

Mál nr. 16/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Notkunarhugtak laga um ökutækjatrýggingu. Árekstur. Skaðabótaábyrgð.

Gögn.

5. Málskot móttakið 9. janúar 2025 ásamt fylgiskjölum.
6. Bréf V, dags. 31. janúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
7. Viðbótarathugasemdir M, dags. 4. febrúar 2025.
8. Viðbótarathugasemdir V, dags. 6. febrúar 2025.

Málsatvik.

Í málskoti er málsatvikum þannig lýst að ökumaður bifreiðarinnar A hafi lagt henni ólöglega í halla við hálkuaðstæður sem hann hefði átt að sjá að gætu skapað hættu. Afleiðingarnar hafi orðið þær að A rann af stað niður brekku og lenti á bifreið B sem varð fyrir tjóni. B er í eigu M. Í málskotinu er vísað beint í tilkynningu ökumanns A er þar segir: „Bíllinn minn var kyrrstæður á bílaplani í smá halla og búinn að vera í um 3 klukkutíma þegar hann allt í einu skautaði á glærunni að því er virðist af sjálfsdáðum niður planið, beygði og skautaði á annan bíl. Bíllinn er á heilsársdekkjum, en þarna hefðu naglarnir sennilega bjargað þessu.“ Þá er í málskotinu jafnframt vísað í tölvupóst (yfirlýsingu) frá eiganda A til M varðandi handbremsu bifreiðarinnar. Þar segir: „Ég vildi bara segja þér að þar sem ég gat ekki skilið hvernig bíllinn fór á flakk niður brekkuna, í „gír“ og handbremsu (sérstaklega ef annað afturhjólið var upp á snjóbræðslunni), þá ákvað ég að tékka hvort að bíllinn hagaði sé ekki eins og ég hélt. Ég setti bílinn í park og læsti honum eins og ég er vanur (og eins og ég skildi við hann á æfingu um daginn), tjakkaði hann svo upp, og gat bara snúið afturdekkinu að vild. Það er því staðfest að bíllinn setur EKKI handbremsuna á sjálfkrafa þegar hann fer í Park, eins og ég hélt, þannig að hann var ekki í handbremsu þegar hann rann niður brekkuna.“

M byggir málalítilbúnað sinn á því að tjón hans verði rakið til notkunar A í skilningi 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Bendir M sérstaklega á að notkunarhugtak laganna taki einnig til tilvika þar sem tjón verður af völdum mannláusar bifreiðar sem rennur án þess að vera knúin af eigin vélaraflí. Vísar M bæði til dómafordæma og fræðilegra skrifa máli sínu til stuðnings. Telur M að þetta eigi jafnframt að leiða til þess að tjónið falli innan gildissviðs ábyrgðartryggingar A hjá V. Þá byggir M á að túlka beri notkunarhugtak 8. gr. sömu laga rýmra en gildir um sama hugtak í 4. gr. laganna. Í 8. gr. laga nr. 30/2019 kemur fram að greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu.

M byggir jafnframt á því að tjónið verði rakið til saknæmrar háttsemi ökumanns A. Hann hafi lagt bifreiðinni ólöglega á gangstétt í miklum bratta. Hann hafi því mátt gera sér grein fyrir að hætta gæti skapast af því háttalagi. Bendir M á að í tilkynningu ökumanns A til V komi fram að hann telji sig hafa verið í órétti í umrætt sinn. Auk þess liggi fyrir staðfesting hans um að A hafi ekki verið í handbremsu. M vísar einnig í 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 máli sínu til stuðnings. Þá mótmælir hann þeim rökum V að um skyndilega hálku hafi verið að ræða.

Í bréfi V til nefndarinnar, dags. 31. janúar 2025, er rökum M mótmælt og færð fyrir því rök, m.a. með tilvísun í eldri mál nefndarinnar nr. 354/2022 og 143/2012 og fræðilegra skrifa, að tjón á B verði ekki rakið til notkunar A í skilningi laga um ökutækjatrýggingar. Því sé ekki um að ræða tjón sem falli undir gildissvið ábyrgðartryggingar A hjá V. Þá er einnig á því byggt að um óhappatilvik hafi verið að ræða enda hafi eigandi A ekki mátt gera sér grein fyrir því að tjón gæti hlotið af þeirri ákvörðun hans að leggja bifreiðinni í stöðureit og yfirgefa hana.

Í viðbótarathugasemdum M, dags. 4. febrúar 2025, er málalítilbúnaði V mótmælt og fyrri kröfur M og rök fyrir þeim ítrekaðar.

