

Mál nr. 357/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V1)

Nafn varnaraðila (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Árekstur.

Gögn.

1. Málskot móttakið 3. október 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir frá V1, dags. 16. október 2025, ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M við athugasemdum V1, dags. 10. október 2025.
4. Athugasemdir frá V2, dags. 27. október 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt skýrslu sem fyrirtækið Aðstoð & öryggi (A&Ö) gerði varð árekstur með bifreiðunum A, sem M ók, og B á bílaplani við Lágafellslaug í Mosfellsbæ. Í skýrslunni kemur fram að M hafi verið að bakka A út úr stæði á bílaplani er ökumaður B kom akandi í átt að útkeyrslu á sama bílaplani. Þegar ökumaður B hafi hins vegar séð laust stæði hafi hann stoppað og litið í spegla en engan séð. Hann hafi þá bakkað með þeim afleiðingum að árekstur varð milli B og A. Þá kemur fram að M hafi stoppað A þegar hann hafi séð að ökumaður B byrjaði að bakka. Haft er eftir M að hann hafi verið að bakka A út úr bílstæði á bílplaninu er hann sá að ökumaður B hafði stoppað bílinn á leiðinni út af bílplaninu og byrjað að bakka. Jafnframt upplýsir M að þrátt fyrir að hann hafi stoppað hafi B bakkað á A. Ökumaður B segir að hann hafi ekið í áttina út af bílplaninu er hann sá laust bílstæði. Þá hafi hann stoppað og litið í spegla en engan séð. Því hafi hann byrjað að bakka og bakkað á A sem hafi verið að bakka út úr stæði á sama bílaplani.

Í málskoti krefst M þess að nefndin staðfesti að B beri alla sök á árekstrinum og hafnar þeim rökum V1, en þar var B vátryggð, að skipta beri sök jafnt milli ökumanna A og B. Bendir M m.a. á að ökumaður B hafi brotið gegn 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 enda hafi hann ekið á A sem á því augnabliki hafi verið búin að vera kyrrstæð í a.m.k. 5 sekúndur. Því hafi ekki verið um að ræða augnabliksstöðvun A. Þá bendir M einnig á að ökumaður B hafi bakkað gegn umferð á umræddu bílaplani. Í því sambandi vísar M til þess að ökumaður B hafi ekki verið í forgangi sbr. 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga. Þá telur M að skilja beri það sem haft er eftir ökumanni B í framangreindri skýrslu A&Ö þannig að hann viðurkenni að hafa bakkað á A. Í málskoti er að finna ítarleg rök M framangreindu til stuðnings, þar sem m.a. er vísað til tiltekinna úrskurða nefndarinnar.

Í athugasemdum V1, eru færð rök fyrir því að rétt sé að skipta sök á árekstrinum jafnt milli ökumanna A og B. Í því sambandi er m.a. bent á að í skýrslu A&Ö sé haft eftir M að hún hafi verið að aka aftur á bak úr stöðureit er hún hafi séð ökumann B stöðva og byrja að aka aftur á bak. M hafi þá stöðvað A og í kjölfarið hafi ökumaður B bakkað á A. Bendir V1 á að í þessum fyrsta framburði M komi ekki fram hversu lengi A hafi verið kyrrstæð í aðdraganda árekstursins. Í málskoti byggir M síðan á því að bifreið M hafi verið kyrrstæð í að minnsta kosti fimm sekúndur. Telur V1 að ekki sé hægt að horfa til þessa síðar tilkomna framburðar M. Það sé því ósannað að bifreið M hafi verið kyrrstæð í fimm sekúndur og engin gögn sýni fram á annað en að um augnabliksstöðvun hafi verið um að ræða. Því verði að byggja á upphaflegri tjónstilkynningu við mat á sök aðila. Telur V1 að af lýsingum ökumanna A og B sé því ljóst að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda árekstursins. Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga segi að „Áður en ökumaður snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak skal hann ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að það skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra.“ V1 telur því að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að annarri umferð áður en ekið var aftur á bak. Því sé rétt að hvor þeirra beri helming sakar á árekstri bifreiðanna.

Í athugasemdum V2, er tekið undir málsástæður M og færð fyrir því rök að rétt sé að ökumaður B beri alla sök á árekstrinum. Sérstaklega vekur V2 athygli á því að samkvæmt gögnum málsins hafi ökumaður B viðurkennt að hafa ekki séð A í aðdraganda árekstursins. Af þeirri viðurkenningu leiði að sönnunarbyrðin snúist við, þannig að það sé á ábyrgð ökumanns B að sýna fram á að bifreið M hafi einungis verið kyrrstæð í augnablik. Þá tekur V2 jafnframt fram að þeir úrskurðir nefndarinnar sem M vísar til í gögnum málsins, séu fordæmisgefandi. V2 telur því ekkert í málinu benda til þess að fella eigi

sök á M vegna tjónsatviksins. Því eigi að bæta tjón á bifreið M úr lögboðinni ábyrgðartryggingu B þar sem tjónsatvikið sé að rekja til notkunar þeirrar bifreiðar, sbr. 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019.

Í viðbótarathugasemdum M, dags. 10. október 2025, er því sem fram kemur í athugasemdum V1 mótmælt, færð fram rök gegn því sem þar kemur fram, og fyrri rök M ítrekuð.

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 A hafi hugsanlega stöðvað áður en áreksturinn varð, enda telur nefndin fyrirbyggjandi gögn ekki leiða til annars en að miða beri við að það hafi gerst augnabliki fyrr. Hvað ökumaður B kann að hafa séð eða ekki séð í aðdraganda árekstursins breytir ekki framangreindu.

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 milli ökumanna A og B.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar.

Reykjavík, 3. mars 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir