

Mál nr. 327/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V): (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Notkun ökutækis. Skaðabótaábyrgð. Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 8. september 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V1, dags. 30. september 2025, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir V2, dags. 26. september 2025.
4. Viðbótarathugasemdir M, dags. 5. október 2025.

Málsatvik.

Í málskoti er málsatvikum þannig lýst að eins og komi greinilega fram á fyrirbyggjandi myndbandi hafi bifreiðinni A verið ekið aftan á bifreiðina B, sem er í eigu M, þann 19. maí 2025. Við það hafi orðið tjón á B. Þegar atburðurinn varð voru báðar bifreiðarnar staddar á færibandi inni á bílaþvottastöð. Telur M að orsök tjónsins hafi annað hvort verið sú að A hafi verið ekið aftan á B eða að bilun hafi komið upp í tækjabúnaði/færibandi þvottastöðvarinnar, en báðar bifreiðarnar áttu að vera tengdar færibandinu þegar tjónið varð. Telur M því að V1, en þar var A ábyrgðartryggð, eða tryggingafélag þvottastöðvarinnar, V3, eigi að bera tjónið. Af málskotinu verður þó ekki annað ráðið en kröfunni sé einungis beint að V1, enda liggur ekkert fyrir um það að M hafi krafist skaðabóta úr ábyrgðartryggingu þeirri sem þvottastöðin var með hjá V3. M krefst þess að fá þann hluta tjóns síns sem ekki fæst bætt úr kaskótryggingu B hjá V2, bættan úr ábyrgðartryggingu A.

Í athugasemdum V1, dags. 30. september 2025, er því hafnað að bæta tjón M úr ábyrgðartryggingu A. Rök V1 eru þau að engin gögn liggja fyrir í málinu sem sýni fram á að tjónið á B verði rakið til þess að A hafi í umrætt sinn verið ekið áfram og á B. Því sé ekki uppfyllt það skilyrði að tjónið á B verði rakið til notkunar A í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar.

Í athugasemdum V2, en þar var B kaskó- og ábyrgðartryggð, kemur fram sú skoðun að ekkert í gögnum málsins bendi til þess að ástæða þess að B hafi stöðvast í umrætt sinn eða að A hafi haldið áfram og hafnað aftan á B, verði rakið til stjórnataka ökumanna bifreiðanna. Bendir V2 á að þegar svo hátti til, þ.e. að árekstur verði án þess að sök ökumanna sé um að kenna, eigi hvorugur þeirra rétt á skaðabótum. Því geti ekki komið til skiptingar á tjóninu skv. 5. gr. laga nr. 30/2019, heldur verði hvor um sig að bera tjón sitt án aðkomu ábyrgðartrygginga. V2 telur því að um óhappatilvik hafi verið að ræða og skaðabótaréttur sé því ekki til staðar úr ábyrgðartryggingum A og B.

Í viðbótarathugasemdum M, dags. 5. október 2025, eru fyrri rök ítrekuð og m.a. lögð áhersla á að A hafi lent aftan á B. Þá byggir M á því að B hafi ekki stöðvast fyrr en eftir áreksturinn.

Álit.

Ágreiningur aðila snýr að því hvort tjón það sem varð á bifreiðinni B verði rakið til notkunar bifreiðarinnar A í skilningi laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar og ef svo er hvort M eigi rétt á að fá tjón sitt bætt úr ábyrgðartryggingu A hjá V1. Það liggur fyrir að árekstur varð milli A og B, en hvorki lögregluskýrsla né sameiginleg tjónstilkynning liggja fyrir í málinu.

Ný lög um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 tóku gildi 1. janúar 2020. Í 2. gr. kemur fram að lögin gilda um lögmæltar ökutækjatrýggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja. Í 8. gr. laganna kemur fram að greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu.

Eins og áður hefur verið fjallað um eru málsatvik með þeim hætti að A lenti aftan á B, en báðar bifreiðarnar áttu þá að vera tengdar við færiband inni á bílaþvottastöð. Byggir M á því að A hafi verið ekið á B og því beri ökumaður A ábyrgð á tjóninu. Ökumaður B neitar því að hafa ekið aftan á B, segir þvert á móti að A hafi verið í hlutlausum gir á færibandinu. Þá er m.a. í gögnum málsins að finna fullyrðingu frá forsvarsmanni bílaþvottastöðvarinnar þess efnis að ekkert hafi verið að færibandinu í umrætt sinn. Engin frekari gögn liggja hins vegar fyrir því til stuðnings.

Eins og komið hefur fram byggir V1 m.a. á að tjónið á B verði ekki rakið til notkunar A í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Nefndin hefur hins var komist að þeirri niðurstöðu

að tjón á B hafi orðið vegna notkunar A í skilningi framangreinds ákvæðis. Það að tjón verður á B vegna þess að A lendir á B án þess að vél A sé í gangi telst notkun í skilningi sérreglunnar í 4. gr. Þetta gildir þó ekki sé um að ræða akstur í þrengri merkingu þess orðs. Telja verður að þegar tjón er rakið til þess að ökutæki er á hreyfingu sé skilyrði 4. gr. laganna um notkun að öllu jöfnu uppfyllt, án tillits til þess hvers vegna bifreiðin er á hreyfingu. Hættan sem starfar af þyngd ökutækis á hreyfingu er í þessu deilumáli í eðli sínu sambærileg án tillits til þess hvort A er ekið á B eða hún lendi á B á þess að vera beinlínis ekið. Því fellur tilvikið innan þeirrar sérstöku hættu sem almennt stafar af ökutækjum, þ.e. hraða, vélarafli og þyngd. Framangreind niðurstaða er í samræmi við fræðileg skrif um efnið, samanber Arnljótur Björnsson; Ökutæki og tjónabætur, (2003) bls. 39. Af framangreindu leiðir að hið umdeilda tilvik fellur innan gildissviðs ábyrgðartryggingar A hjá V.

Nefndin hefur hins vegar komist að þeirri niðurstöðu að þrátt fyrir að skilyrðið um notkun sé uppfyllt eigi M ekki rétt á að fá tjón sitt bætt úr ábyrgðartryggingu A. Í 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar er að finna svokallaða árekstrarreglu. Í greininni segir að ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hluta eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Nefndin telur að í því máli sem hér er til úrskurðar liggi ekki fyrir hvers vegna bifreiðin A lenti aftan á B. Þar að leiðandi liggur heldur ekki fyrir sönnun þess að tjónið á B verði rakið til saknæmrar háttsemi ökumanns A.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á að fá tjónið á B bætt úr ábyrgðartryggingu A hjá V1.

Reykjavík, 11. nóvember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir