

Mál nr. 127/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Kaskótrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Varúðarreglur.

Gögn.

1. Málskot dags. 5. apríl 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 27. apríl 2023 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 4. maí 2023.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 5. maí 2023.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 10. mars 2023 hafi bifreiðinni A, sem er í eigu M, verið stolið fyrir utan heimili hennar. Hafi A verið ekið nokkurn spöl uns hún hafnaði á brunahana og skemmdist verulega. V hefur, með tölvupósti dags. 22. mars 2023, hafnað bótaskyldu úr kaskótryggingu A á grundvelli þess að varúðarreglna hafi ekki verið gætt þar sem A hafi verið ólæst og í gangi er henni var stolið.

M fellir sig ekki við þá afstöðu og krefst þess að fá allt tjón sitt bætt en til vara að það verði bætt að hálfu. Í málskoti og viðbótarathugasemdum M er atvikum í aðdraganda tjónsins lýst svo að eiginmaður M, X, hafi farið inn í hús þeirra til að sækja farþega. Áður en hann yfirgaf A tók hann lykil hennar úr slíðrinu og taldi hann sig hafa drepist á A og læst henni áður en hann fór inn í húsið. Ekki hafi heyrst mikið hljóð frá bifreiðinni þar sem hún hafi umrætt sinn gengið fyrir rafmagni. M og X hafi dvalið í um 15 mínútur inni í húsinu en er þau komu aftur út hafi lögregla tekið á móti þeim og bifreiðin verið stórskemmd við brunahana nokkurn spöl í burtu. X hafi haldið á lyklum A er hann mætti lögreglu og hafi atvikið því komið honum í opna skjöldu enda hafi hann eðlilega ekki gert sér grein fyrir því að bifreiðin gæti verið í gangi án lyklanna. X hafi þá talið sig hafa læst drepist á og læst A, en M og X hafi aðeins átt A í 18 daga á tjónsdegi og ekki verið búin að átta sig til fulls á virkni hennar. X hafi verið með lyklana í öruggri vörslu sinni og hafi verið fráleitt að ætla að hægt væri að aka bifreiðinni án þeirra. Eigi ákvæði skilmála kaskótryggingarinnar um brot á varúðarreglum því ekki við. Þess utan gerir M athugasemdir við að skilmálar V taki ekki mið af tækniþróun bifreiða enda sé ekkert minnst á lyklalaust aðgengi að bifreiðum í þeim. X og M hafi í engu brotið gegn aðgæsluskyldu sinni og sé ætlun V að undanskilja áhættu sem sé samfara tækniþróun og nýjungum í hönnun bifreiða verði skilmálar að vera skýrir hvað það varðar. Í það minnsta eigi atvik málsins ekki að leiða til algers missis bótaréttar.

Í bréfi V til nefndarinnar er vísað til þess að í 2. gr. skilmála kaskótryggingarinnar komi fram að tjón af völdum þjófnaðar og tilrauna til þjófnaðar á ökutækinu eða hlutum þess sé bætt „enda hafi ökutækið verið læst.“ Sé það því meginforsenda fyrir bótaskyldu að bifreiðin hafi verið læst. Þá sé, í 4. mgr. 6. gr. skilmálanna að finna varúðarreglu sem kveði á um að þeim sem er ábyrgur fyrir hinu vátryggða beri að gæta þess að hafa ökutækið læst þegar það er ekki í notkun og geyma lykila þess eða annan opnunarbúnað á öruggum stað. Brot á slíkri varúðarreglu geti leitt til brottfalls bótaréttar, í heild eða að hluta, sbr. 20. gr. almennra skilmála V og 26. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Áskilnaður um að bifreið skuli vera læst sé þá skýr og taki jafnt til bifreiða sem eru búnar lyklalaus aðgengi sem annarra. Verði að gera þær kröfur að eigendur eða ábyrgðaraðilar kunni á búnað bifreiða sinna og stuðli ekki að óþarfa áhættu á grundvelli vanþekkingar. Óumdeilt sé að bifreiðin hafi verið ólæst og falli tjón M því í fyrsta lagi ekki undir gildissvið vátryggingarinnar en jafnframt megi rekja tjón M til brots á fyrrgreindri varúðarreglu.

Álit.

V byggir í fyrsta lagi á því að þjófnaður á ökutæki falli aðeins undir gildissvið vátryggingarinnar hafi ökutækið verið læst, sbr. b-lið 1. mgr. 2. gr. skilmála vátryggingarinnar. Í slíku ákvæði er vísað til háttsemi vátryggðs að læsa ökutæki og verður að skoða skilmála vátryggingarinnar heildstætt og m.a. líta til varúðarreglu 4. mgr. 6. gr. um að vátryggðum eða ábyrgðaraðila hins vátryggða beri að gæta þess að hafa ökutækið læst þegar það er ekki í notkun og geyma opnunarbúnað þess á öruggum stað. Verður með hliðsjón af því að líta svo á að í fyrrgreindri 2. gr. sé í raun að finna áréttingu á þeirri varúðarreglu

fremur en að um sé að ræða hlutlæga ábyrgðartakmörkun sem leiði fortakslaust til þess að bótaréttur sé ekki fyrir hendi sé ólæstu ökutæki stolið.

Ágreiningslaust er að A var ólæst er henni var stolið og var því um brot á áðurnefndri varúðarreglu að ræða. Í 26. gr. laga um váttryggingarsamninga kemur fram að váttryggingafélag geti takmarkað ábyrgð sína að fullu eða hluta ef brotið er gegn varúðarreglum sem tilgreindar eru í váttryggingarskilmálum. Varúðarreglur eru skilgreindar í 2. gr. laganna sem fyrirmæli í váttryggingarsamningi til váttryggingartaka eða annarra um tilteknar ráðstafanir sem séu til þess fallnar að fyrirbyggja eða takmarka tjón. Í 26. gr. laga um váttryggingarsamninga kemur einnig fram að þótt félagið geti samkvæmt þessari grein borið fyrir sig að varúðarreglum hafi ekki verið fylgt megi samt leggja á það ábyrgð að hluta með hliðsjón af því hvers konar varúðarreglu var ekki sinnt, sök váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að og atvikum að öðru leyti. Að læsa bifreið þegar hún er yfirgefin verður að teljast mikilvæg varúðarregla, en hins vegar er það mat nefndarinnar að jafnframt verði að líta til þess að X hugðist aðeins yfirgefa bifreiðina í skamma stund, hann hafði lykla hennar í öruggum vörslum sínum og virðist ekki hafa gert sér grein fyrir að hún var ólæst og í gangi. Að öllum aðstæðum virtum telst V því geta takmarkað bótaskyldu við helming af heildartjóni M vegna þjófnaðarins.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr kaskótryggingu A hjá V, en heimilt er að skerða bætur til hennar um helming.

Reykjavík, 23. maí 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir