

Mál nr. 76/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V1)

Nafn varnaraðila (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 13. febrúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir frá V1, dags. 4. mars 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir frá V2, dags. 18. febrúar 2025, ásamt fylgiskjölum
4. Ódagsettar viðbótarathugasemdir M.

Málsatvik.

Samkvæmt skýrslu sem fyrirtækið Aðstoð & öryggi gerði varð árekstur með bifreiðunum A, sem M ók, og B á bifreiðastæði við Skógarlind 2-4. Í skýrslunni kemur fram að báðum bifreiðunum hafði verið lagt í merkt bílastæði á bílplaninu gegnt hvor annarri. Þeim hafi síðan báðum verið bakkað út úr stæðunum á sama tíma með þeim afleiðingum að þær rákust hvor á aðra. Haft er eftir ökumanni B að er hann hafi bakkað B út úr bílastæðinu í hægri beygju hafi hann séð hvar A var bakkað á sama tíma í átt að B. Hafi hann náð að stöðva B einni til tveimur sekundum fyrir áreksturinn. Ökumaður A segir að áður en hann bakkaði út úr stæðinu hafi hann litið í kring um sig og í bakkmyndavélina. Hann hafi hins vegar ekki séð neinn bíl nálægt og því bakkað út í hægri beygju. Segist hann svo hafa litið til vinstri eftir umferð og síðan í bakkmyndavélina. Á sama augnabliki og hann hafi litið í bakkmyndavélina hafi áreksturinn orðið. Hafi hann ekki tekið eftir B fyrir áreksturinn.

Málið var lagt fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að skipta beri sök til helminga milli A og B. Síðar breytti tjónanefndin þeirri niðurstöðu á þá leið, með vísan til nýttu gagna, að leggja beri alla sök á A. Samkvæmt upplýsingum í málinu virðast þessi nýju gögn sem tjónanefndin byggir breytta niðurstöðu sína á, vera upptaka af árekstrinum úr öryggismyndavél nærri tjónsvettvangi. Myndband þetta hefur ekki verið lagt fyrir nefndina. Hins vegar fékk nefndin sendan tölvupóst þar sem fram kom að ef nefndin vilji sjá upptökuna þá sé hægt að verða við því.

Í málskoti krefst M þess að nefndin staðfesti að skipta beri sök jafnt milli A og B. Bendir M m.a. á að hafa verði í huga að í umrætt sinn hafi tveir bílar verið að bakka út úr stæði á saman tíma. Því sé ekki hægt að líta til þess að B hafi verið kyrrstæð, en líta fram hjá því að henni var bakkað út úr stæði á sama tíma og A. Þá bendir M jafnframt á að ökumaður B hafi ekki flautað né reynt með öðrum hætti að forðast árekstur. Þá vísar M einnig til 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 máli sínu til stuðnings.

Í athugasemdum V1 til nefndarinnar, dags. 4. mars 2025, er m.a. að finna rök gegn hinni breyttu niðurstöðu tjónanefndar. Bendir V1 á að í fyrri niðurstöðunni hafi tjónanefndin gengið út frá því að B hafi verið stöðvuð um tveimur sekundum fyrir áreksturinn en í hinni breyttu niðurstöðu hafi verið miðað við tvær og hálfa sekundu. Telur V1 erfitt að sjá að hálf sekúnda til eða frá eigi að leiða til breyttrar niðurstöðu. Þá bendir félagið einnig á fyrri úrskurði nefndarinnar í málum nr. 136/2023, 94/2024 og 195/2024 sem frekari rök fyrir því að rétt sé að skipta sök jafnt milli A og B enda liggi ekki annað fyrir en að B hafi verið stöðvuð augnabliki fyrir áreksturinn.

Í athugasemdum V2 til nefndarinnar, dags. 28. janúar 2025, bendir félagið m.a. á að þó venjan sé að miða við að bifreið þurfi að hafa verið stopp í þrjár sekundur eða lengur til þess að ekki sé miðað við að um augnabliksstöðvun hafi verið að ræða, sé engu að síður rétt að hafa framburð M í huga við sakarmatið. Þar komi fram að M hafi ekki séð B og að A hafi skyndilega rekist á B, sem V2 byggir á að sannað sé að hafi þá verið búin að vera stopp í tvær og hálfa sekundu. V2 telur því rétt að miða við að A beri alla sök í málinu, eins og tjónanefnd hafi talið í hinni breyttu niðurstöðu sinni.

Í viðabótarathugasemdum M ítrekar hann sín fyrri rök í málinu. Sérstaklega gerir hann athugasemdir við að byggt sé á „einhliða frásögn starfsmanns öryggisfyrirtækis“, á upptöku af atvikinu.

Álit.

Af ofangreindu má ráða að ágreiningur er milli aðila hvað varðar atvik í aðdraganda áreksturs og hvernig hugsanlegri sakarskiptingu milli A og B skuli háttað. Af gögnum málsins er ljóst að báðum ökutækjum var ekið aftur á bak í aðdraganda árekstursins. Hefur þar ekki úrslitaáhrif þótt B hafi hugsanlega stöðvað áður en áreksturinn varð, enda telur nefndin ekki hægt að miða við annað en að það hafi gerst augnabliki fyrir. Eins og málsatvikum er háttað telur nefndin því að jafnvel þó ökutæki B hafi verið stopp í allt að tvær og hálfa sekundu fyrir áreksturinn breyti það ekki framangreindu. Sömu sögu er að segja um frásögn M á því hvað hann sá og sá ekki í aðdraganda árekstursins.

Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er kveðið á um a 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, samanber 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, verður sök skipt til helminga.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar.

Reykjavík, 31. mars 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir