

Mál nr. 156/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs og ábyrgðartryggingu ökutækis.

Skráningarnúmer vinnuvélar vegna ábyrgðartryggingar atvinnureksturs (A)

Skráningarnúmer ökutækis vegna ábyrgðartryggingar ökutækis (B)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuvél.

Gögn.

1. Málskot móttakið 2. maí 2023, ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V2 dags. 23. maí 2023, ásamt skýrslu Aðstoðar&Öryggis, athugasemda M dags. 22. apríl 2023, afstöðubréfs V1 dags. 18. apríl 2023 og upplýsingum um skráningarskyldar vinnuvélar á heimasíðu Vinnueftirlitsins.
3. Tölvupóstur V1 dags. 14. ágúst 2023 með vísun til tölvupósts V dags. 20. júní 2023 og fylgiskjala.

Málsatvik.

Í gögnum málsins liggur fyrir skýrsla Aðstoðar&Öryggis vegna tjónsatviks sem varð 29. mars 2023 við innkeyrslu að bílakjallara við Sunnusmára í Kópavogi. Í skýrslunni kemur fram að M ók bifreiðinni B (sem vátryggð var hjá V2) eftir akbraut Sunnusmára í suðurátt og ætlaði að beygja þaðan til hægri inn í bílakjallara. Vinnuvélin A (sem vátryggð er með ábyrgðartryggingu atvinnureksturs hjá V1) var staðsett fyrir framan innkeyrsluna og þegar ökumaður bifreiðarinnar B ók framhjá vinnuvélinni A var vinnuvélinni snúið og rakst hún þannig á bifreiðina A. Í framburði ökumanns bifreiðar B á vettvangi kemur fram að hún hafi ekið eftir Sunnusmára og séð stóra vinnuvél fyrir framan sig á götunni og fyrir innkeyrslu að bílakjallara. Ökumaður B kveðst hafa þurft að komast inn í bílakjallara og reynt að ná athygli stjórnanda vinnuvélarinnar án árangurs og því ekið framhjá vinnuvélinni sem hafi í sömu mund snúið henni utan í bifreið B. Í framburði stjórnanda vinnuvélarinnar A kemur fram að hann hafi verið að moka af kerru í kyrrstæðri vinnuvélinni, sem hafi verið með blikkandi vinnuljós, og hafi verið á fullu að athafna sig þannig að hann hafi ekki tekið eftir bifreið B þegar hann sneri efri hluta vinnuvélarinnar og lenti utan í bifreið B. Stjórnandi vinnuvélarinnar segir í sömu skýrslu að nánast ekkert pláss hafi verið til að aka framhjá vinnuvélinni í greint sinn.

M telur að eigandi A beri skaðabótaábyrgð vegna tjóns á bifreið B þar sem stjórnandi A hafi ekki sinnt skyldum skv. 1. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að óheimilt sé að stöðva ökutæki eða leggja því þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð. M vísar til þess að þrátt fyrir að ákvæðið taki skv. 30. gr. umferðarlaga ekki til ökutækja í vegavinnu þá gildi það ekki nema fullnægjandi varúðarráðstafanir hafi verið gerðar. M telur að slíkar ráðstafanir hafi ekki verið gerðar í greint sinn. Keilur hafi ekki verið á vettvangi sérstaklega vegna þeirra aðstæðna sem uppi voru á tjónsdegi heldur hafi þær verið lengi á vettvangi og engin sjáanleg skilti hafi verið um að vegavinna væri á svæðinu. Einnig bendir M á að stjórnanda A hafi verið í lófa lagið að færa vinnuvélina þegar honum var með afgerandi hætti var gerð grein fyrir því að hann kæmi í veg fyrir eðlilega umferð á veginum. M vísar til mynda af vettvangi sem teknar voru eftir að afstaða V1 lá fyrir um höfnun bótaskyldu.

V2 sem ábyrgðartryggjandi bifreiðar B telur í fyrsta lagi að ákvæði laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 eigi við vinnuvélina A þar sem hún hafi verið í akstri í greint sinni m.t.t.. reglugerðar nr. 1515/2020 um breytingu á reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja sem sýni að vinnuvélar séu skráningarskyld vélknúin ökutæki á meðan vinnuvélar sem ætlaðar séu til akstur utan almennrar umferðar séu undanþegar skráningarskyldu. Þar sem vinnuvélin A sé ætluð til aksturs í almennri umferð gildi 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar um sakarskiptingu við mat á bótaskyldu vegna tjóns á bifreið B. V2 telur að á stjórnanda vinnuvélarinnar B hafi hvílt rík aðgæsluskylda vegna þess að unnið hafi verið á svæði sem opið var fyrir almenna umferð auk þess sem ríkar skyldur voru til merkinga á vinnusvæði, sbr. reglugerð nr. 492/2009 um merkingu og aðrar öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á og við veg. Keilur sem hafi verið á vettvangi hafi verið ófullnægjandi í þessu skyni og hafi auk þess ekki verið sýnt að þær hafi verið settar upp af stjórnanda vinnuvélarinnar. V2 telur einnig að ef ekki er fallist á að lög um ökutækjatrýggingar eigi við sé tjón á bifreið B að fullu hægt að rekja til saknæmrar

háttsemi stjórnanda vinnuvélarinnar að tjón á bifreiðinni eigi að bæta úr ábyrgðartryggingu atvinnureksturs vegna A hjá V1.

V1 hefur hafnað því að tjón á bifreið B sé hægt að rekja til saknæmrar háttsemi stjórnanda vinnuvélarinnar A. V vitnar til upplýsinga frá eiganda Á um að vinnusvæði hafi verið afmarkað með keilum í umrætt sinni sem hafi verið í 1,1 metra frá efri hluta vinnuvélar en um 2 metra fjarlægð frá hjólbörðum hennar og áttu þannig að þjóna því hlutverki að koma í veg fyrir umferð milli vinnuvélar og innkeyrslu í bílakjallara. Einnig telur V1 að ökumönnum bifreiða sem óku sömu leið og bifreið B var ekið hefði ekki átt að dyljast að hætta væri af því að aka nálægt vinnuvél í notkun og þannig hafi ökumaður bifreiðar B sjálf tekið áhættu með því að aka framhjá án þess að tryggja samskipti við stjórnanda vinnuvélarinnar. Sönnunarbyrði um saknæma háttsemi stjórnanda vinnuvélarinnar A hvíli á M.

Álit.

Í málinu er ágreiningur um bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu atvinnureksturs hjá V1 vegna háttsemi stjórnanda vinnuvélarinnar B, en í máltilbúnaði V1 hefur því ekki verið mótmælt að tjón vegna háttsemi stjórnanda vinnuvélarinnar B falli undir umrædda vátryggingu eða að mat V1 á atvikum málsins takmarki rétt M til að krefjast bóta úr þeirri ábyrgðartryggingu m.t.t. gildissvið laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Einnig er rétt að benda á að skv. a.lið 2. mgr. 2. gr. laganna gilda lögin ekki þegar ökutæki er notað í öðrum tilgangi en ökutæki. Í athugasemdum með fyrrnefndri grein í frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar segir: „Í 2. mgr. er í fyrsta lagi er lagt til að ekki falli undir gildissvið laganna tilvik þegar ökutæki er notað í öðrum tilgangi en sem ökutæki. 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.“ Þrátt fyrir skráningarnúmer vinnuvélar verður ekki séð að hún hafi verið notuð sem ökutæki í greint sinni og eiga lög nr. 30/2019 því ekki við.

Ágreiningur málsins hverfist um háttsemi stjórnanda vinnuvélarinnar A, þ.e. hvort í staðsetningu hennar á vettvangi og stjórn hennar hafi falist saknæm háttsemi þegar bifreiðinni B var ekið framhjá vinnuvélinni hinn 29. mars 2023 á akbraut Sunnusmára. Við mat á því verður að líta til þess að tilvitnað ákvæði 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að óheimilt sé að stöðva ökutæki eða leggja þannig að valdi geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð gildir ekki fyrir ökutæki í vegavinnu skv. 30. gr. sömu laga. Rétt er einnig að benda á að skv. 47. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga segir að með orðinu ökutæki sé í lögunum átt við „...Tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori.“

Þegar metið er hvort nægar varúðarráðstafanir hafi verið gerðar verður að líta til aðstæðna hverju sinni. Af gögnum málsins má að minnsta kosti ráða að vinnuvélinni A hafi verið komið þannig fyrir á akbraut Sunnusmára að erfitt hafi verið að aka framhjá henni. Ágreiningur er um hvort keilur hafi verið á vettvangi í greint sinn en af framburði ökumanns bifreiðar B verður ekki annað ráðið en að henni hafi verið ljóst að verið var að nota vinnuvélina A við vinnu. Af framburði ökumanns bifreiðar B verður einnig ráðið að hún hafi reynt að ná athygli stjórnanda vinnuvélarinnar án árangurs en hafi samt sem áður ákveðið að aka framhjá vinnuvélinni. Þegar litið er til stærðar vinnuvélarinnar og framburðar ökumanns bifreiðar B sem bendir eindregið til þess að varhugavert hafi verið að aka framhjá vinnuvélinni verður ekki annað séð en að staðsetning vinnuvélarinnar sem slík feli í sér fullnægjandi varúðarráðstafanir í skilningi 30. gr. umferðarlaga. Verður sök því ekki lögð á stjórnanda vinnuvélarinnar fyrir það eitt að snúa henni við aðstæður þar sem hann mátti ekki vænta þess að ekið væri framhjá. M á því ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu vinnuvélarinnar A hjá V1 vegna tjóns á bifreið B.

Niðurstaða.

M á ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu vinnuvélarinnar A hjá V.

Þóra Hallgrímsdóttir

Reykjavík, 12. september 2023.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir