helminga á milli A og B á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar.

Reykjavík, 26. maí 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir