

Mál nr. 55/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot móttakið 4. febrúar 2026, ásamt fylgiskjali.
2. Athugasemdir V1, dags. 19. febrúar 2026, ásamt fylgiskjöllum.
3. Athugasemdir V2, dags. 25. febrúar 2026, ásamt fylgiskjöllum.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 14. apríl 2026.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum varð árekstur á milli A, en eigandi hennar er M og B, á bifreiðastæði við [...] 22. nóvember 2025. Í málskoti er árekstrinum þannig lýst að bifreiðinni B hafi verið bakkað á A á bílastæði fyrir utan tilgreinda verslun. Þegar áreksturinn varð hafi M verið búinn að bakka A út úr stæði og verið lagður af stað áfram þegar B hafi verið bakkað aftan á A. Hafi ökumaður B viðurkennt á vettvangi að hann hafi ekki séð A og ekki gætt að sér. Í tjónaskýrslu Aðstoðar og öryggis (A&Ö) er eftirfarandi haft eftir ökumanni B: „Ég var að bakka út úr stæði þegar ég bakkaði óvart á hinn bílinn. Ég var að bakka aðeins út til að laga mig til í stæði. Ég ætlaði svo að aka aftur inn í stæðið. Hinn var kominn hins vegar út úr sínu stæði eftir að hafa bakkað. Ég sá aldrei hinn bílinn fyrir áreksturinn. Mér skildist á hinum aðilanum að hann hafi verið búinn að bakka út og verið stopp. Ég held þetta sé miklu meira mér að kenna en honum. Það sést held ég ekkert á mínum bíl eftir áreksturinn.“ Málið var lagt fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að skipta bæri sök jafnt milli ökumanna A og B þar sem hvorugur þeirra hafi gætt nægjanlega vel að sér við akstur aftur á bak. M unir ekki þeirri niðurstöðu.

Í athugasemdum V1, sem vátryggði A, eru færð rök fyrir því að rétt sé að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum. Telur V1 að framburður ökumanns B í skýrslu A&Ö eigi að leiða til þeirra niðurstöðu. Þar komi fram að ökumaður B hafi bakkað óvart á A, sem hann hafi aldrei séð og að áreksturinn sé miklu meira honum að kenna en M. Bendir V1 á að fjölmörg fordæmi séu um að þegar ökumaður kveðst ekki hafa séð hina bifreiðina í aðdraganda áreksturs, þá sé það ekki afsökun sem leysi hann undan ábyrgð. Dómaframkvæmd leggi áherslu á að ökumanni beri að sýna fyllstu aðgæslu og varúð í umferðinni. Í því sambandi vísar V1 einnig til úrskurða úrskurðarnefndar í málum nr. 259/2021, 45/2019 og 273/2018.

Í athugasemdum V2, sem vátryggði B, eru færð rök fyrir því að rétt sé að skipta sök jafnt milli ökumanna, sbr. 1. mgr. 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 Tekur V2 fram að í málinu sé óumdeilt að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs og hafi báðir ökumenn því gerst brotlegir við 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 sem kveður á um 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. Engin gögn séu í málinu önnur en einhliða framburður M sem styðji þá frásögn að hann hafi verið búinn að stöðva og verið að hefja akstur áfram. V2 vekur jafnframt athygli á því að huglæg afstaða málsaðila til tjónsatviks á vettvangi hafi ekki áhrif á sakarskiptingu í málum og fyrri ekki ökumenn þeirri ábyrgð sem á þeim hvíli samkvæmt ákvæðum umferðarlaga.

Í viðbótarathugasemdum ítrekar M að hann hafi skoðað vel í kringum sig og passað að engin væri fyrir aftan, þegar hann hafi bakkað. Þegar hann hafi verið búinn að bakka og verið rétt lagður af stað áfram hafi ökumaður B bakkað út úr stæði því sem B stóð í og á A. Telur M að hann hafi ekki átt að þurfa að passa það sem var fyrir aftan A þegar hann hafi verið lagður af stað áfram. Ökumaður B hafi ekki verið byrjaður að bakka úr stæði þegar búíð var að bakka A. Þá bendir M á að þegar A&Ö hafi haft samband við ökumanns B hafi hann viðurkennt sök sína í málinu.

Álit.

Í 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatreytingar 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 háttarnisreglna umferðarlaga nr. 77/2019. Í málinu er deilt um hvernig sök skuli skipt milli ökumanna A og B vegna áreksturs 22. nóvember 2025. M byggir á því að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum. V1 deilir þeirri sýn en V2 telur að skipta beri sök jafnt milli ökumanna þar sem hvorugur þeirra hafi sýnt nægilega aðgæslu í aðdraganda árekstursins þegar þeir hafi ekið bifreiðunum aftur á bak.

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. Hins vegar liggur ekki ótvírætt fyrir sönnun þess að þegar áreksturinn varð hafi M verið búinn að bakka A úr stæði og verið lagður af stað áfram. Þrátt fyrir að nefndin telji framangreint ósannað liggur fyrir að M byggir málalímbúnað sinn m.a. á því að ökumaður B hafi viðurkennt á vettvangi að hafa ekki séð A er hann bakkaði og að hann hafi ekki gætt að sér. Þetta staðfestir síðan ökumaður B í samtali við skýrsluhöfund frá A&Ö. Er þar beinlínis haft eftir ökumanni B að hann haldi að áreksturinn sé miklu meira honum að kenna en M. Þegar framangreint er haft í huga telur nefndin að M hafi sýnt fram á það með fullnægjandi hætti að ökumaður B, en ekki M, hafi brotið gegn framangreindu ákvæði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga í aðdraganda árekstursins. Með hliðsjón af framangreindu er það mat nefndarinnar að rétt sé að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á árekstrinum 22. nóvember 2025.

Reykjavík, 2. júní 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir