

Mál nr. 159/2025**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila (V): (V1) og (V2).****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 8. maí 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V2, dags. 28. maí 2025.
3. Athugasemdir V1, dags. 23. september 2025

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi niðurstöðu tjónanefndar vátryggingafélaganna kemur fram að 22. mars 2025 varð árekstur milli bifreiðanna A og B í bifreiðastæðahúsi. Þar kemur einnig fram að M, sem var ökumaður A, kveðst hafa ekið aftur á bak í átt að stöðureit er hann varð þess var að B var ekið aftur á bak úr stöðureit í átt að A. Kveðst M þá hafa stoppað og flautað. Það hafi hins vegar ekki komið í veg fyrir að B var ekið á A. Ökumaður B sem telur að A hafi verið ekið aftur á bak er árekstur varð segist ekki hafa orðið var við A fyrr en við áreksturinn. Niðurstaða tjónanefndar varð sú að skipa beri sök jafnt því hvorugur ökumanna hafi gætt nægjanlega að sér við akstur aftur á bak.

Í málskoti kemur fram að M sem er eigandi A er ósammála niðurstöðu tjónanefndar. Telur M sig hafa sýnt fram á það með fullnægjandi hætti að þegar áreksturinn varð hafi A verið stopp og að hálfu leyti komin inn í stæði. Telur M því að með eðlilegri athygli hefði ökumaður B átt að sjá A áður en B var bakkað úr stæði og á A. Telur M sig hafa verið í fullum rétti í umrætt sinn og því beri að leggja alla sök á ökumann B.

Í athugasemd V2 sem tryggði B, dags. 28. maí 2025, er á því byggt að óumdeilt sé að bæði A og B hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda árekstursins. Er einnig sérstaklega vísað til þess að ökumaður B hafi upplýst að hann hafi litið í alla spegla, bakkmyndavél og aftur fyrir sig, áður en hann bakkaði en ekki sé neina bifreið. Þá telur V2 engu skipta hvort A var ekið aftur á bak í átt að stöðureit eða í átt að B, þar sem sú skylda hvíli á ökumönnum skv. 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 að ganga úr skugga um að unnt sé að aka aftur á bak án þess að það skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra. Telur V2 því að báðir ökumenn hafi gerst brotlegir við það ákvæði og því beri að staðfesta niðurstöðu tjónanefndar.

Í athugasemdum V1 sem tryggði A, dags. 23. september 2025, er á því byggt að ljóst sé af gögnum málsins að A hafi verið stopp og komin hálfa leið inn í stæði er B byrjaði að bakka. Ökumanni B hafi því borið að tryggja að leiðin væri greið áður en hann byrjaði að bakka enda hafi hann mátt sjá A. Einnig er bent á að ökumaður A hafi reynt að koma í veg fyrir árekstur með því að flauta. Telur V1 því að gögn málsins sýni að A hafi verið í rétti í umrætt sinn og leggja beri alla sök á ökumann B sem hafi ekki gætt nægjanlega að sér við akstur aftur á bak.

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. Nefndin telur með vísan til fyrirbyggjandi gagna að ekki sé tilefni til annars en að ganga út frá því að bæði A og B hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda slyssins. Hefur þar ekki úrslitaáhrif þótt A hafi hugsanlega stöðvað áður en áreksturinn varð, enda telur nefndin ekki hægt að miða við annað en að það hafi gerst augnabliki fyrr.

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, samanber 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, verður sök skipt til helminga.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera jafna sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 4. nóvember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir