

Mál nr. 83/2025**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Notkun ökutækis.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 19. febrúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 17. mars 2025, ásamt fylgiskjölum..

Málsatvik.

Í fyrirleggjandi lögregluskýrslu kemur fram að eldur hafi komið upp í hópferðarbifreiðinni A á Þingvallavegi hinn 4. júlí 2023. Komust allir farþegar úr bifreiðinni heilir á húfi. M var ökumaður bifreiðarinnar og lýsir því að hann hafi orðið var við eld í vinstri hurð A og því stöðvað akstur í hægri kanti akreinar. Kom hann öllum farþegum út úr bifreiðinni og að því loknu hafi hann tekið farangur farþeganna út úr farangurshólfi bifreiðarinnar. Sagði hann bifreiðina hafa orðið alelda fljótt og að hann hafi andað þó nokkrum reyk að sér við að koma farþegum og farangri út úr bifreiðinni. Í málskoti kemur fram að M hafi leitað á heilsugæsluna Mosfellsbæ þann 14. ágúst 2023 og var þar greindur með öndunarfarasýkingu af völdum slyssins. Degi síðar leitaði hann á bráðamóttöku vegna mæði og áframhaldandi einkenna. M var lagður inn á Landspítala 24. ágúst 2023. Fyrir slysið hafði M verið greindur með lungnateppu og versnuðu einkennum hans til muna í kjölfar slyssins. Vegna einkenna sinna gerði M kröfu um bætur úr ökutækjatrýggingu A hjá V en bótaábyrgð var hafnað með bréfi dags. 13. janúar 2025 á þeim grundvelli að slysið verði ekki rakið til notkunar ökutækisins A. M vísar til þess að vegna heilsufars síns hafi hann verið sérstaklega viðkvæmur fyrir þeirri reykeitrún sem hann varð fyrir í slysinu. Hafnar M því að líkamstjónið stafi af einhverjum öðrum þáttum en notkun ökutækisins. Tjón hans megi rekja til þess að eldur kviknaði fyrirvaralaust í hópifreið sem hann ók, á meðan hann var við stjórn ökutækisins. Andaði M að sér reyk frá eldinum og varð í kjölfarið fyrir reykeitrún sem olli þeim einkennum sem hann býr við í dag. Upptök eldsins hafi ekki verið rannsökuð sérstaklega en eldurinn hafi að öllum líkindum kviknað vegna bilunar eða vanbúnaðar í vél bifreiðarinnar þar sem hans verður skyndilega vart er bifreiðin var á ferð. Þá hafði bifreiðin verið í rafmagnsviðgerð skömmu áður. Telur M að tjón hans megi rekja til notkunar ökutækisins og hafnar hann afstöðu V með öllu. Þá áréttar M að þrátt fyrir að atvik hefðu verið með þeim hætti að ökutækið hefði ekki verið við akstur þegar eldurinn kviknaði þá teljist opnun og lokun hurða við inn- og útgöngu farþega, sem og að taka farangur úr farangurshólfi, falla undir eðlilega notkun hópferðabifreiðar. Vísar M því til stuðnings til fræðiskrifa og dómaframkvæmdar.

V telur að líkamstjón M hafi ekki orðið af notkun ökutækis skv. 1. mgr. 9. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Samkvæmt dómaframkvæmd nái skilyrði um notkun ökutækis ekki til hvers kyns notkunar þess, heldur til þeirrar aðstöðu að sérstaða og sérstakir hættueiginleikar ökutækis, einkum hraði, þyngd og vélarafl, hafi valdið tjóni. Bruni hópifreiðarinnar hafi ekki orðið vegna sérstöðu hennar sem ökutækis eða vegna sérstakra hættueiginleika hennar. Bifreiðin hafi verið kyrrstæð og ekki með vélina í gangi þegar líkamstjón M varð þar sem hann stóð fyrir utan bifreiðina við að taka farangurinn út úr henni. Telur V að M hafi ekki verið við stjórn ökutækis þegar hann varð fyrir reykeitrún. Vísar V til nánar til greindra dóma máli sínu til stuðnings.

Álit.

Ágreiningur málsins hverfist um hvort líkamstjón það sem M varð fyrir vegna reykeitrúnar sem hann hlaut í kjölfar þess að eldur kom upp í hópferðabifreið sem hann ók, teljist til notkunar ökutækis í skilningi 1. mgr. 4. gr., sbr. 1. mgr. 9. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Þá er einnig ágreiningur um hvort M teljist hafa verið við stjórn ökutækisins er hann hlaut reykeitrúnina. Þegar litið er til dómaframkvæmdar síðustu ára varðandi túlkun á hinu svokallaða notkunarhugtaki verður ekki annað séð en að bæði dómur Hæstaréttar og Landsréttar sýni að ef ökutæki er ekki á hreyfingu þurfi tjón að hafa orðið vegna sérstakra eiginleika ökutækja sem ökutækja til að teljast til notkunar þeirra,

sbr. til dæmis dóm Hæstaréttar í máli nr. 671/2014. Þeir sérstöku eiginleikar tengjast hraða, vélaraflí eða þyngd ökutækisins. Í málskoti er því ekki haldið fram að M hafi hlotið reykeitrún meðan hann var enn við akstur bifreiðarinnar og lýsir hann því sjálfur í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu að hann hafi andað að sér miklum reyk við að koma farþegum og farangri út úr bifreiðinni, þ.e. eftir að hann stöðvaði akstur bifreiðarinnar. Verður með vísan til þess ekki ráðið að tjón M verði rakið til sérstakra eiginleika ökutækisins A sem tengjast hraða, vélaraflí eða þyngd þess. Þegar af þeirri ástæðu fellur tjónið ekki undir slysátryggingu ökumanns og eiganda skv. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. M á því ekki rétt til bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum fyrir líkamstjón úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 6. maí 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir