

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjaness, föstudaginn 15. febrúar 2019, í máli nr. E-806/2018:

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar sf.

(Bragi Dór Hafþórsson lögmaður)

gegn

Davíð Eiríki Guðjónssyni

(Karl Ólafur Karlsson lögmaður)

Mál þetta, sem var dómtekið 22. janúar 2019, er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjaness með stefnu birtri 16. júlí 2018.

Stefnandi er Alþjóðlegar bifreiðatryggingar sf., kt. 000000-0000, Borgartúni 35, 105, Reykjavík.

Stefndi er Davíð Eiríkur Guðjónsson, kt. 000000-0000, Eyrarholti 14, 220 Hafnarfirði.

Í endanlegum dómkröfum krefst stefnandi þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 540.364 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af stefnufjárhæðinni frá 2. desember 2016 til greiðsludags. Krafist er vaxtavaxta skv. 12. gr. laga nr. 38/2001 er leggist á höfuðstól á 12 mánaða fresti. Þá er þess krafist að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað að mati dómsins, að teknu tilliti til greiðslu virðisaukaskatts.

Stefndi krefst þess að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda. Þá er þess krafist að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað að mati dómsins, að teknu tilliti til greiðslu virðisaukaskatts.

I

Málsatvik

Þann 16. júní 2016 lenti stefndi í árekstri á Fjarðargötu í Hafnarfirði, þegar hann ók bifreiðinni NK-513 aftan á bifreiðina VR-616. Óumdeilt er að stefndi var í órétti og bifreiðin NK-513 var í eigu vinnuveitanda stefnda, JH verks ehf., en starfsmenn höfðu bifreiðina til umráða í erindagörðum fyrir félagið. Liggur ekki annað fyrir en að stefndi hafi í umrætt sinn verið að sinna erindum fyrir atvinnurekanda sinn.

Með bréfi, dags. 11. maí 2016, hafði Vátryggingafélag Íslands tilkynnt eiganda bifreiðarinnar NK-513, JH verki ehf., að ábyrgð VÍS gagnvart þriðja aðila myndi falla niður að fjórum vikum liðnum. Samkvæmt gögnum málsins rann sú trygging út en tryggingin tók gildi á ný þann 23. júní 2016. Varð tjónið á þeim stutta tíma sem leið í júní 2016 þegar bifreiðin var óvátryggð.

Þann 1. júlí 2016, sendi stefnandi stefnda tilkynningu um endurkröfurétt stefnanda gagnvart eiganda og/eða öikumanni NK-513. Þann 5. júlí 2016 keypti stefnandi bifreiðina VR-616 af tjónþola á 650.000 krónur, auk þess að greiða honum 50.000 krónur fyrir afnotamissi. Þann 12. júlí 2016 selur stefnandi bifreiðina VR-616 til þriðja aðila á 213.265 krónur.

Með bréfi stefnanda, dags. 8. október 2016 til stefnda, er getið um að áætlað tjón nemi u.þ.b. 630.000 krónum án afnotamissis tjónþola. Með bréfi stefnanda, dags. 2. nóvember 2016, kom fram að uppgjör á munatjóni næmi 630.364 krónum, og var skorað á stefnda að gera kröfuna upp hið allra fyrsta.

Stefnda var næst sent innheimtubréf, dags. 30. janúar 2018, frá Gjaldskilum, þar sem skorað var á hann að greiða kröfuna, en JH verk ehf., sem átt hafði bifreiðina NK-513, hafði verið tekið til gjaldþrotaskipta þann 12. október 2017.

Með bréfi, dags. 16. febrúar 2018, fór lögmaður stefnda þess á leit að krafan yrði felld niður. Ekki var fallist á beiðni stefnda, og í frekari samskiptum lögmannna rekja þeir sjónarmið beggja, meðal annars er umræða um dóm Hæstaréttar í máli nr. 62/2013 og fordæmisgildi hans. Ekki tókust sættir í málinu en einhvern tíma á árinu 2018 mun stefnandi hafi boðið stefnda að greiða helming kröfunnar eins og hún stóð á þeim tíma, en því hafi verið hafnað af stefnda.

Í málinu liggja fyrir gögn um framangreind málsatvik. Tjónstilkynning vegna framangreinds árekstrar, myndir af vettvangi tjóns og ökutækjum, tölvupóstur og launaseðill stefnda fyrir júnímánuð 2016. Stefndi gaf aðilaskýrslu fyrir dómi.

II

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi kveður að tilvist stefnanda sé grundvölluð á 94. gr. og 94. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987. Stefnandi byggir á því að eigandi og/eða ökumaður sem tjóninu hafi valdið beri ábyrgð á tjóninu, skv. 88., 89., 90. og 93. gr. umferðarlaga. Á grunni þeirra ákvæða hafi verið sett reglugerð nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjategyggingar.

Samkvæmt 18. gr., sbr. 7. mgr. 20. gr., nefndrar reglugerðar hafi stefnandi greitt eiganda tjónsbifreiðarinnar VR-616 bætur. Fram komi í reglugerðinni að hafi stefnandi endurgreitt skv. 3. og 4. mgr. 22. gr. megi hann samkvæmt almennum reglum íslensks réttar endurkrefja bætur til þeirra sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óvátryggðs ökutækis, þ. á. m. ökumann. Byggist krafa stefnanda á nefndum heimildum, og séu þær heimildir, um að ganga megi að öikumanni þess óvátryggða, staðfestar í dómi Hæstaréttar nr. 62/2013. Óumdeilt sé að stefndi hafi verið ökumaður bifreiðarinnar NK-513 þegar tjón varð, og megi til þess líta að um gáleysi hans hafi verið að ræða að hafa ekið ökutækinu óvátryggðu í umrætt sinn.

Stefnandi tiltekur að bætur til tjónþola hafi numið stefnufjárhæð þessa máls ásamt nauðsynlegum útlögðum kostnaði við að gera upp málið. Sé krafan sundurliðuð með því að stefnandi hafi keypt ökutækið VR-616 á 650.000 krónur, og afnotamissir tjónþola hafi numið 50.000 krónum. Reikningur vegna umskráningar hafi numið 2.630 krónum, og reikningur frá GJ bílahúsi ehf., vegna flutnings Króks á bifreiðinni frá tjónstað, auk geymslu í fjóra sólarhringa, hafi numið 51.000 krónum. Þá sé reikningur frá Hertz bílaleigu vegna leigu fyrir tjónþola á bílaleigubíl í sjö daga, 48.999 krónur, og geymslugjald frá Samgöngustofu í einn dag, 1.000 krónur. Söluverð bifreiðarinnar VR-616 hafi verið 213.265 krónur og komi sú fjárhæð til lækkunar en einnig hafi nú verið fallið frá kröfu um afnotamissi, 50.000 krónur. Nemi höfuðstóll kröfunnar því í dag 540.364 krónum.

Stefnandi telur að ákvæði 2. mgr. 23. gr. skaðabótalaga sem stefndi vísi til geti eingöngu átt við ef málið sé sótt á grundvelli reglna um vinnuveitandaábyrgð, en geti ekki átt við þegar mál sé sótt á grundvelli ákvæða umferðarlaga og framangreindrar reglugerðar nr. 424/2008. Þá bendir stefnandi á að ákvæði 24. gr. skaðabótalaga beri að skýra þröngt. Stefndi hafi hafnað boði stefnanda um lækkun, fjárhæð tjónsins sé ekki há í almennum skilningi, og þá hafi stefndi ekki lagt fram nein gögn þess efnis að fjárhagur hans sé bágborinn, eða að ósanngjarnt sé að hann beri skaðabótaskyldu.

Um lagatilvísanir vísar stefnandi til framangreindra ákvæða umferðarlaga og reglugerðar nr. 424/2008. Um niðurfellingu ábyrgðartryggingarfélags á tjóni sem óvátryggt ökutæki veldur vísast til 12. og 13. gr. nefndrar reglugerðar, sbr. og ákvæði vátryggingarsamningslaga nr. 30/2004. Kröfu um dráttarvexti styður stefnandi við reglur 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Krafan um málskostnað styðst við 130. gr. laga nr. 91/1991 um málskostnaðarkröfu stefnanda, og um varnarþing er vísað til 32. gr. sömu laga.

III

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi kveður að hann hafi vegna einfalds gáleysis verið valdur að þeim árekstri sem um geti í málinu. Hafi hann í umrætt sinn verið starfsmaður eiganda ökutækisins, og verið í erindagjörðum í þágu hans. Því sé mótmælt að hann hafi vitað að ökutækið hafi verið óvátryggt, og verði það ekki talið honum til gáleysis. Þá sýni ákoma bifreiða að ökuhraði stefnda hafi verið lítill.

Stefndi bendir á að Hæstiréttur hafi staðfest að um endurkröfurétt stefnanda á hendur tjónvaldi, þ.e. stefnda þess máls, fari samkvæmt 7. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 428/2008, sem sæki stoð sína í ákvæði umferðarlaga nr. 50/1987, og eftir almennum reglum um endurkröfu greiddra bóta samkvæmt 22. gr. skaðabótalaga

nr. 50/1993. Nefndar reglur mæli fyrir um að í kjölfar greiðslu öðlist stefnandi rétt tjónþola á hendur hinum skaðabótaskylda. Í ákvæðunum felist sú regla að réttur stefnanda sé sá sami og tjónþoli hafi átt á hendur tjónvaldi. Sá réttur geti því ekki verið ríkari en réttur tjónþola, og teljist réttur tjónþola niður fallinn að hluta eða öllu leyti fari með sama hætti um endurkröfurétt stefnanda.

Að framangreindu virtu byggist sýknukrafa stefnda á því að fella beri niður skaðabótaábyrgð hans með vísan til 2. mgr. 23. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, en samkvæmt ákvæðinu megi fella niður skaðabótaábyrgð starfsmanns gagnvart tjónþola ef það verður talið sanngjarn þegar litið er til sakar og stöðu starfsmannsins, atvika að öðru leyti og hagsmuna tjónþola. Í því sambandi byggir stefndi m.a. á eftirtöldu:

Fyrir liggur að tjónþoli hafi á grundvelli ákvæða umferðarlaga fengið tjón sitt að fullu bætt, og gott betur að því er virðist, úr lögakveðinni skaðatryggingu. Hefði tjónþoli sótt þetta mál sé ljóst að það hefði leitt til sýknu. Stefnandi sem hafi að lögum þann tilgang að bæta tjón, og fái til þess fé frá vátryggingarfélögum, hafi bætt tjónþola tjón hans að fullu. Tjónþoli hafi því enga hagsmuni af úrlausn þessa máls.

Stefndi telur ljóst að fyrirliggjandi tjón verði hvorki rakið til stórkostlegs gáleysis ná ásetnings af hálfu stefnda, heldur hafi verið um að ræða einfalt gáleysi af hans hálfu sem almenns starfsmanns við framkvæmd starfa í þágu, til hagsbóta, á ábyrgð og áhættu eiganda bifreiðarinnar, JH verks ehf. Starf stefnda hafi verið láglaunastarf verkamanns og framkomin krafa stefnanda afar hátt hlutfall af launum hans. Stefndi hafi starfað undir boðvaldi og verkstjórn yfirmanna og eiganda JH verks ehf. Hafi stefndi sinnt starfi sínu fullkomlega grandlaus um að bifreiðin væri óvátryggð. Stefndi hafi engan persónulegan hag haft af notum bifreiðarinnar, né hafi hann verið eigandi eða umráðamaður bifreiðarinnar. Meginregla vinnuréttar, skaðabótaréttar og ákvæði skaðabótalaga mæli fyrir um húsbóndaábyrgð vinnuveitanda undir kringumstæðum sem þessum, og að endurkröfuréttur vinnuveitanda á hendur starfsmanni sé ekki til staðar, nema þá helst gegn yfirmönnum. Með sama hætti sé rétt og eðlilegt að endurkröfuréttur stefnanda verði einvörðungu látinn ná til vinnuveitanda stefnda og eiganda bifreiðarinnar. Engin sérstök varnaðarsjónarmið eða önnur sjónarmið knýi á um að láta stefnda bera ábyrgðina gagnvart tjónþola eða stefnanda undir framangreindum kringumstæðum. Vísar stefndi í þessu sambandi sérstaklega til umfjöllunar danskra fræðimanna um ákvæði 23. gr. dönsku skaðabótalaganna sem séu fyrirmynd 23. gr. íslensku skaðabótalaganna.

Stefndi telur einnig að til þess verði að líta að akstur bifreiða feli í eðli sínu í sér sérstaka áhættu, sem almennt sé viðurkennd, og þá sér í lagi á því að munatjón

geti af hlotist eins og við eigi í þessu máli. Af þeim sökum hafi löggjafinn kveðið á um að skyldutryggingar og bótaréttur skuli vera til staðar gagnvart tjóni sem þriðji aðili verði fyrir, hvort sem um sé að ræða gilda tryggingu eiganda/umráðamanns hjá váttryggingarfélagi eða lögákveðinn bótarétt hjá stefnanda, sem afkvæmis váttryggingarfélagi, sem fái fjármuni til þess að standa straum af bótagreiðslum.

Stefndi byggir sýknukröfu sína jafnframt á almennu lækkunarreglu skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. 24. gr. laganna, eftir til sömu sjónarmiðum og rakin hafi verið. Í kröfum stefnda um hið meira felist einnig krafa um hið minna. Tjónið hafi aldrei verið rökstutt gagnvart stefnda, og beinlínis verið rangt. Hafi stefnandi sjálfur tekið þá ákvörðun að ofbæta tjón tjónþola, með því að greiða bætur fyrir afnotamissi og reikning frá bílaleigu. Hafi þetta verið þess valdandi að stefndi hafi ekki viljað semja.

Stefndi mótmælir því að dómur Hæstaréttar í málinu nr. 62/2013, sem vísað sé til af hálfu stefnanda, hafi fordæmisgildi í málinu, eins og stefnandi ætli. Í því máli hafi verið um líkamstjón að ræða, og tjónþoli verið í eigin erindagjörðum þegar slys varð. Það eigi ekki við í þessu máli, og telji stefndi þvert á móti að í dómnum séu forsendur og sjónarmið til stuðnings málalíbúnaði hans um sýknu.

Af hálfu stefnda er vísað til ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993, einkum II. og III. kafla. Þá sé vísað til meginreglna vinnuréttar og skaðabótaréttar um bótaábyrgð starfsmanna, um húsbóndaábyrgð vinnuveitanda á skaðaverkum starfsmanna, og um endurkröfurétt vinnuveitanda gagnvart starfsmönnum. Um málskostnað vísar stefndi til 129. gr. og 130. gr. laga nr. 91/1991 og krafan um virðisaukaskatt styðst við lög nr. 50/1988.

IV

Forsendur og niðurstaða

Ekki er tölulegur ágreiningur í málinu. Óumdeilt er að stefndi olli munatjóni, og að bifreiðin sem hann ók var óváttryggð. Óumdeilt er að stefnandi eigi endurkröfurétt á hendur stefnda, sbr. dóm Hæstaréttar nr. 62/2013, með vísan til 94. og 94. gr. a í umferðarlögum nr. 50/1987, sbr. 7. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 428/2008.

Stefndi byggir á því að fella beri niður kröfu stefnanda með vísan til ákvæða 2. mgr. 23. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Stefnandi byggir á því að umrætt ákvæði eigi ekki við þar sem krafan sé ekki sótt á grundvelli vinnuveitandaábyrgðar heldur sem endurkrafa á grundvelli nefndra ákvæða.

Í athugasemdum 23. gr. frumvarps þess sem varð að lögum nr. 50/1993 kemur fram að ákvæðið varði skaðabótaábyrgð starfsmanns, annars vegar gagnvart þriðja manni og hins vegar gagnvart vinnuveitanda, og að ákvæðinu verði beitt um menn sem vinnuveitandi ber ábyrgð á eftir hinni almennu reglu um ábyrgð vinnuveitanda

á skaðaverkum starfsmanna.

Ekki er ágreiningur um það að stefndi var starfsmaður, og vinnuveitandi hans var skráður eigandi þeirrar bifreiðar sem olli tjóni á bifreið þriðja manns. Stefndi var ökumaður í umrætt sinn og ekki er annað fram komið en að hann hafi á vinnutíma verið að sinna erindum fyrir vinnuveitanda sinn, í eðlilegum tengslum við starf hans.

Samkvæmt framangreindu var stefndi starfsmaður sem gat borið skaðabótaábyrgð gagnvart þriðja manni, vegna starfa hans fyrir vinnuveitanda sinn. Er því unnt að líta svo á að vinnuveitandi stefnda hafi borið ábyrgð eftir hinni almennu reglu um ábyrgð vinnuveitanda á skaðaverkum stefnda, og þar með skaðbótaábyrgð gagnvart tjónþola. Af þessu leiðir að ákvæði 23. gr. laga nr. 50/1993 taka til réttar stefnanda að krefja stefnda um endurgreiðslu skaðabóta. Þykir um þessa niðurstöðu mega hafa hliðsjón af forsendum í dómi Hæstaréttar nr. 134/2011.

Samkvæmt almennum reglum kröfuréttar öðlast framsalshafi ekki betri rétt en tjónþoli átti að lögum gagnvart tjónvaldi. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 62/2013 er getið um að endurkröfuréttur samkvæmt fyrrgreindum ákvæðum umferðarlaga og reglugerðar nr. 428/2008 sé í samræmi við almennar reglur um endurkröfur bóta. Stefndandi á því ekki annan eða ríkari rétt til endurkröfu gagnvart stefnda en tjónþoli gat átt, þótt krafan byggst á fyrrnefndum ákvæðum umferðarlaga og reglugerðar.

Samkvæmt meginreglu skaðabotalaga nr. 50/1993 skal vinnuveitandi bera endanlega bótaábyrgð á tjóni sem starfsmaður hans veldur þegar hann er við vinnu í þágu vinnuveitandans, og starfsmaður verður að meginstefnu til ekki krafinn um greiðslu bóta vegna tjóns sem hann veldur, sbr. m.a. 1. mgr. 17. gr., 3. mgr. 19. gr. og 20. gr. laganna. Undantekningar eru þó hafi starfsmaður valdið tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Í 2., sbr. 1., mgr. 23. gr. laga nr. 50/1993 kemur fram að skaðabótaábyrgð starfsmanns gagnvart tjónþola, og kröfu vinnuveitanda á hendur starfsmanni vegna saknæmrar hegðunar starfsmanns, megi skerða eða fella niður að því marki sem telja má sanngjarnt þegar litið sé til sakar, stöðu starfsmannsins, hagsmuna tjónþola og atvika að öðru leyti.

Um sök stefnda í þessu máli liggur ekki annað fyrir en að um einfalt gáleysi hafi verið að ræða, og ekkert er fram komið um að stefndi hafi vitað eða mátt vita, svo sem vegna stöðu sinnar, að vátrygging ökutækisins hafði fallið úr gildi nokkrum dögum áður en tjón varð.

Um stöðu stefnda að öðru leyti en getið er, liggur ekki annað fyrir en að hann hafi verið almennur verkamaður hjá vinnuveitanda sínum. Af framlögðum launaseðli verða laun hans á árinu 2016, fram til þess þegar tjónsatburður varð, ekki

talin há.

Um hagsmuni tjónþola er upplýst að hann fékk á grundvelli nefndra laga og reglugerðar fjártjón sitt bætt að fullu og mögulega aðeins betur en það.

Um atvik að öðru leyti er ljóst að ekki var um að ræða líkamstjón heldur munatjón sem varð við almennt viðurkennda athöfn, þ.e. akstur bifreiðar, og getur tjónið ekki talist verulegt, og fallist er á það með stefnda að engin sérstök varnaðarsjónarmið séu í því fólgin að hann beri tjónið.

Um atvik að öðru leyti ber jafnframt til þess að líta að tjónið varð í júní 2016, og var stefnda sent bréf skömmu síðar og ítrekun í október og nóvember 2016, þar sem fram kemur að fjárhæð tjóns liggi fyrir, og skorað á hann að greiða. Stefndi mun hafa hætt störfum hjá eiganda ökutækisins NK-513 í júní 2017, og kveðst hann hafa fengið þær upplýsingar frá vinnuveitanda að hafa engar áhyggjur, þetta yrði greitt af honum. Vinnuveitandinn var úrskurðaður gjaldþrota 12. október 2017. Ekki er að sjá í gögnum málsins að nein tilraun hafi verið gerð til þess að innheimta kröfuna hjá honum, þrátt fyrir að hann væri skráður eigandi og ábyrgðarmaður ökutækisins, og þrátt fyrir að liðað væri á annað ár frá því að tjónsatburður varð. Stefnda bárust engar tilkynningar á árinu 2017, og ekki fyrr en í byrjun árs 2018, eftir ógjaldfærni vinnuveitanda hans. Að mati dómsins samrýmist þetta ekki framangreindum meginreglum skaðabótalaga nr. 50/1993.

Með vísan til framanritaðs telst að mati dómsins sanngjarnt að skaðabótaábyrgð stefnda verði felld niður, skv. 2., sbr. 1., mgr. 23. gr. laga nr. 50/1993, og ber því að sýkna stefnda af kröfu stefnanda. Þegar af þeirri ástæðu þykir ekki þörf á því að taka afstöðu til þess hvort almennt ákvæði 24. gr. laga nr. 50/1993 eigi við í málinu, sem byggist að hluta til á sömu sjónarmiðum og rakin hafa verið, og óumdeilt er af málsaðilum að geti komið til skoðunar í málinu.

Eftir framangreindum málsúrslitum, og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn 1.066.400 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Bogi Hjálmtýsson kveður upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, Davíð Eiríkur Guðjónsson, er sýkn af kröfu stefnanda, Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi sf.

Stefnandi greiði stefnda 1.066.400 krónur í málskostnað.

Bogi Hjálmtýsson