

**Mál nr. 361/2025**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nafn varnaraðila (V)**

**Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.**

**Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)**

**Sakarskipting. Ekið aftur á bak.**

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 9. október 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 23. október 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 27. október 2025.

**Málsatvik.**

Hinn 22. september 2025 varð árekstur milli bifreiðanna A, sem er í eigu M og B, á bifreiðastæði. Aðilar fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi heldur skiluðu hvor um sig tjónstilkynningu til V sem á tjónsdegi var vátryggjandi beggja bifreiða. Þar lýsir M atvikum svo að ökumaður A hafi verið að bakka úr stæði og séð B bakkað úr öðru stæði. Ökumaður A hafi staðnæmst og flautað en ekki getað forðað sér frá og hafi B verið bakkað á A. Í sinni tjónstilkynningu lýsir ökumaður B atvikum svo að báðir ökumenn hafi verið að bakka og komnir út úr stæðum sínum. Ökumaður A segist hafa flautað en þarna sé alltaf allt pakkað af bílum og margir sem flauti úr öllum áttum.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að sök skyldi skipt til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. M fellir sig ekki við þau málalok og í málskoti kemur fram að hann telji A bera alla sök á árekstrinum. Er í málskoti byggt á því að A hafi verið kyrrstæð, og búin að vera það í 15-30 sekúndur er til áreksturs kom. Ökumaður A hafi verið búin að bakka út úr stæðinu, og verið við það að hefja akstur áfram þegar hún sá B stefna í átt að sér. Hafi hún þá gefið hljóðmerki til viðvörunar en B samt sem áður ekið á A. Ákomur á A sýni þá fram á að hún hafi verið kyrrstæð við áreksturinn.

Í bréfi V er vísað til fyrirbyggjandi gagna málsins.

Í viðbótarathugasemdum M er dregið í efa að ökumaður B geti fullyrt að A hafi verið bakkað í aðdraganda áreksturs, enda hafi hann ekki séð A fyrir áreksturinn. Þá hafi ökumaður B ekki tekið eftir ítrekuðu viðvörunarflauti ökumanns A.

**Álit.**

Af upphaflegum tjónstilkynningum aðila má, eins og framan er rakið, ráða að A og B hafi báðum verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Í síðari frásögn M kemur fram að ökumaður A hafi lokið akstri aftur á bak og hafi verið að leggja á bifreiðina til að aka áfram og hafi A því verið kyrrstæð í aðdraganda áreksturs. Það hefur ekki úrslitaáhrif þó ökumaður A hafi ekið fyrr af stað úr stæði sínu og jafnvel þó fallist yrði á að A hafi lokið akstri aftur á bak og verið kyrrstæð er til áreksturs kom verður ekki ráðið annað en að þá hafi einungis verið um augnablikstöðvun að ræða. Verður því að miða við það, eins og fram kemur í frumgögnum málsins, að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs.

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

**Niðurstaða.**

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

Reykjavík, 2. desember 2025.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir