

Mál nr. 481/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátrygginga: Ábyrgðartrygging ökutækis og slysaftryggingaliður fjölskyldutryggingar.

Skráningarnúmer ökutækis: (A)

Gildissvið vátrygginga.

Gögn.

1. Málskot móttakið 19. desember 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V2, dags. 27. janúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir V1, dags. 29. og 30. janúar 2025, ásamt fylgiskjali.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 14. febrúar 2025.
5. Viðbótarathugasemdir V1, dags. 17. febrúar 2025.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að 21. apríl 2021 barst lögreglunni tilkynning um umferðarslys á Strípsvegi í Heiðmörk. Lögreglan ræddi við M á vettvangi. Kvaðst hann hafa ekið torfærutækinu (fjór hjól) A á um 40-50 km hraða á Strípsvegi. Þegar hann hafi verið í beygju hafi hann ekki náð að beygja til baka og hafi fjór hjólið því stefnt út af veginum og inn í skóg. Hafi hann þá stökkið af hjólinu með þeim afleiðingum að hann hafi slasast. Upplýsti M jafnframt að hjólið væri óskráð og ótryggt. Hafi hann lagt inn númer þess. Tilkynnti lögreglan M að ef hann ætlaði að aka slíkum tækjum í almennri umferð þá verði hann að vera með tækið skráð og tryggt. Í lögregluskýrslunni kemur jafnframt fram að á vettvangi hafi mátt sjá að búið var að keyra í talsverða hringi. Einnig hafi mátt sjá að skömmu áður en slysið varð þá virðist A hafa náð veggripi þegar lausamöl verður lítil sem engin og við það hafi A lent út í skóg. Jafnframt kemur fram að lögreglan hafi séð að M var með áverka og að hann hafi verið fluttur á slysadeild til frekari aðhlynnningar.

Í málskoti kemur fram að M telur sig eiga bótarétt úr tryggingu hjá V1 og til vara úr tryggingu hjá V2. Hvað bótaréttinn hjá V1 varðar þá telur M hann vera fyrir hendi þar sem hann hafi orðið fyrir tjóni af völdum notkunar ökutækis. Bótarétt sinn hjá V2 byggir M á því að tjónið falli undir gildissvið slysaftryggingarliðs fjölskyldutryggingar sem eiginkona hans sé með hjá félaginu. Í málskoti er bótakrafa gagnvart V2 ekki byggð á því að fyrir hendi séu ökutækjaftryggingar fyrir A hjá félaginu.

Bæði V1 og V2 hafa hafnað því að M eigi rétt á bótum úr þeim tryggingum sem hann byggir á. V1 byggir neitun sína á því að sú tryggingalega vernd sem fyrir hendi sé miðist við að tjónið falli undir gildissvið ábyrgðartryggingar. Í málinu liggja hins vegar fyrir að það hafi verið M sem olli tjóninu. Þar sem hann geti ekki átt skaðabótarétt á hendur sjálfum sér sé því ekki fyrir hendi bótréttur úr ábyrgðartryggingu. Þá liggja einnig fyrir að ekki hafi verið til að dreifa slysaftryggingu eiganda og ökumanns hjá V1.

V2 tekur fram að A hafi ekki verið tryggt hjá félaginu, þ.e. hvorki hafi verið í gildi ábyrgðartrygging né slysaftrygging ökumanns og eiganda. Fyrir liggja að ökutækjaftrygging fyrir A, þ.e. ábyrgðartrygging og slysaftrygging ökumanns og eiganda, hafi fallið úr gildi 16. apríl 2024. Hafi skrifleg uppsögn borist félaginu þann dag og sjálfvirk kerfislæg tilkynning því verið send til Samgöngustofu um uppsögnina strax í kjölfarið. Bendir félagið á að í uppsögninni sem M hafi undirritað sé óskað eftir því að lögboðin ökutækjaftrygging vegna A verði þegar í stað felld úr gildi enda séu skráningarnúmer innlög og ökutækið tekið úr umferð. Þá komi þar einnig fram að þeim sem sendir inn umsóknina sé það ljóst að sérhver ökumaður sé ótryggður með öllu. Þá bendir V2 á að tjónið sé ekki bótaskyld úr slysaftryggingarlið fjölskyldutryggingar þar sem það falli utan gildissviðs þeirra tryggingar. Komi fram í skilmálum fyrir þá tryggingu að hún taki ekki til slyss sem vátryggður verður fyrir af völdum skráningarskylds vélknúins ökutækis á Íslandi.

Í viðbótarathugasemdum M, dags. 14. febrúar 2025, kemur fram að M byggi kröfu sína á því að allt líkamstjón sem verður vegna notkunar ökutækja eigi að vera vátryggt hjá V1. Allir í viðkomandi ökutæki eigi því rétt á bótum. Hvað varðar neitun V2 þá bendir M á að undanþáguákvæðið í skilmálum fyrir fjölskyldutryggingu byggi á þeirri forsendu að í viðkomandi tilviki sé fyrir hendi

bótaréttur úr ökutækjatyrggingu. Undanþáguákvæðinu sé því ætlað að koma í veg fyrir tvítryggingu líkamstjóns. Ef M eigi ekki rétt úr ökutækjatyrggingu eigi hann því rétt úr fjölskyldutyrggingunni. Þá bendir M jafnframt á að vafi leiki á um hvort A sé skráningarskylt ökutæki. Horfa verði til þess við úrlausn málsins. Auk þess byggir M á því, með vísan í andskýringarregluna, að þar sem skilmálaákvæði séu óljós eigi að skýra þau M í hag.

Álit.

Eins og komið hefur fram telur M sig aðallega eiga bótarétt úr ökutækjatyrggingu hjá V1 en til vara eigi hann bótarétt úr slysatyrggingarlið fjölskyldutyrggingar hjá V2. Nefndin hefur komist að þeirri niðurstöðu að M eigi hvorki rétt til bóta frá V1 né V2.

Hvað nánar varðar kröfu M á hendur V1, þá liggur fyrir að M vissi að ökutækið A var ótryggt 21. apríl 2021. Með vísan í 4. mgr. 15. gr. laga nr. 30/2029 um ökutækjatyrggingar, átti M því þegar af þeirri ástæðu ekki bótarétt hjá V1. Þá afmarkast ábyrgð V1 við ábyrgðartyrggingar, samanber 2. mgr. 15. gr. laga um ökutækjatyrggingar. Þar sem M olli tjóninu sjálfur getur hann ekki átt rétt á bótum úr ábyrgðartyrggingu, jafnvel þó slík trygging væri í gildi. Auk þess liggur fyrir að slysatyrgging ökumanns og eiganda fyrir A var ekki í gildi á tjónsdegi.

Hvað varðar kröfu M á hendur V2 þá byggir félagið á því að tjón M falli utan gildissviðs slysatyrggingaliðs fjölskyldutyrggingarinnar. Bendir V2 á að í skilmálum fyrir þá tryggingu komi fram að vátryggingin gildi ekki um slys sem vátryggður verður fyrir af völdum skráningarskylds vélknúins ökutækis á Íslandi. Byggir V2 á því að torfærutækið A sé skráningarskylt vélknúið ökutæki. Í 36. tölulið 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er að finna eftirfarandi skilgreiningu á hugtakinu torfærutæki: „Vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, bifhjól eða dráttarvél, er aðallega ætlað til fólks- eða farmflutninga utan vega og/eða til að draga annað ökutæki og er á hjólum eða er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum.“ Þá kemur fram í 1. mgr. 72. gr. umferðalaga að eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaská og að skráningarmerki sé sett á það áður en það er tekið í notkun. Í 4. málslíð 1. mgr. 72. gr. umferðarlaga kemur fram að létt bifhjól í flokki 1 og smáfarartæki eru undanþegin skráningarskyldu. Af framangreindu telur nefndin ljóst að A telst vera skráningarskylt ökutæki enda flokkast það hvorki sem létt bifhjól í flokki 1 né smáfarartæki. Því fellur tjón M utan gildissvið slysatyrggingaliðs fjölskyldutyrggingar hjá V2. Framangreint leiðir því til þess að M á hvorki bótarétt hjá V1 né bótarétt úr slysatyrggingarlið fjölskyldutyrggingar hjá V2

Niðurstaða.

M á hvorki bótarétt hjá V1 né bótarétt úr slysatyrggingarlið fjölskyldutyrggingar hjá V2.

Reykjavík, 18. mars 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir