

Mál nr. 263/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V): (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 18. júlí 2025, ásamt fylgiskjali.
2. Athugasemdir V1, dags. 5. ágúst 2025, ásamt fylgiskjöllum.
3. Tölvupóstur V2, dags. 12. nóvember 2025.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 14. nóvember 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi tjónaskýrslu frá Aðstoð og öryggi (A&Ö), varð árekstur hinn 2. júlí 2025, á bifreiðastæði við Dalshraun 13 í Hafnarfirði með bifreiðunum A, vátryggðri hjá V1, og B, vátryggðri hjá V2. Báðir ökumenn lýstu því við starfsmann A&Ö á vettvangi að þeir hefðu verið að aka aftur á bak í aðdraganda áreksturs og hvorugur þeirra hafi séð hinn áður en bifreiðarnar rákust saman. V1 upplýsti M með tölvupósti 3. júlí 2025 að það teldi rétt að skipta ábyrgðinni til helminga, þ.e. 50% á hvorn aðila. M mótmælir þeirri niðurstöðu. Hún telur að starfsmaður Aðstoðar og öryggis hafi ekki fært rétt inn þær upplýsingar sem hún og ökumaður B veittu. Hún heldur því fram að ökumaður B hafi viðurkennt á vettvangi að hafa bakkað á bifreið A. Þá kveður M að bifreið hennar hafi verið kyrrstæð þegar áreksturinn varð, þar sem hún var nýbúin að bakka og hafi verið að skipta um gír.

V1 byggir á framburði beggja ökumanna í skýrslu Aðstoðar og öryggis og telur að gögn málsins bendi ótvírætt til þess að báðir hafi verið að bakka. V2 tekur undir þá afstöðu og vísar til sömu gagna.

Í viðbótarathugasemdum sínum ítrekar M að hún hafi ekki verið að bakka á þeim tíma sem árekstur varð.

Álit.

Ágreiningur snýr að því hver skuli bera ábyrgð á árekstrinum þar með talið hvort skipta skuli sök milli A og B. Í 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar 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. Samkvæmt 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Hvað atvikalýsingu varðar verður að byggja á frumgögnum málsins nema frekari gögn styðji síðar til komna atvikalýsingu. Samkvæmt frumgagni þessa máls þ.e. skýrslu A&Ö, var báðum bifreiðunum ekið aftur á bak og sá hvorugur hinn í aðdraganda áreksturs. Hefur M ekki lagt fram nein gögn, svo sem vitnaframburði eða myndbandsupptöku, sem styðja það að bifreið hennar hafi verið kyrrstæð í aðdraganda áreksturs. Engin gögn liggja heldur fyrir sem sýna að ökumaður B hafi staðfest sök sína með þeim hætti sem M lýsir. Með hliðsjón af framangreindu er það afstaða nefndarinnar að hvorugur ökumanna hafi gætt að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga við akstur aftur á bak. Ber því að skipta sök til helminga.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 9. desember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir