

Mál nr. 352/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (X)

Notkunarhugtak laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019.

Gögn.

151. Málskot móttækið 28. september 2023, ásamt fylgiskjöllum.
152. Bréf V dags. 31. október 2023, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Í gögnum málsins, meðal annars lögregluskýrslu, kemur fram að þegar var verið að dæla metan á ökutækið X varð sprenging í því sem leiddi til skemmda á eignum X. Í niðurstöðum rannsóknar lögreglu og Rannsóknarnefndar í samgönguslysum kom fram að orsök tjónsatviksins hefði verið sú að metantankur ökutækisins X hafi rofnað vegna tæringar þegar metan eldsneyti var dælt á tankinn.

M telur að dæling eldsneytis á ökutæki teljist til notkunar þess í skilningi 4. og 8. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. M vísar til dóms Landsréttar í máli nr. 438/2021 um skýringu á notkunarhugtaki laganna. Einnig vísar M til þess að hin ýmsu tilvik sem með einhverjum hætti tengjast notkun ökutækja hafi verið látin falla undir notkunarhugtakið, t.d. eins og lestun og losun kyrrstæðra vörubifreiða, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 11/1993 og þegar hurð skall á farþega kyrrstæðrar leigubifreiðar, sbr. Hrd. 1981, bls. 1203.

V hefur hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu ökutækisins X og telur að tjón M falli utan bótasviðs ábyrgðartryggingar skv. 8. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, sbr. 13. gr. vátryggingarskilmála félagsins. Í 1. mgr. 4. gr. sömu laga sé kveðið á um hlutlæga bótaábyrgð en þar komi fram að tjón verði að vera rakið til notkunar ökutækis til þess að hún eigi við og greiðsluskylda stofnist úr ábyrgðartryggingu ökutækis. Að mati V eru ekki orsakatengsl milli notkunar X og tjóns M. V vísar til þess að orðið notkun, í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar, hafi verið skýrt með þrengri hætti en almennri orðskýringu í framkvæmd. Þannig hafi notkun ökutækis í dómaframkvæmd varið skýrð þannig að hin hlutlæga bótaábyrgð nái aðeins til tjóns sem leiðir af þeirri notkun ökutækisins sem hafi í för með sér að sérstakir hættueiginleikar þess verði virkir, þ.e. hraði, vélarafl eða þyngd þess. Einnig vísar V til þess að kyrrstætt ökutæki sé alla jafna ekki í notkun í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar og sérstakir hættueiginleikar ökutækis sem ökutækis séu alla jafna ekki virkir við þær aðstæður. Til dæmis sé ekki hættulegra að dæla eldsneyti á ökutæki frekar en brúsa eða annað. Það að dæla eldsneyti á ökutæki sé ekki einkennandi fyrir þá hættueiginleika sem almennt stafi af ökutækjum og hlutlæg bótaregla laga sé sett vegna. V vísar einnig til dómaframkvæmdar eftir árið 1996 og lagabreytingar, sem og rekur V takmarkað fordæmisgildi tiltekinna dóma og fræðiskrif varðandi um að tjón sem verður við hjólbarðaskipti eða viðgerðir á ökutækjum falli utan hins svokallaða notkunarhugtaks. Einnig eru nýlegir dómur raktir í bréfi V til nefndarinnar varðandi þýðingu hættueiginleika ökutækja varðandi túlkun á notkunarhugtakinu og vegna gildissviðs slysatryggingar ökumanns og eiganda sem farþega í eigin ökutæki, t.d. í málum Hæstaréttar nr. 47/1997, 116/1999, 216/1999, 274/1999, 307/1999, 1/2000, 50/2000 og 671/2014,

Álit.

Ágreiningur málsins hverfist um hvort tjón sem varð vegna sprengingar í ökutæki við það að dæla eldsneyti á ökutækið teljist til notkunar ökutækis í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Óumdeilt er að ökutækið var kyrrstætt þegar sprengingin varð. Þegar litið er til dómaframkvæmdar síðustu ára varðandi túlkun á hinu svokallaða notkunarhugtaki verður ekki annað séð en að bæði dómur Hæstaréttar og Landsréttar sýni að ef ökutæki er ekki á hreyfingu þurfi tjón að hafa orðið vegna sérstakra eiginleika ökutækja sem ökutækja til að teljast til notkunar þeirra, sbr. til dæmis Hrd. 671/2014. Af sömu dómaframkvæmd má ráða að þeir sérstöku eiginleikar ökutækja séu fyrst og fremst tengdir hraða, vélarafli og þyngd þeirra, sbr. til dæmis dómur Hæstaréttar í málum nr. 47/1997, 116/1999, 274/1999, 353/2002 og áður nefndu máli nr. 671/2014.

Af lýsingum á tjónsatviki því sem leiddi til tjóns M verður ekki ráðið að tjón verði rakið til sérstakra eiginleika ökutækisins X sem tengjast hraða, vélaafli eða þyngd þess og hefur hlutlæg skaðabótaábyrgð eiganda X því ekki stofnast skv. 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar og þar af leiðandi fellur tjónið ekki undir ábyrgðartryggingu eigandans skv. 8. gr. sömu laga og þar af leiðandi ekki greiðsluskyldu skv. 19. gr. laganna.

Ekki verður heldur ályktað af því sem fram kemur í gögnum málsins að eigandi X hafi vitað af ástandi ökutækisins eða sýnt gáleysi sem leitt hefur til skaðabótaábyrgðar skv. almennum reglum skaðabótaréttarins, sbr. 2. mgr. 6. gr. laga um ökutækjatrýggingar.

M á því ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu ökutækisins X hjá V.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum ábyrgðartryggingu ökutækisins X hjá V.

Reykjavík, 5. desember 2023.

Dóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir