

Mál nr. 236/2017**M****og váttryggingafélagið V vegna slysáttryggingar ökumanns ökutækisins A.****Gildissvið slysáttryggingar ökumanns vegna slyss í aksturskeppni 10. júní 2016.****Gögn.**

1. Málskot, dags. 18. júlí 2017, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V, dags. 26. júlí 2017, ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

M var að keppa á Íslandsmeistaramóti í þolakstri bifhjóla á Akureyri þann 10. júní 2016 og lenti í árekstri við annan keppanda með þeim afleiðingum að M varð fyrir líkamstjóni. M gerði kröfu í ábyrgðartryggingu hins aðilans en þeirri kröfu var hafnað af Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum í máli nr. 37/2017. M fékk A lánað í umrætt sinn. V hafnaði bótaskyldu með bréfi, dags. 2. júní 2017, með þeim rökum að hjólið var lánað án samþykkis V og að ekki hafi verið keyptur keppnisviðauki við trygginguna auk þess sem í 13. gr. skilmála tryggingarinnar komi fram að tilkynna skuli um allar breytingar á notkun ökutækisins sem geti haft í för með sér aukna áhættu á tjóni, svo sem þátttöku í aksturskeppni.

M telur í fyrsta lagi að hann eigi rétt á bótum úr slysáttryggingu ökumanns þrátt fyrir þetta, þar sem lögbodin váttryggingavernd umferðarlaga verði ekki takmörkuð nema með skýru lagaboði svo um. Enga slíka takmörkunarheimild, sem átt geti við tilvik M, sé að finna í lögunum og því sé tjón sem þetta ávallt bótaskyldt á grundvelli 1. mgr. 91. gr. laganna, sbr. og 92. gr. sömu laga. M telur að 1. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar veiti V ekki heimild til að takmarka bótarétt í skilmálum þar sem það gangi í berhögg við skýran lögbundin rétt tjónþola umferðarslysa samkvæmt umferðarlögum. Í öðru lagi byggir M á því að V beri alla sönnunarbyrði um að atvik séu með þeim hætti að heimilt sé að takmarka bótarétt með einum eða öðrum hætti. Jafnvel þótt slíkt væri heimilt hafi V ekki sýnt fram á að atvik séu með þeim hætti að réttlætánlegt hafi verið að fella niður bótarétt. Engin breyting hafi orðið á ökutækinu eða notkun þess þar sem A sé keppnishjól og ætlað til slíkrar notkunar. V hafi því mátt vita að hjólið yrði notað í keppni. M telur að enginn munur sé á áhættunni af notkun A, hvort sem það sé notað í keppni eða ekki, og því sé V óheimilt að hafna bótaskyldu, sbr. 24. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Í þriðja lagi byggir M á því að hann sé ekki eigandi A og ekki váttryggingartaki og sé því þriðji maður, í skilningi Umferðarlaga. Því leiði 4. gr. reglugerðar nr. 424/2008 til þess að V sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína vegna gjörða tryggingartaka. Í fjórða lagi byggir M á því að ákvæði sem takmarka lögundna tryggingavernd séu bersýnileg ósanngjörn í skilningi 36. gr. samningalaga nr. 7/1936.

Í bréfi V frá 26. júlí 2017 kemur fram að í 13. gr. skilmála nr. 220 um ökutækjatrýggingar segi að váttryggði skuli tilkynna allar breytingar á ökutækinu eða notkun þess er haft geti í för með sér aukna áhættu á tjóni, svo sem þátttöku í aksturskeppni. Láti váttryggður hjá líða að að gefa slíka tilkynningu leysist félagið undan ábyrgða skv. reglum laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. V telur að ákvæðið eigi við, bæði um ábyrgðartryggingu sem og slysáttryggingu ökumanns, sbr. ákvæði 11.1 í B-hluta skilmálanna. Þá telur V að 1. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar feli í sér að V geti tekið ákvörðun um þá áhættu sem það tekur að sér. Í þessu tilfelli hafi A verið lánað öðrum án samþykkis félagsins og ekki hafi verið keyptur keppnisviðauki við trygginguna, líkt og váttryggingarskírteini geri kröfu um og því nái tryggingin ekki til slyss M. Þá vísar V til fyrri úrskurðar Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum nr. 297/2013 þar sem reyndi á sambærilegt tilvik. V hafnar einnig því að skilmálar félagsins brjóti í bága við ákvæði

samningalaga, enda byggi ákvæðin á ákvæðum umferðarlaga, laga um váttryggingarsamninga og reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar. Einnig er því hafnað að tegund hjólsins eða útlit geti haft áhrif í málinu eða gefið V ástæðu til að gefa sér vilja váttryggingartaka.

Álit.

Í málinu er deilt um hvort M geti sótt bætur í slysatrýggingu ökumanns A hjá V, en óumdeilt er að hann slasaðist við notkun þess í aksturskeppni. Eins og kemur fram í fyrri úrskurðum nefndarinnar, s.s. mál nr. 297/2013, sbr. einnig mál nr. 231/2011 eru í 91.-93.gr. umferðarlaga nr. 50/1987 ákvæði um váttryggingarskyldu eigenda og þeirra sem fara með varanleg umráð skráningarskyldra vélknúinna ökutækja. Í 1.gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar kemur fram að váttryggingafélagi sé skylt að taka að sér m.a. lögmælt slysatrýggingu ökumanns fyrir sérhvern váttryggingarskyldan aðila sem undirgengst váttryggingarskilyrði ákvæðin í samræmi við þá áhættu sem félagið tekur að sér. Verður að túlka þessi ákvæði svo að váttryggingafélagi sé heimilt að ákveða hvaða áhættu það tekur að sér. Í 13. gr. váttryggingaskilmálanna kemur fram að félagið leysist úr ábyrgð sé ekki tilkynnt um að ökutækið skuli notað í aksturskeppni og verður að telja félaginu heimilt að setja slík skilyrði í skilmála. Ökumaður ökutækis telst ekki þriðji aðili í skilningi Umferðarlaga og fellur því ekki undir ákvæði laga og reglugerða sem ná eingöngu til þeirra. Þá verður ekki séð að skilmálar eða athafnir V stríði gegn 36. gr. samningalaga. Fyrir liggur að eigandi A tilkynnti ekki um að A yrði notað í aksturskeppni og er niðurstaða þessa máls því að öllu ofangreindu virtu, sú að greiðsluskylda hafi ekki stofnast úr slysatrýggingu ökumanns A hjá V, þar sem skýrt kemur fram í 13. gr. skilmála nr. 220 að félagið leysist úr ábyrgð, sé það ekki gert.

Niðurstaða.

Líkamstjón M bætist ekki úr slysatrýggingu ökutækisins A hjá V.

Reykjavík 19. september 2017.

Þóra Hallgrímsdóttir, lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson hdl.

Jón Magnússon hrl.