

Mál nr. 110/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer (A) og (B).****Sakarskipting.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 11. apríl 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1, dags. 13. maí 2022.
3. Bréf V2, dags. 7. júní 2022, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að þann 10. mars 2022 hafi orðið umferðaróhapp við Grenilund á Akureyri milli körfu sem áföst er bifreiðinni (A) og bifreiðarinnar B). Ökumaður bifreiðarinnar B hefði séð mann vinna í ljósastaur uppi í körfu og ákvað að aka bifreið sinni aftur á bak út úr innkeyrslu við Grenilund. Ökumaður A sem jafnframt var stjórnandi körfunnar kvaðst hafa verið lagt við innkeyrslu að bifreiðastæði við Grenilund og verið að vinna í efsta hluta ljósastauraans. Eftir að hafa klárað verkið leit hann niður til að athuga hvort einhver væri fyrir neðan sig en sá engan og stýrði hann þá körfunni niður og lenti á bifreiðinni B. Tjón varð á vinstri hlið bifreiðarinnar B þar sem karfan lenti á bifreiðinni. M, eigandi B, hefur krafist bóta vegna tjónsins úr ábyrgðartryggingu A hjá V1. V1 telur að sakarskiptingarregla 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 gildi ekki í þessu tilviki enda hafi bifreiðin A verið notuð í öðrum tilgangi en sem ökutæki er tjónið varð. Þannig fellur þáttur bifreiðarinnar A utan við gildissvið laganna enda var ökutækið í notkun sem vinnulyfta. M verði þannig að byggja kröfu sína á almennum reglum skaðabótaréttarins og sýna fram á sök eiganda bifreiðarinnar A en eigandi A hefur einnig í gildi frjálsa ábyrgðartryggingu hjá V1. Er það afstaða V1 að báðir aðilar hafi sýnt af sér saknæma háttsemi í aðdraganda árekstursins og að M eigi rétt á bótum úr frjálsri ábyrgðartryggingu eiganda bifreiðarinnar A en tilefni sé til að skerða þann bótarétt um helming vegna eigin sakar. V2 vísar til 5. gr. laga nr. 30/2019 og telur á grundvelli þess lagaákvæðis að ökumaður A sem jafnframt var stjórnandi körfunnar beri alla sök á árekstri bifreiðanna.

Álit.

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 2. mgr. 2. gr. er gildissvið laganna takmarkað og segir þar í a-lið að lögin gildi ekki þegar ökutæki er notað í öðrum tilgangi en sem ökutæki. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 30/2019 segir um 2. mgr. 2. gr.: „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.“

Hina hlutlægu ábyrgðarreglu laganna er að finna í 4. gr. þar sem fram kemur að eigandi (umráðamaður) ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu og ógætni ökumanns. Í 5. gr. laganna er að finna svokallaða árekstrarreglu sem er efnislega samhljóða 89. gr. eldri umferðarlaga nr. 50/1987. 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. Við mat á því hvort og þá með hvaða hætti ofangreind lagaákvæði eiga við um tjónsatvikið þann 10. mars 2022 verður að líta til notkunar hvors ökutækis fyrir sig í aðdraganda tjónsatviksins. Ökutækinu B var ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs og á hin hlutlæga ábyrgðarregla 4. gr. því við nema talið verði að árekstrarregla 5. gr. laganna taki til tjónsatviksins. Ökutækið A var kyrrstætt og var ökumaður þess einn að störfum í körfu sem áföst var ökutækinu. Karfan var upp við ljósastaur sem ökumaður var að vinna viðgerð á. Ökutækið var þannig notað í öðrum tilgangi en sem ökutæki sbr. orðalag a-liðar 2. mgr. 2. gr. laganna og þar með fellur notkun ökutækisins ekki undir gildissvið laganna

og á því árekstrarregla 5. gr. ekki við um þetta tjónatvik. Hefðbundnar reglur skaðabótaréttarins gilda þannig við mat á því hvort stjórnandi körfunnar hafi sýnt af sér saknæma háttsemi í aðdraganda tjónsins.

Ökumaður bifreiðarinnar B ók bifreið sinni aftur á bak án þess að ganga nægjanlega úr skugga um að það sé unnt án þess að það skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra eins og honum bar að gera skv. 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Á sama hátt sýndi stjórnandi körfunnar af sér saknæma háttsemi með því að stýra körfunni niður án þess að gæta nægilega að umferð fyrir neðan körfuna. Hafði hann betri yfirsýn yfir umhverfið í kring en ökumaður B og er það því mat nefndarinnar að M eigi rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu vinnuveitanda stjórnanda körfu bifreiðarinnar A hjá V1 að 2/3 hlutum en verði að bera 1/3 hluta sjálfur vegna eigin sakar. Í gögnum málsins kemur ekki fram að tjón hafi orðið á körfu bifreiðarinnar A og verður því hér ekki vikið að bótarétti eiganda A.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum að 2/3 hluta úr ábyrgðartryggingu atvinnureksturs eiganda A, hjá V1.

Reykjavík, 28. júní 2022.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir