

Mál nr. 6/2025**VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis:(A)****Dráttarvél. Notkunarhugtak laga um ökutækjatrýggingu. Stjórn ökutækis.**

1. Málskot móttakið 6. janúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 27. janúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 4. mars 2025, ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 12. mars 2025.

Málsatvik.

Í málskoti er málsatvikum þannig lýst að 1. september 2024 hafi M verið að hífa jarðtætara til að tengja hann aftan á dráttarvélin A, þegar tætarinn hafi skyndilega dottið við hífinguna með þeim afleiðingum að öxullinn hafi fallið fram og lent ofan á M. Í málinu liggur fyrir samskiptaseðill frá heilsugæslustöð þar sem fram kemur að M hafi komið þangað 5. september 2024. Er skráð að 1. september 2024 hafi jarðtætari dottið ofan í fót M og sé fóturinn mikið marinn og ansi bólgin. Ekki sé þó grunur um brot. Þá finni M mikið til.

M sendi tilkynningu um tjónið til V 17. september 2024. Þann 25. september 2024 V hafnaði því að M ætti bótarétt úr slysatrýggingu ökumanns og eiganda. Rökin voru þau að tjónið verði ekki rakið til notkunar ökutækis í skilningi 9. gr. samanber 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Þrátt fyrir nýtt tölvubréf frá M, dags. 1. október 2024, ítrekaði V fyrri afstöðu sína 2. október 2024. Kom þar m.a. fram að V teldi að atvikið falli ekki undir notkunarhugtak 4. gr. laga nr. 30/2019 né undir gildissvið þeirra laga samanber a-lið 2. mgr. 2. gr. laganna. Hvað varði skilin á milli hvenær dráttarvél telst í notkun og hvenær ekki, benti V á Hrd. í málum nr. 216/1999 og nr. 1/2000. Framhaldsbréfasamskipti milli aðila, 11. og 14. október, leiddu ekki til breyttrar afstöðu V.

Í málskoti andmælir M framangreindum rökum V. Er á það bent að M hafi notað vél- og lyftibúnað dráttarvélarinnar til þess að hífa jarðtætarann. Það sé hins vegar ekki hægt nema dráttarvélin sé í gangi. Bendir M á í því sambandi að lyftibúnaðurinn, sem ásamt stjórnborði fyrir hann sé staðsettur aftan á dráttarvélinni, sé eðlilegur hluti af staðalbúnaði dráttarvélarinnar. M bendir jafnframt á, með vísan í 10. tölulið 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, að dráttarvél sé vélknúið ökutæki sem aðallega sé hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki og er á hjólum og/eða beltum. Því telji M að það að draga jarðtætara teljist til notkunar dráttarvélar, sem aftur byggir á þeirri forsendu að búið sé að tengja tætarann við vélina. M telur það því liggja í hlutarins eðli að það að M notaði vél- og lyftibúnað dráttarvélarinnar til þess að hífa og festa jarðtætara hafi falið í sér að hann væri við stjórn ökutækis í notkun. Þessu til viðbótar bendir M á að í fræðiskrifum hafi verið á því byggt að hugtakið notkun takmarkist ekki við akstur eða hreyfingu ökutækis. Benti M á Hrd. 29. febrúar 1996 í máli nr. 35/1994 og Hrd. 25. október 2007 í máli nr. 146/2007 máli sínu til frekari stuðnings. Einnig benti M á Lrd. 21. nóvember 2024 í máli nr. 397/2023. M telur sig því hafa sýnt fram að tjón M megi rekja til notkunar A sem ökutækis í skilningi 9. gr. samanber 4. gr. laga nr. 30/2019. Krefst M þess að viðurkenndur verði bótaréttur hans úr slysatrýggingu ökumanns og eiganda hjá V.

Í athugasemdum til nefndarinnar frá V, dags. 27. janúar 2025, er bent á að til þess að tjón M verði fellt undir gildissvið 9. gr. laga nr. 30/2019 þurfi það annars vegar að hafa orðið við stjórnun ökumanns á ökutækinu og hins vegar vegna notkunar ökutækisins í merkingu 4. gr. þeirra laga. Telur V að hvorugt þessara skilyrða sé uppfyllt í tilviki tjóns M. Hvað notkunarskilyrðið varðar bendir V á að lagaleg skilgreining á hugtakinu notkun ökutækis sé þrengri en almenn orðskýring gefur til kynna. Það hafi dómaframkvæmd sýnt fram á, þ.e. að skýra beri hugtakið þröngt. Telur V því að hin hlutlæga ábyrgð sem um getur í 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 gildi aðeins um tjón af völdum notkunar sem tengist og sé í nánu og fyrirsjáanlegu orsakasambandi við sérstaka hættueiginleika ökutækis, þ.e. hraða, vélarafl eða þyngd þess. M beri sönnunarbyrgði um að framangreind skilyrði séu uppfyllt. Telur V að M hafi ekki tekist sú sönnun, enda hafi hann ekki leitt líkur að því að tjón hans verði rakið til hættueiginleika A sem ökutækis né fært fyrir því rök að það sé í nánu og fyrirsjáanlegu orsakasambandi við þá

hættueiginleika. Bendir V jafnframt á að meginreglan sé sú að kyrrstætt ökutæki teljist ekki vera í notkun enda sé þá hættueiginleikum þess sem ökutækis ekki til að dreifa. Sömu sögu sé að segja um allan umgang, fermingu, viðhald, viðgerði eða annað sem tengist kyrrstæðu ökutæki. Undir þetta falli einnig ef unnið er að tengingu vinnuvélar við kyrrstætt ökutæki, jafnvel þó við það sé vélarafli ökutækisins notað. Ástæða þess sé sú að þegar svo háttar til sé ökutækið ekki hættulegra en hver annar kyrrstæður hlutur og því séu hættueiginleikar ökutækisins ekki virkir. V vísar auk þess í Hrd. í máli nr. 216/1999 og nr. 1/2000 sem dæmi um þá línu sem skilji á milli þess hvenær tjón af völdum vinnuvéla tengdum við dráttarvél falli undir notkunarhugtakið. Dregur V þá ályktun af þessum dómum að þau skil ráðist af því hvort verið sé að vinna við kyrrstæða dráttarvél, eða hvort hreinlega sé verið að nota tækið, s.s. til að draga jarðtætara eftir túni, sem þá myndi falla undir notkunarhugtakið. Þá telur V að dómarnir staðfesti að það ráði hér ekki úrslitum varðandi notkunina hvort aflvél hafi verið nýtt ef ökutækið var ekki í notkun sem ökutæki. Hvað varðar skilyrðið um að rekja megi líkamstjón til stjórnunar ökutækis bendir V á að dómstólar hafi jafnvel skýrt það skilyrði þrengra en gildir um notkunarhugtakið. Telur V að ofangreind túlkun hafi verið lögfest í a-lið 2. mgr. 2. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar.

Hvað varðar tilvísun M í Hrd. í máli nr. 35/1994 og máli nr. 146/2007 þá telur V hvorugan þeirra hafa fordæmisgildi fyrir mál M. Færir V ítarleg rök fyrir þeirri skoðun. Þá telur V að Lrd. í máli nr. 397/2023 hafi hvorki fordæmisgildi í máli M né almennt fordæmisgildi, enda gangi niðurstaðan í þeim dómi algerlega gegn dómaframkvæmd Hæstaréttar. Í framhaldi af þessu fjallar V ítarlega um þróun notkunar- og stjórnunarhugtaksins í lögboðnum ökutækjatrýggingum. Í lok athugasemdanna kemur fram að V telji sig hafa sýnt fram á að tjón M falli ekki undir bótasvið 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar og M eigi því ekki rétt á að fá tjón sitt bætt úr lögboðinni slysatrýggingu ökumanns og eiganda hjá V.

Í viðbótarathugasemdum M, dags. 4. mars 2025, ítrekar M sín fyrri rök í málinu. Þá bendir hann auk þess á að er slysið hafi átt sér stað hafi hann verið að nota stjórnborð dráttarvélarinnar, og þar að leiðandi verið við stjórn hennar. Tjónið hafi orðið við hífinguna sjálfa, þ.e. þegar jarðtætaranum var lyft með vélarafli dráttarvélarinnar. Bendir M á að lyftibúnaðurinn heyri til eðlilegs og nauðsynlegs búnaðar dráttarvélarinnar. Tjónið hafi því verið í nánun og fyrirsjáanlegu orsakasambandi við hættueiginleika dráttarvélarinnar sem dráttarvél. Slysið hafi því orðið er aflvél dráttarvélarinnar knúði hana í venjulegri notkun hennar sem ökutæki enda teljist það venjuleg notkun dráttarvélar að hífa/ferma til að mynda jarðtætara eða önnur þau tæki sem dráttarvél á að draga. Þá vísar M einnig til Hrd. í máli nr. 150/2006 sem áður hefur verið nefndur. Leggur M áherslu á að í þeim dómi færi rétturinn rök fyrir því að slysið verði rakið til notkunar á tæki sem heyri til eðlilegs og nauðsynlegs búnaðar dráttarþreifðar og við venjubundin not hennar sem slíkrar. Telur M að nákvæmlega það sama eigi við í máli sínu, auk þess sem lyftibúnaðurinn í máli M hafi verið knúinn af aflvél dráttarvélarinnar enda sé sá búnaður hluti af dráttarvélinni sjálfri. Að lokum mótmælir M þeirri fullyrðingu V að Lrd. í máli nr. 397/2023 hafi ekki fordæmisgildi. Telur M að þvert á móti hafi dómurinn ótvírætt fordæmisgildi. Bendir M m.a. á í því sambandi að Hæstiréttur hafi hafnað beiðni um áfrýjunarleyfi í því máli.

Í viðabótarathugasemdum V, dags. 12. mars 2025, eru fyrri rök félagsins ítrekuð. Til viðbótar bendir V sérstaklega á eftirtalið. Félagið telur að vinna við að tengja tæki við dráttarvél, teljist hvorki til venjulegrar notkunar né stjórnunar hennar í skilningi laga um ökutækjatrýggingar. Telur B að áður nefndir Hrd. nr. 216/1999 og nr. 1/2000 sýni afdráttarlaust fram á að vinna við búnað kyrrstæðrar dráttarvélar falli ekki undir notkun eða stjórnun dráttarvélar sem dráttarvél óháð því hvort tjónið verði rakið til vélarafis. V telur því að ekki sé nægjanlegt að tjón verði rakið til vinnu við dráttarvél eða til hættueiginleika eins og vélarafis, ef dráttarvélin er ekki í notkun sem dráttarvél er slys verður. Þá mótmælir V því að það að nota vélarafli dráttarvélar til þess að lyfta tæki sem verið sé að tengja við dráttarvélinu teljist til fermingar dráttarvélarinnar. Telur V að til þess að ferming eða afferming teljist til notkunar ökutækis þurfi það að gerast í beinum tengslum við akstur. Bendir V á Hrd. í máli nr. 49/1998 í því sambandi. Hvað varðar Hrd. í máli nr. 150/2006 þá bendir V m.a. á að í því tilviki hafi slys orðið við affermingu, nokkuð sem ekki sé raunin hvað slys M varðar. Að lokum telur V að niðurstaðan í Lrd. í máli nr. 397/2023 sé í andstöðu við fjölda fordæma íslenskra dómstóla. Jafnframt bendir V á að slysið í því máli hafi ekki orðið við vinnu við að tengja aukabúnað á dráttarvél heldur við affermingu vörubifreiðar í beinum tengslum við akstur hennar. Atvikin séu því ekki sambærileg.

Álit.

Ágreiningur aðila snýr að því hvort M eigi rétt á að fá líkamstjón sitt bætt á þeim grundvelli að það verði rakið til notkunar A í skilningi 9. gr. sbr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 og jafnframt hvort M hafi verið við stjórn A í umrætt sinn.

Nefndin telur að eðlilegt sé að miða við að tjón M verði rakið til notkunar sem telja má einkennandi og eðlileg fyrir notkun dráttarvéla sem dráttarvéla og teljist því vera notkun í skilningi 9. gr. sbr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Ljóst er að M slasaðist er hann vann að því að tengja vinnutæki, þ.e. jarðtætara, við A. Við það verk notaði M lyftibúnað dráttarvélarinnar en telja verður að sá búnaður heyri til eðlilegs og nauðsynlegs búnaðar dráttarvélar. Nefndin telur því verk M umrætt sinn uppfylla skilyrði þess að teljast vera einkennandi fyrir notkun A sem dráttarvélar. Í raun er hér því um að ræða aðstæður sem svipar til þess þegar verið er að ferma eða afferma ökutæki.

Í tengslum við framangreint bendir nefndin sérstaklega á að í skilgreiningu á orðinu dráttarvél, sem er að finna í 10. tölulið 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur m.a. fram að dráttarvél sé vélknúð ökutæki sem: „...aðallega sé hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki...“ Þetta orðalag styður að mati nefndarinnar þá niðurstöðu að vinna við að tengja tætarann (vinnutæki) við dráttarvélin sé einkennandi og eðlileg fyrir notkun dráttarvéla sem ökutækis. Skilgreiningin gerir beinlínis ráð fyrir að vinnutæki, eins og t.d. jarðtætari, séu tengd við dráttarvél. Það er því mat nefndarinnar að eðlilegt sé að líta svo á að vinna við slíkar tengingar teljist til notkunar dráttarvélarinnar sem dráttarvélar. Með sömu rökum telur nefndin rétt að líta svo á að það verk sem M vann í umrætt sinn hafi hann unnið sem stjórnandi A. Því sé það skilyrði 2. málslíðs 1. mgr. 9. gr. laga nr. 30/2019 um að M hafi orðið fyrir líkamstjóni af völdum slyss við stjórn ökutækis, einnig uppfyllt. Nefndin bendir einnig á Hrd. í máli nr. 150/2006 og Lrd. í máli nr. 397/2023 varðandi framangreinda niðurstöðu.

Með vísan í framangreint hefur nefndin því komist að þeirri niðurstöðu að fallast beri á kröfur M í málinu.

Niðurstaða.

Fallist er á að M eigi bótarétt úr slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá V.

Reykjavík, 31. mars 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Sératkvæði Heiðu Óskarsdóttur

Undirrituð fellst ekki á það álit meirihluta nefndarinnar að líkamstjón M verði rakið til notkunar ökutækis A í skilningi 9. gr., sbr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Samkvæmt a-lið 2. mgr. 2. gr. laganna nær gildissvið þeirra ekki til tilvika þar sem ökutæki er notað í öðrum tilgangi en sem ökutæki. Í greinargerð með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 30/2019 kemur fram að: „Ökutæki sem eru vinnuvélar myndu samkvæmt því ekki falla undir gildissvið frumvarpsins þegar þau eru notuð sem vinnuvélar. Um er að ræða staðfestingu á framkvæmd en hugtakið notkun á ökutæki hefur verið túlkað þannig af dómstólum að það nái ekki til vinnuvéla þegar þær eru notaðar sem slíkar, þ.e. hlutlæga ábyrgðin takmarkast við það þegar ökutækið er í umferð en nær ekki til þess ef tjón hlýst af notkun vinnuvélarinnar utan almennrar umferðar.“ Þótt hér sé ekki fjallað um beitingu hlutlægu ábyrgðarreglu laga um ökutækjatrýggingar, hefur þessi túlkun þýðingu við skýringu á 9. gr. laga nr. 30/2019. Samkvæmt ákvæðinu skal vátryggingin tryggja bætur fyrir líkamstjón sem ökumaður verður fyrir „við stjórn ökutækis“, að því tilskildu að slysið verði rakið til notkunar ökutækis, sbr. 4. gr. Í máli þessu var dráttarvélin A kyrrstæð og M nýtti vélarafli hennar til að hífa jarðtætara aftan á vélina. Við þá athöfn losnaði tætarinn og féll á M. Ekki verður talið að M hafi verið að ferma eða afferma dráttarvélin, né verða aðstæður jafnaðar við slíkar athafnir. Vélin var í notkun sem vinnuvél, nánar tiltekið sem fastur aflgjafi, og þeir eiginleikar hennar sem vélknúins ökutækis komu hvergi við sögu í slysinu.

Með hliðsjón af framangreindu er það mat undirritaðrar að atvik málsins falli utan gildissviðs 9. gr. laga nr. 30/2019. Slys M verður því ekki rakið til notkunar A í skilningi ákvæðisins.

Reykjavík, 31. mars 2025.
rafræn undirskrift

Heiða Óskarsdóttir