Í viðbótarathugasemdum V, dags. 6. febrúar 2025, er m.a. bent á að ef komist væri að þeirri niðurstöðu að bifreiðinni A hafi verið ólöglega lagt, nokkuð sem um er deilt í málinu, hafi M ekki sýnt fram á orsakasamband milli þess og að tjón varð á B. Þá var einnig hnykk á því að þegar A var lagt í umrætt

sinn hafi engin hættu verið til staðar. Á þeim þremur klukkustundum sem liðu þar til bifreiðin rann á stað hafi hins vegar aðstæður breyst til mikilla muna.

Álit.

Ágreiningur aðila snýr að því hvort tjón það sem varð á bifreiðinni B telst vera rakið til notkunar bifreiðarinnar A í skilningi laga nr. 30/2018 um ökutækjatrýggingar og ef svo er hvort M sem er eigandi B eigi rétt á að fá tjónið bætt úr ábyrgðartryggingu A hjá V. Það liggur því fyrir að árekstur varð milli A og B, en hvorki lögregluskýrsla né sameiginleg tjónstilkynning liggur fyrir í málinu.

Ný lög um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 tóku gildi þann 1. janúar 2020. Gildissvið laganna kemur fram í 2. gr. þar sem fram kemur að lögin gildi um lögmæltar ökutækjatrýggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja. Í 8. gr. laganna kemur fram að greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu.

Eins og áður hefur verið fjallað um eru málsatvik með þeim hætti að A rann niður brekku og á B. Nefndin hefur komist að þeirri niðurstöðu að tjón á B hafi orðið vegna notkunar A í skilningi 4. gr. laga nr. 30/2018. Það að tjón verður á B vegna þess að A rennur í halla án þess að vél hennar sé í gangi telst notkun í skilningi sérreglunnar í 4. gr. Þetta gildir þó ekki sé um að ræða akstur í þrengri merkingu þess orðs. Telja verður að þegar tjón er rakið til þess að ökutæki er á hreyfingu sé skilyrði 4. gr. laganna um notkun að öllu jöfnu uppfyllt, án tillits til þess hvers vegna bifreiðin er á hreyfingu. Hættan sem starfar af þyngd ökutækis á hreyfingu er í þessu deilumáli í eðli sínu sambærileg án tillits til þess hvort A er ekið aftur á bak eða eins og raunin var að hún rennur án þess að vera beinlínis ekið. Því fellur tilvikið innan þeirrar sérstöku hættu sem almennt stafar af ökutækjum, þ.e. hraða, vélarafli og þyngd. Framangreind niðurstaða er í samræmi við fræðileg skrif um efnið, samanber Arnljótur Björnsson; *Ökutæki og tjónabætur*, (2003) bls. 39. Af framangreindu leiðir að hið umdeilda tilvik fellur innan gildissviðs ábyrgðartryggingar A hjá V.

Nefndin hefur jafnframt komist að þeirri niðurstöðu að tjón á bifreið B verði rakið til saknæmrar háttsemi eiganda A. Í 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar er að finna svokallaða árekstrarreglu. Í greininni segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hluta eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

Í 1. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 kemur fram að ekki má stöðva eða leggja ökutæki þannig að það geti valdið hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð. Þá segir í 4. mgr. sömu greinar að þegar ökumaður yfirgefur vélknúð ökutæki skuli hann stöðva vél þess og búa svo um að það geti ekki runnið sjálfkrafa eða aðrir látið það fara af stað. Í þessu máli deila aðilar um það hvort A var lagt ólöglega. Nefndin telur að gögn málsins gefi ekki tilefni til að hægt sé að telja það sannað að svo hafi verið. Þegar hins vegar horft er til þeirra aðstæðna sem voru fyrir hendi, þ.e. veðurs og hálku og að A var lagt í halla af því að virðist án þess að það væri tryggt að bifreiðin væri í handbremsu, hefur nefndin komist að þeirri niðurstöðu að í því felist brot á framangreindri 28. gr. Í þessu sambandi bendir nefndin á að í tölvupósti frá V til eiganda A, dags. 6. desember 2024, segir eftirfarandi: „Til að ákvarða með bótaskyldu í þessu máli þurfum við frekari upplýsingar frá þér varðandi frágang á bílnum. Við þurfum að vita hvort skilið var við bifreiðina í park og handbremsu þegar honum var lagt í upphafi á bifreiðastæðinu.“ Eins og áður hefur komið fram liggur fyrir í málinu yfirlýsing frá eiganda A þar sem hann upplýsir að bifreiðin hafi ekki verið í handbremsu í umrætt sinn.

Ekkert liggur fyrir í málinu sem bendir til þess að tjón M verði að einhverju leiti rakið til gálausrar háttsemi M, enda byggir V ekki á því. Niðurstaðan nefndarinnar er því sú, með vísan í 6. samanber 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, að M eigi rétt á að fá tjón sitt bætt úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Niðurstaða.

M á rétt á að fá tjón sitt bætt úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 24. febrúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir