

Tjón samkvæmt umferðarlögum nr. 50/1987

-BA ritgerð í lögfræði -

Hermann Aðalgeirsson

**Lagadeild
Félagsvísindasvið
Umsjónarkennari: Grímur Sigurðsson
Júní 2011**



HÁSKÓLI ÍSLANDS

EFNISYFIRLIT

1 Inngangur	2
2 Söguleg þróun skaðabótareglna umferðarlaga	2
3 Almenn um ákvæðin	5
3.1 Hlutlæg ábyrgð í 1. mgr. 88. gr. umfl.	5
3.2 Sakarreglan í 89. gr. umfl.	5
3.3 Notkunarhugtak 1. mgr. 88. gr. umfl.	6
3.4 Hvaða tjónstilvik falla undir ákvæðin	7
3.5 Tjón sem á undir 1. mgr. 88. gr. umfl.	9
3.5.1 Munatjón þriðja manns innan eða utan ökutækis	9
3.5.2 Líkamstjón og munatjón þriðja manns sem er farþegi í ökutæki	10
3.5.3 Líkamstjón þriðja manns utan ökutækis	11
3.6 Tjón sem fellur undir 89. gr. umfl.	11
3.6.1 Tjón á ökutækinu og munum eiganda og ökumanns innan og utan ökutækis	11
3.6.2 Líkamstjón ökumanns og eiganda bifreiðar	13
3.7 Rök fyrir að mismunandi reglum er beitt um ákvæðin	14
3.8 Hver ber ábyrgð eftir 88. og 89. gr. umfl.?	14
3.8.1 Skráður eða skráningarskyldur eigandi	14
3.8.2 Ökutæki notað í algjöru heimildarleysi	15
3.8.3 Ábyrgð eftir almennum skaðabótareglum	16
4 Vátryggingar	16
4.1 Ábyrgðartrygging	16
4.2 Slysaftrygging ökumanns og vátryggingartaka	17
4.3 Ólögæltar tryggingar	18
5 Niðurstaða	18
Heimildaskrá	20
Dómaskrá	21

1 Inngangur

Í þessari ritgerð verður fjallað annars vegar um 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 (hér eftir skammstafað umfl.) og hinsvegar 89. gr. umfl. Byrjað er á því að rekja forsögu lagaákvæðanna frá því að fyrstu bifreiðarlögin voru sett árið 1914 þangað til núgildandi umferðarlög nr. 50/1987 tóku gildi. Með því að fjalla um ákvæðin í sögulegu samhengi er reynt að gera betur grein fyrir inntaki þeirra.

Reglur ákvæðanna eru mjög ólíkar, hlutlæg ábyrgð gildir samkvæmt 1. mgr. 88. gr. umfl. en sakarreglan samkvæmt 89. gr. umfl. Útskýrt verður af hverju sitt hvor reglan gildir um ákvæðin og hvaða ástæður eru fyrir því. Því næst er fjallað um notkunarhugtakið sem er skilyrði fyrir því að 1. mgr. 88. gr. umfl. geti átt við um tjón. Þegar ökutæki lendir í tjóni, hvort sem það er við árekstur eða á annan hátt þá er ljóst að mikið tjón getur orðið á hagsmunum margra aðila. Leitast verður við að draga saman hvaða tjón getur orðið og útskýrt hvort tjónið á undir 1. mgr. 88. gr. umfl. eða 89. gr. umfl. Einnig er fjallað um hver beri ábyrgð á ökutæki og hvaða reglur gilda þegar ökutæki er notað í algjöru heimildarleysi. Því næst verður fjallað um þær tryggingar sem eru í gildi en þær eru bæði lögbundnar og frjálsar. Í lokakafli ritgerðarinnar er ritgerðin svo dregin saman í stuttu máli og kynntar þær ályktanir sem ég hef komist að.

Bótareglur umferðarlaganna eiga einungis við um skráningarskyld vélknúin ökutæki. Í 63. umfl. er að finna skýringu á því hvaða ökutæki það eru sem eru skráningarskyld og hvaða ökutæki eru það ekki. Í 2. gr. er svo að finna nánari skilgreiningu á hugtökunum. Þegar fjallað er um ökutæki í þessari ritgerð þá er gengið út frá því að þau séu skráningarskyld í samræmi við reglur umferðarlaga.

2 Söguleg þróun skaðabótareglna umferðarlaga

Með bifreiðalögum nr. 21/1914 voru fyrst lögfest ákvæði um bætur vegna tjóns af völdum bifreiða.¹ Ákvæðið var að finna í 13. gr. laganna. Í athugasemd við frumvarp sem varð að lögum nr. 21/1914 segir að ákvæði 13. gr. sé tekið upp eftir norskri fyrirmynd en einnig var að finna svipuð ákvæði í Danmörku.² Nauðsynlegt þótti að setja sérstakar skaðabótareglur um umferðartjón vegna þess hversu ört bifreiðum fjölgaði hér á landi og slysum samfara því.³

Í 13. gr. laga nr. 21/1914 var að finna tvær bótareglur. Sakarreglan gildi um tjón sem varð á mönnum eða munum sem voru í bifreiðinni ef bifreiðin var ekki til afnota fyrir almenning

¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 21.

² Alþt. 1914, A-deild, bls. 86.

³ Arnljótur Björnsson: „Fébotareglur umferðarlaga nr. 26/1958“, bls. 63.

gegn borgun.⁴ Einnig var að finna víðtæka bótareglu þar sem sakarlíkindareglan gildi um það tjón sem varð á mönnum eða munum sem voru utan við bifreiðina og það tjón sem varð á farþegum eða munum inni í bifreiðinni, ef bifreiðin var til afnota fyrir almenning gegn borgun.⁵ Sakarlíkindareglan átti að gilda um ábyrgð eiganda ökutækis samkvæmt lögum nr. 21/1914.⁶ Sakarlíkindareglan í lögum nr. 21/1914 var þess valdandi að tjónþolar voru betur settir en ef sakarreglunni væri beitt með venjulegum hætti.⁷ Samkvæmt sakarreglunni verður sá sem telur sig hafa orðið fyrir tjóni að sanna að hann hafi orðið fyrir tjóni sem er bótaskyld.⁸ Í sakarlíkindareglunni er sönnunarbyrðinni snúið við og þurfti því sá sem ábyrgð bar á bifreiðinni samkvæmt lögum að sýna fram á að hann hefði ekki getað komist hjá því að tjón yrði þrátt fyrir að ökumaður hefði sýnt fulla aðgæslu og bifreiðin hefði verið í lagi.⁹ Sakarlíkindareglan var það ströng í framkvæmd að í raun var nánast verið að beita reglunni um hlutlæga ábyrgð.¹⁰

Í bifreiðarlögum nr. 23/1941 var í fyrsta sinn að finna sérstaka reglu um árekstur bifreiða. Dómstólar höfðu þó beitt sakarreglunni í töluverðan tíma um árekstur tveggja eða fleiri bifreiða með lögjöfnun frá árekstrarreglum siglingalaga og loftferðalaga.¹¹ Samkvæmt 4. mgr. 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23/1941 átti að skipta tjóni við árekstur tveggja bifreiða eða fleiri eftir því hversu mikla sök þeir áttu að tjóninu.¹² Í slíkum tilvikum var því reglunni um hlutlæga ábyrgð ekki beitt heldur var sakarreglunni beitt til að meta sök bílstjóranna á tjóninu.¹³ Fyrir utan breytinguna árið 1941 þegar að sérstök regla um árekstur var lögfest þá héldust bótareglur laga nr. 21/1941 að mestu leyti óbreyttar þar til umferðarlög nr. 26/1958 tóku gildi.¹⁴

Með setningu umferðarlaga nr. 26/1958 voru gerðar nokkrar þýðingamiklar breytingar frá þeim bótareglum sem áður höfðu gildi.¹⁵ Í 1. mgr. 67. gr. laga nr. 26/1958 var að finna þá reglu sem áður hafði verið í 1. mgr. 34. gr. laga nr. 23/1941. Með lögum nr. 26/1958 var gildissvið bótareglanna rýmkað þannig að þær giltu um öll skráningarskyld vélknúin ökutæki en áður tóku þær einungis til bifreiða og bifhjóla.¹⁶ Eðlilegt þótti að rýmka ákvæðin á þennan hátt enda alkunna að mörg önnur ökutæki en bifreiðar væru á vegum landsins sem sköpuðu þar

⁴ Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 4.

⁵ Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 4.

⁶ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 97.

⁷ Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 5.

⁸ Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 6.

⁹ Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 6.

¹⁰ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 22.

¹¹ Arnljótur Björnsson: „Féðbótaábyrgðareglur umferðarlaga nr. 26/1958“, bls. 81-82.

¹² Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 4.

¹³ Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 4.

¹⁴ Arnljótur Björnsson: „Skaðabótareglur umferðarlaga nr. 40/1968“, bls. 103-104.

¹⁵ Alþt. 1956, A-deild, bls. 488.

¹⁶ Alþt. 1956, A-deild, bls. 488.

álíka mikla hættu og bifreiðar.¹⁷ Breyting var einnig gerð á því hver væri ábyrgðaraðili bifreiða þannig að bótaábyrgð hvíldi á skráðum eða skráningarskyldum eiganda ökutækis án tillits til þess hver hafði umráð tækisins.¹⁸

Einnig var gerð sú breyting með setningu umferðarlaga nr. 26/1958 að í stað sakarlíkindareglunnar, sem gilt hafði frá því bætur voru fyrst lögteknað hér á landi fyrir tjón af völdum bifreiða, kom hlutlæg bótaábyrgð. Ástæðan fyrir því að hlutlæg bótaábyrgð var lögfest var sú að sjaldnast hafði ábyrgðarmanni bifreiðar tekist að sanna gallaleysi bifreiðar eða fulla aðgæslu eða varkárni ökumanns þannig að skilyrði ábyrgðarleysis samkvæmt sakarlíkindareglunni væri uppfyllt.¹⁹ Var því talið að hlutlæg ábyrgð hefði í raun gilt og var talið réttast að lögfesta hana.²⁰ Eins og reglan hafði verið orðuð, gátu menn reynt að losna undan ábyrgð á grundvelli reglunnar. Með því að lögfesta hlutlæga ábyrgð þá var meðal annars reynt að koma í veg fyrir að menn færu í vafasöm málaferli.²¹

Í 68. gr. umferðalaga nr. 26/1958 var að finna sambærilega reglu og verið hafði í 4. mgr. 34. gr. laga nr. 23/1941. Eini munurinn var að í 68. gr. laga nr. 26/1958 var búið að bæta við setningunni „og með hliðsjón af atvikum öllum.“²² Varðandi þessa viðbót í regluna segir í athugasemd við greinargerð til frumvarps til umferðarlaga nr. 26/1958: „Hér er lagt til, að dómstólarnir geti beitt víðari sjónarmiðum en verið hefur, er þeir meta þátt hvers aðila í slysi eða tjóni.“²³

Engin breyting var gerð á bótareglunum þegar umferðarlög nr. 26/1958 voru felld úr gildi og umferðarlög nr. 40/1968 tóku við.²⁴

Þau umferðarlög sem eru í gildi í dag eru umferðarlög nr. 50/1987. Með þeim var meðal annars gerð sú breyting að hlutlæga bótareglan gildir um það tjón sem verður á mönnum eða munum sem eru í ökutæki, hvort sem greitt hafi verið fyrir það eða ekki.²⁵ Hlutlægu bótaregluna er nú að finna í 1. mgr. 88. gr. umfl. Í umferðarlögum nr. 50/1987 voru einnig gerðar lagfæringar á orðalagi 68. gr. laga nr. 40/1968, en markmiðið með lagfæringunni var að gera regluna skýrari og einfaldari.²⁶ Reglan er þó efnislega í samræmi við eldri ákvæði umferðarlaga.²⁷ Árekstrarregluna er nú að finna í 89. gr. umfl. nr. 50/1987.

¹⁷ Alpt. 1956, A-deild, bls. 488.

¹⁸ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 22.

¹⁹ Alpt. 1956, A-deild, bls. 488.

²⁰ Alpt. 1956, A-deild, bls. 488.

²¹ Alpt. 1956, A-deild, bls. 488.

²² Arnljótur Björnsson: „Fébótaábyrgðareglur umferðarlaga nr. 26/1958“, bls 81.

²³ Alpt. 1956, A-deild, bls. 488.

²⁴ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 22.

²⁵ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 22.

²⁶ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 23.

²⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 69.

3 Almennt um ákvæðin

3.1 Hlutlæg ábyrgð í 1. mgr. 88. gr. umfl.

Hlutlæga ábyrgðarreglan í 1. mgr. 88. gr. umfl. er svohljóðandi:

„Sá sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Ábyrgðarmaður dráttartækis er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar skráningarskyld vélknúð ökutæki dregur annað ökutæki.“

Samkvæmt greininni þá ber eigandi ökutækis hlutlæga ábyrgð á tjóni þrátt fyrir að tjón verði hvorki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Huglæg afstaða eiganda ökutækis skiptir því ekki máli samkvæmt 1. mgr. 88. gr. umfl. Reglan er því mun strangari gagnvart eiganda heldur en ef sakarreglan eða aðrar almennar bótareglur giltu um bótagrundvöllinn eins og algengast er. Jafnframt er reglan hagstæðari tjónþola og auðveldar honum að fá bætur úr hendi ábyrgðarmanns ökutækis.²⁸ Lögboðnar ábyrgðartryggingar hafa síðan styrkt hlutlægu ábyrgðarregluna enn frekar því nú er váttryggingartaki ökutækis tryggður fyrir því þegar skaðabótakrafa er gerð gagnvart honum vegna munatjóns eða líkamstjóns sem hann hefur valdið.²⁹

3.2 Sakarreglan í 89. gr. umfl.

Árekstrarreglan í 89. gr. umfl. er svo hljóðandi:

„Ef tjón hlýst af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja skiptist tjónið á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.“

Í 89. umfl. sést að það er skilyrði fyrir að henni verði beitt að um ræði að minnsta kosti tvö ökutæki sem lenda í árekstri. Hlutlæga ábyrgðarreglan í 1. mgr. 88. gr. umfl. á hinsvegar almennt bara við um eitt ökutæki. Þegar skoðað er hvernig skaðabótaábyrgð skiptist vegna áreksturs er fyrst og fremst litið á sök þeirra sem stjórna ökutækjunum.³⁰ Samkvæmt 89. gr. umfl. þá getur orðið sakarskipting eftir því hversu mikla sök aðilar eiga að tjóninu. Ábyrgð er þá oftast skipt í hlutföllunum 1/2:1/2, 1/3:2/3 eða 1/4:3/4.³¹ Hugtakið sök er notað í rúmri merkingu og tekur bæði til saknæmi og ólögmetis. Saknæmi er huglægt en ólögmeti er

²⁸ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 27.

²⁹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 443.

³⁰ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 70.

³¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 70.

hlutlægt þegar metin er sök.³² Saknæmi nær svo til saknæmiskilyrðanna sem eru ásetningur og gáleysi.³³

Í 89. gr. umfl. kemur fram að meta eigi málið með hliðsjón af atvikum öllum. Þrátt fyrir þessa heimild þá virðist af dómaframkvæmd ekki vera stuðst við annað en saknæmi þegar skipting ábyrgðar er metin. Það getur þó verið gott fyrir dómara að hafa þessa heimild þegar meta þarf hver ber ábyrgð, sérstaklega ef árekstur verður vegna bilunar eða galla á ökutæki sem eiganda verður ekki kennt um. Væri þá hægt að fella ábyrgð á eigandann á grundvelli þessarar heimildar.³⁴

Það felst í ákvæðinu að skipta á ábyrgðinni eftir sök þeirra sem hlut eiga að máli. Eigandi bifreiðar er samsamaður ökumanni bifreiðar, það þýðir að ef ökumaður lendir í tjóni þá ber eigandinn ábyrgð í samræmi við sök ökumannsins, þrátt fyrir að eigandinn hafi hvergi komið nærri tjóninu.³⁵

3.3 Notkunarhugtak 1. mgr. 88. gr. umfl.

Í hlutlægu ábyrgðarreglunni í 1. mgr. 88. gr. umfl. kemur fram að ábyrgðarmaður ökutækis beri einungis ábyrgð á því tjóni sem hlýst vegna notkunar ökutækis. Svo að 1. mgr. 88. gr. umfl. eigi við, þá þarf ökutæki hafa verið notað þannig að hinir sérstöku hættueiginleikar þess valdi tjóni.³⁶ Ekki er til nein fullkomin skilgreining á hugtakinu notkun í merkingu 1. mgr. 88. gr. umfl.³⁷ Það hefur verið talið að til að skilyrði notkunar í skilningi 1. mgr. 88. gr. umfl. sé uppfyllt þá þurfi sérstaða bifreiðar að vera notuð og tjón þarf að vera tilkomið vegna eðlilegrar notkunar ökutækis.³⁸

Hættueiginleikar ökutækja felast fyrst og fremst í notkun sem tengist hreyfingu þeirra eða beitingu vélarafis.³⁹ Mesta hættan sem leiðir af notkun ökutækis er til komin vegna hreyfingar þess og veldur sú hættan sjaldnast vafa við afmörkun notkunarhugtaksins heldur er það annars konar notkun ökutækis en akstur sem veldur oft meiri vafa.⁴⁰

Þegar tjón verður í ökutæki á ferð, sem á ekkert skylt við akstur eða aðra hættueiginleika bifreiðar, þá fellur það ekki undir notkun í skilningi 1. mgr. 88. gr. umfl.⁴¹ Dæmi um það má

³² Arnljótur Björnsson: *Skaðabótaréttur, kennslubók fyrir byrjendur*, bls. 19.

³³ Arnljótur Björnsson: *Skaðabótaréttur, kennslubók fyrir byrjendur*, bls 20.

³⁴ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 444.

³⁵ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 70.

³⁶ Helgi Birgisson: „Notkunarhugtak umferðarlaga – í ljósi nýgenginna hæstaréttardóma –“, bls. 704.

³⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 36.

³⁸ Theodór B. Línal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 7.

³⁹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 433.

⁴⁰ Helgi Birgisson: „Notkunarhugtak umferðarlaga – í ljósi nýgenginna hæstaréttardóma –“, bls. 704.

⁴¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 40.

sjá í *Hrd. 1959, bls. 671* þar sem kviknaði í flugeldum inni í bifreið þannig að farþegi slasaðist mikið. Slysið var ekki talið falla undir notkun bifreiðar í merkingu 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23/1941, (sbr. nú 88. gr. umfl.) sem voru í gildi þegar slysið varð.

Bifreið getur talist vera í notkun þannig að 1. mgr. 88. gr. umfl. eigi við þrátt fyrir að hún sé kyrrstæð og ekki í gangi.⁴² Ef tjón verður vegna tækja sem talin er eðlilegur útbúnaður til að ferma og afferma flutningabifreiðar eða vegna þess að vél bifreiðar er í gangi þá er það almennt talið falla undir notkun ökutækis í merkingu 88. gr. umfl.⁴³ sbr. *Hrd. 2001, bls. 3080 (77/2001)*.

Krani var knúinn áfram af vél vörubifreiðar og notaður til að lyfta timbri upp á flutningapall bifreiðarinnar. S slasaðist við það að timbur féll á hann. Talið var að bifreiðin hefði verið í venjulegri og eðlilegri notkun sem vörbifreið þegar slysið varð. Bar því eigandi vörubifreiðarinnar skaðabótaábyrgð samkvæmt 1. mgr. 88. gr., sbr. 1. mgr. 90. gr. umfl.

Ef áfastar vinnuvélar á ökutæki valda tjóni þá hefur það almennt ekki verið talið falla undir notkun í skilningi 1. mgr. 88. gr. umfl.⁴⁴ Einnig hefur það verið látið falla utan notkunarhugtaks 1. mgr. 88. gr. umfl. ef ökutæki er undirstaða undir vinnuvél og vinnuvélin er ekki notuð í venjulegum tilgangi ökutækisins.⁴⁵ Ökutæki virðist einnig þurfa að vera í notkun sem ökutæki en ekki sem aflagjafi við vinnutæki sbr. *Hrd. 2000, bls. 1791 (1/2000)*.

J festist í heybindivél sem dregin var af dráttarvél. Dráttarvélin var kyrrstæð og ekki í notkun að öðru leyti en hún var aflagjafi fyrir heybindivélina. Urðu því meiðsl J af völdum sérstaks vinnutækis og ekki var talið að sérstakir hættueiginleikar dráttarvélarinnar hefðu átt þátt í slysinu.

3.4 Hvaða tjónstilvik falla undir ákvæðin

Ef bótaskylda er til staðar samkvæmt umferðarlögunum þá nær hún yfir bæði beint, óbeint, fjárhagslegt og ófjárhagslegt tjón og svo það tjón sem verður á munum eða mönnum.⁴⁶

Samkvæmt hlutlægu bótareglunum í umferðarlögunum frá 1958 og 1968 áttu reglurnar aðeins við um tjón á mönnum eða munum. Með lagabreytingunni árið 1987 varð orðalag ákvæðisins rýmkað, þannig að það var ekki lengur tekið fram að það ætti einungis við um tjón á mönnum eða munum. Ekki er þó að sjá á lögskýringargögnum að vilji löggjafans hafi verið að rýmka ákvæðið þannig að það taki til tjóns sem hvorki er líkamstjón né munatjón.⁴⁷ Því

⁴² Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 435.

⁴³ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 435.

⁴⁴ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 437.

⁴⁵ Helgi Birgisson: „Notkunarhugtak umferðarlaga – í ljósi nýgenginna hæstaréttardóma –“, bls. 706.

⁴⁶ Arnljótur Björnsson: „Skaðabótareglur umferðarlaga nr. 40/1968“, bls. 109.

⁴⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 35.

hefur verið álitíð að tjónþoli þurfi að krefjast bóta fyrir tjón sem hvorki er líkamstjón né munatjón eftir almennum reglum skaðabótaréttar.⁴⁸

Engar takmarkanir eru á því í 1. mgr. 88. gr. umfl. um hver getur orðið fyrir tjóni sem fellur undir ákvæðið. Það tjón sem fellur undir 1. mgr. 88. gr. umfl. er því það munatjón og líkamstjón sem þriðji maður verður fyrir hvort sem hann er farþegi í ökutæki eða staðsettur utan þess.⁴⁹ Þó má sjá í *Hrd. 18. febrúar 2010 (340/2009)* að samkvæmt venjuhelgaðri skýringu á 88. gr. og 90. gr. umfl. ber eigandi ökutækis ekki skaðabótaábyrgð án sakar á tjóni sem ökumaður verður fyrir við notkun ökutækis.

Regla 89. gr. umfl. á fyrst og fremst við um það tjón sem eigendur eða varanlegir umráðamenn ökutækja verða fyrir þegar bifreiðar þeirra lenda í árekstri.⁵⁰ Það tjón sem fellur undir 89. gr. umfl. er það tjón sem verður á ökutækinu og munum eigandans sem í því eru, munatjón ökumanns í ökutækinu þrátt fyrir að hann sé ekki eigandi, líkamstjón sem eigandi og ökumaður verður fyrir og tjón eiganda og ökumanns á munum sem eru fyrir utan bifreiðina.⁵¹ Undir þetta fellur t.d. viðgerðarkostnaður á bifreiðinni og það tjón sem verður vegna afnotamissis ökutækis.⁵² Einnig fellur undir 89. gr. umfl. það líkamstjón sem eigandi verður fyrir sem farþegi í eigin ökutæki.⁵³ Ef eigandi verður fyrir tjóni við árekstur bifreiða þá getur hann krafist bóta frá ábyrgðartryggjanda bifreiðar gagnaðila ef gagnaðili ber sök á árekstrinum, en réttur eiganda getur þó skerts vegna sakar ökumanns.⁵⁴

Ökumönnum og eigendum ökutækja ef þeir verða fyrir tjóni vegna notkunar eigin ökutækis er tryggður réttur til bóta fyrir líkamstjón í slysaftryggingu ökumanns og vátryggjanda sem er að finna í 92. gr. umfl. Slysaftrygging ökumanns og vátryggjanda var sett til að koma í veg fyrir þá stöðu að menn fengju tjón sitt ekki bætt þar sem tjónið var hvorki bótaskyldt eftir árekstrarreglu umferðalaga né almennum reglum skaðabótaréttar.⁵⁵

Í 2. málsl. 1. mgr. 88. gr. umfl. kemur fram að ábyrgðarmaður dráttartækis ber ábyrgð ef tjón verður þegar ökutæki dregur annað ökutæki. Ábyrgðarmaður þess tækis sem dregið er ber hinsvegar ábyrgð eftir almennum reglum.⁵⁶ Ef bifreiðarnar rekast saman fer bótaskylda eigenda líklegast eftir reglum 89. gr. umfl. en farþegar eða aðrir utanaðkomandi njóta enn réttar eftir reglum 1. mgr. 88. gr. umfl.⁵⁷

⁴⁸ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 35.

⁴⁹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 444.

⁵⁰ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 74-75.

⁵¹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 444.

⁵² Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 75.

⁵³ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 444.

⁵⁴ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 116.

⁵⁵ Logi Guðbrandsson: „Tilurð reglna um slysaftryggingu ökumanns og tilgangur slíkrar lagasetningar“, bls. 74.

⁵⁶ Alþt. 1956, A-deild, bls. 488.

⁵⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 28.

3.5 Tjón sem á undir 1. mgr. 88. gr. umfl.

3.5.1 Munatjón þriðja manns innan eða utan ökutækis

Eins og lýst hefur verið hér að framan þá þarf skilyrðið um notkun ökutækis að hafa verið uppfyllt til að 1. mgr. 88. gr. umfl. eigi við. Þarf því að vera orsakasamband á milli notkunarinnar og tjónsins.⁵⁸ Ef eigendur fasteigna og lausafjár verða fyrir tjóni vegna notkunar ökutækis þá eiga þeir bótarétt eftir 1. mgr. 88. gr. umfl. hvort sem orsök tjóns er árekstur eða önnur tilvik sem falla undir notkun í skilningi 1. mgr. 88. gr. umfl.⁵⁹ Þetta á þó ekki við um muni eiganda bifreiðar.⁶⁰ Ákvæði 89. gr. umfl. getur ekki rýrt þann rétt sem eigendur fasteigna eða lausafjár eiga eftir reglum 1. mgr. 88. gr. umfl.⁶¹

Snerting þarf ekki endilega að hafa átt sér stað svo að orsakasamband sé talið vera milli notkunar og tjóns.⁶² Það hefur t.d. verið talið að munatjón sem verður hjá þriðja aðila vegna þess að steinn skýst undan dekkjum bifreiðar falli undir 1. mgr. 88. gr. umfl.⁶³ Sbr. *Hrd. 1958, bls. 112.*

Þegar ökumaður bifreiðar var að aka af stað þá skaust steinn í rúðu húss með þeim afleiðingum að rúðan eyðilagðist. Hæstiréttur taldi að steinkast væri einn af hættueiginleikum bifreiðar við notkun hennar. Þrátt fyrir að ekki væri hægt að rekja tjónið til sakar ökumanns þá var talið eðlilegt að ábyrgðarmaður bifreiðar bæri ábyrgð á tjóni sem bifreið olli með þessum hætti.

Það munatjón sem verður þegar dýr þriðja manns fælast vegna notkunar ökutækis og verða fyrir tjóni fellur undir 1. mgr. 88. umfl.⁶⁴ Sbr. *Hrd. 1947, bls. 168.*

Þ ók bifreið sinni um veg sem lá um túnið í Fagraskógi. Voru þrír kálfar á veginum þegar Þ keyrði þar. Þ flautaði og við það stökk einn kálfurinn af veginum en hinir tveir hlupu undan bifreiðinni allt að 500 metra þangað til þeir hlupu af veginum og fóru þá fram af klettum og niður í sjó. Annar kálfurinn drapst samstundis en hinum þurfti að lóga. Bótaskylda var felld á Þ sem eiganda bifreiðarinnar á grundvelli sakarlíkindareglurnar sem þá var í gildi samkvæmt lögum nr. 23/1941.

Það var lögfest í fyrstu bifreiðarlögunum frá árinu 1914 að ef hestur fældist vegna bifreiðar þá væri sá sem væri ábyrgur fyrir bifreiðinni skaðabótaskyldur. Þetta ákvæði var tekið úr

⁵⁸ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 433.

⁵⁹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 77.

⁶⁰ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 77.

⁶¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 76.

⁶² Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 433.

⁶³ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 29.

⁶⁴ Arnljótur Björnsson: „Fébótaábyrgðareglur umferðarlaga nr. 26/1958“, bls. 65.

lögnum árið 1941, þó ekki vegna þess að verið væri að þrengja ákvæðið heldur var talið óþarft að hafa það.⁶⁵

Tjón sem verður á munum við það að ökutæki er ekið á hlut hefur verið talið falla undir 1. mgr. 88. umfl. sbr. *Hrd. 1997, bls. 829.*

Gæslumaður leitarhunda var ekki með þá í taumi. Þegar hann heyrði að bifreið nálgast, skipaði hann hundunum að leggjast bak við bílinn. Þeir hlýddu hins vegar ekki skipunum hans og voru því á veginum. Lenti bifreiðin á öðrum hundinum þannig að hann dó. Ábyrgðin var felld á eiganda bifreiðarinnar á grundvelli 1. mgr. 88. gr., sbr. 1. mgr. 90. gr. umfl. en gæslumaðurinn var látinn bera 1/3 hluta tjónsins.

3.5.2 Líkamstjón og munatjón þriðja manns sem er farþegi í ökutæki

Ef tjón sem farþegar verða fyrir er rakið til notkunar ökutækis þá eiga þeir bótarétt eftir 1. mgr. 88. gr. umfl.⁶⁶ sbr. *Hrd. 1997, bls. 3523.*

S og V voru ásamt fleira fólki í veiðiferð í Rangvellingaafrétt. S og V fóru svo saman í ökuferð, V keyrði bílinn. Skyggni var slæmt og vegur slæmur. Þegar þeir ætluðu sér upp brekku þá lentu þeir utan slóða, við það affelgast hægra framhjól bifreiðarinnar og hún valt og S lenti undir bifreiðinni. V sem var eigandi bifreiðarinnar var dæmdur skaðabótaskyldur gagnvart S á grundvelli 1. mgr. 88. gr. umfl.

Það rýrir ekki bótarétt farþega samkvæmt 1. mgr. 88. gr. umfl. að þeir verði fyrir tjóni við árekstur bifreiða.⁶⁷ Farþegi getur því krafist bóta frá eiganda þess bifreiðar sem hann slasast í eða krafist eiganda annarrar bifreiðar sem á þátt í árekstrinum um bætur. Þá skerðir það heldur ekki bótarétt farþega þó um sé að ræða sök hjá stjórnanda bifreiðar sem farþegi er í.⁶⁸ Sbr. *Hrd. 1966, bls. 375.*

Harður árekstur varð þegar tvær bifreiðar skullu saman. K sem var farþegi í bíl hjá manni sínum slasaðist mikið og fór í skaðabótamál. Eigandi bifreiðar gagnaðila fór fram á það að tjónið færi eftir reglu 68. gr. umferðarlaga nr. 26/1958 (sbr. nú 89. gr. umfl.). Hæstiréttur taldi hins vegar að K ætti rétt á fullum bótum skv. 67. gr. umferðarlaga nr. 26/1958 (sbr. nú 88. gr. umfl.) og takmarkaði það ekki bótarétt K, þótt ökumaður bifreiðar hennar yrði að einhverju leyti talin meðvaldur að tjóninu.

⁶⁵ Arnljótur Björnsson: „Fébótaábyrgðareglur umferðarlaga nr. 26/1958“, bls. 65-66.

⁶⁶ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 76.

⁶⁷ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 443.

⁶⁸ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 76.

Farþegar geta krafði fleiri bifreiðaeigendur en einn um fullar bætur fyrir tjón sitt ef fleiri eigendur eru ábyrgir fyrir tjóninu. Skiptir þá ekki máli hvort að eigendurnir eru bótaskyldir eftir reglu 1. mgr. 88. gr. umfl. eða bera ábyrgð á grundvelli sakar.⁶⁹

3.5.3 Líkamstjón þriðja manns utan ökutækis

Líkamstjón á mönnum utan ökutækis fellur undir hlutlægu ábyrgðarregluna í 1. mgr. 88. gr. umfl.⁷⁰ Skiptir ekki máli hvort orsök tjóns eru rakin til áreksturs bifreiða eða annarra atvika sem tengjast notkun bifreiða.⁷¹

Ef bifreið er ekið á gangandi vegfarenda þannig að tjón hlýst af þá fellur það undir 1. mgr. 88. gr. umfl. sbr. *Hrd. 2006, bls. 320 (370/2005)*.

G var fótgangandi að nóttu til við Pósthússtræti í Reykjavík. Þegar G var við götuna keyrði bíll framhjá og fékk G högg þegar spegill á vinstri hlið bílsins fór í hné G. Aðilum máls bar ekki saman um hvort G hafi dottið fyrir bifreiðina eða hvort að bifreiðin hafi rekist utan í G. Talið var að tjón G ætti undir 1. mgr. 88. gr. umfl. og var eigandi bílsins ábyrgur fyrir tjóni G.

Þá getur líkamstjón orðið á hagsmunum þriðja manns sem fellur undir 1. mgr. 88. gr. umfl. án þess að bifreiðin snerti nokkurn tíma aðilann sem varð fyrir tjóni. Það getur til dæmis gerst með því að munir falli af bifreið á ferð eða þegar steinn eða annar aðskotahlutur skýst í vegfarenda þegar bíll fer fram hjá⁷² sbr. *Hrd. 1971, bls. 1107*.

A var að aka bifreið sinni þegar hann varð þess var að keðjuhlekkur hafði slitnað. Fór hann úr bifreiðinni til að laga það. Keðjan var þeim megin sem sneri að götunni. Þegar A sá tvo olúflutningabíla nálgast færði hann sig fram fyrir bifreiðina. Þegar seinni olúflutningabíllinn fór framhjá hrökk hnullungsstór steinn frá hjóli bifreiðarinnar og skaust í hægri fót A þannig að tjón varð. Hlutlæg ábyrgð var dæmd á Olúverslun Íslands sem eiganda olúflutningabifreiðarinnar samkvæmt 1. mgr. 67. gr., sbr. 69. gr. umfl. nr. 40/1968 (sbr. nú 1. mgr. 88. gr. og 90. gr. umfl.).

3.6 Tjón sem fellur undir 89. gr. umfl.

3.6.1 Tjón á ökutækinu og munum eiganda og ökumanns innan og utan ökutækis

Það tjón sem verður á ökutækinu við árekstur fellur undir 89. gr. umfl.⁷³ Þegar ökutæki skemmist í árekstri þá á 89. gr. umfl. við um beint tjón, t.d. viðgerðarkostnað og óbeint tjón,

⁶⁹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 76.

⁷⁰ Theodór B. Líndal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 4.

⁷¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 77.

⁷² Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 29.

⁷³ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 443.

t.d. afnotamissi⁷⁴ sbr. *Hrd. 2000 bls. 557 (342/1999)* þar sem eigandi bifreiðar sem skemmdist í árekstri fékk m.a. dæmdar bætur vegna afnotamissis bifreiðarinnar.

Skaðabótaregla 89. gr. umfl. gildir þegar tvö eða fleiri ökutæki lenda í árekstri. Orðið árekstur í 89. gr. umfl. hefur verið túlkað frekar þröngt í framkvæmd. Það felur í sér að til þess að ákvæðinu verði beitt í framkvæmd þarf að hafa orðið snerting á milli ökutækjanna.⁷⁵ Í *Hrd. 1964, bls. 138* sést hversu þröngt Hæstiréttur hefur túlkað árekstrarhugtakið.

Ekki var um beinan árekstur að ræða. Tvær bifreiðar mættust þegar þær voru að aka um Suðurlandsbraut. Þegar bifreiðarnar voru að mætast þá skaust steinn í framrúðu bifreiðar A þannig að hún brotnaði. Líklegast var talið miðað við aðstæður að steinninn hafi komið undan bifreiðinni B í þann mund sem þær mættust. Miðað við hvernig atvik máls voru þá taldi meirihluti Hæstaréttar að ekki væri um árekstur að ræða. Ákvæði 68. gr. umferðarlaga nr. 26/1958 (sbr. nú 89. gr. umfl.) átti því ekki við. Skaðabótaábyrgð var hinsvegar lögð á eiganda bifreiðarinnar B eftir 67. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 26/1958 er hafði að geyma sömu reglu og 1. mgr. 88. gr. hefur að geyma núna.

Undantekning frá meginreglunni um að ökutæki þurfi að hafa komist í snertingu við hvort annað í árekstri á sér óbeina lagastoð í 162. gr. siglingalaga, nr. 34/1985, þar sem segir að reglur um árekstur skipa gilda þrátt fyrir að ekki hafi orðið árekstur ef skip veldur tjóni á öðru skipi eða mönnum eða fjármunum sem á því eru með siglingu sinni eða á líkan hátt. Óvíst er hversu mikla hagnýta þýðingu þessi undantekning hefur.⁷⁶ Dæmi um að þessari undantekningu sé beitt má sjá í *Hrd. 2000, bls. 557 (342/1999)*.

Á ók jeppabifreið vestur Vesturlandsveg norðan Hvalfjarðar þegar D kom á vöruflutningabifreið úr gagnstæðri átt. Þegar bifreiðarnar mættust lenti Á upp á snjóruðningi með þeim afleiðingum að bifreið hans hvolfdi svo á henni urðu miklar skemmdir. Á krafði D um bætur vegna tjónsins. Dómurinn taldi að flutningabifreiðinni hefði verið ekið of hratt og gáleysislega miðað við aðstæður sem hefði orsakað það að Á missti stjórn á bifreið sinni. Eigandi bifreiðarinnar Á reisti bótakröfur sínar m.a. á 89. gr. umfl. með lögjöfnun frá 162. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Dómurinn féllst á það og voru Á dæmdar bætur. Hann var þó látinn bera tjón sitt af 2/3 hluta sjálfur fyrir að hafa ekki farið nægjanlega gætilega miðað við aðstæður.

Eigandi bifreiðar sem skemmist í árekstri við aðra bifreið verður að byggja bótakröfu sína gagnvart hinum bifreiðareigandanum á 89. gr. umfl.⁷⁷ eða eftir atvikum úr ábyrgðartryggingu gagnaðila. Samkvæmt 89. gr. umfl. þá ber að skipta ábyrgðinni fyrst og fremst eftir sök þeirra aðila sem hlut eiga að máli og getur þá sakarskipting komið til greina líkt og fjallað var um í kafla 3.2. Skiptir þá ekki máli hvort það sé ökumaður eða eigandi sem ber sök því eigandi er

⁷⁴ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 75.

⁷⁵ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 442.

⁷⁶ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 442.

⁷⁷ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 443.

samsamaður ökumanni þess.⁷⁸ Saknæmi er metið með hefðbundnum hætti, eru þá fyrst skoðaðar skráðar háttarnisreglur í umferðarlögum, sérstakar ef það er hægt, en annars er farið eftir almennum aðgæslureglum.⁷⁹ Saknæmi þess sem ekur bifreið skiptir oftast mestu máli en einnig getur vanræksla eiganda eða umráðamanns á bifreið skipt máli ef bifreið er vanbúin til aksturs⁸⁰ sbr. *Hrd. 2001, bls. 426 (323/2000)* þar sem eigandi bifreiðar var látinn bera 1/4 hluta tjón síns sjálfur m.a. vegna þess að hann hefði ekið of hratt miðað við aðstæður og verið á hálfslitnum ónegldum hjólbörðum.

Ef eigandi verður fyrir tjóni innan eða utan ökutækis við árekstur sem er af völdum annars ökutækis þá getur hann byggt á 89. gr. umfl.⁸¹ Ætti gagnaðili þá að vera vátryggður fyrir þeim fjárútlátum sem hann verður fyrir skv. ábyrgðartryggingu sem mælt er fyrir um 91. gr. umfl. Í *Hrd. 1989, bls. 653* fékk eigandi bifreiðar sem lenti í árekstri bætur vegna tjóns sem varð á munum hans inni í bifreiðinni. Meðal muna sem eigandi fékk bætur fyrir voru, gleraugu, úr, lopapeysa, nestistaska og fleira.

Sömu reglur gilda um bótarétt ökumanns vegna munatjóns og gilda um eigendur bifreiða við árekstur.⁸²

3.6.2 Líkamstjón ökumanns og eiganda bifreiðar

Hugtakið líkamstjón er notað í rúmri merkingu í skaðabótarétti.⁸³ Undir það fellur þá m.a. meiðsl á líkama hvort sem tjón leiðir til dauða eða ekki, og tjón sem er tilkomið vegna áverkanna, t.d. atvinnumissir og andlegt áfall.⁸⁴ Bótaregla 89. gr. umfl. gildir um rétt eiganda og ökumanna bifreiða vegna þess líkamstjón sem þeir verða fyrir við árekstur.⁸⁵

Ökumenn eiga ekki bótarétt eftir ákvæði 1. mgr. 88. gr. umfl. Þeir njóta heldur ekki reglunnar í 2. mgr. 88. gr. umfl. þar sem einfalt gáleysi hefur engin áhrif á skaðabótakröfu. Oft slasast ökumaður vegna eigin gáleysis og er þá réttur ökumanns til skaðabóta oft enginn eða mjög takmarkaður.⁸⁶ Með umferðarlögum nr. 50/1987 var réttur ökumanna til skaðabóta vegna líkamstjóns bættur til muna með 92. gr. umfl. en þar er að finna reglur um slysatryggingu ökumanns. Slysatryggingin greiðir ökumanni bætur fyrir líkamstjón þótt

⁷⁸ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 444.

⁷⁹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 444.

⁸⁰ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 444.

⁸¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 75.

⁸² Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 75.

⁸³ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 56.

⁸⁴ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 56.

⁸⁵ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 75.

⁸⁶ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 114.

skilyrði 88. gr. og 89. gr. umfl. séu ekki fyrir hendi.⁸⁷ Ökumaður á því rétt á bótum þrátt fyrir að hann beri sjálfur ábyrgð á slysi, t.d. árekstri, ef hann hefur valdið slysinu með einföldu gáleysi. Eigendum og ökumönnum ökutækja sem lenda í árekstri er tryggður bótaréttur í 92. gr. umfl. Þar kemur fram að ökumaður sem stjórnar ökutæki skuli vera tryggður slysatryggingu, slík trygging gildir þó bara ef ökumaður er ekki að nota ökutækið í heimildarleysi og að líkamstjónið verði rakið til notkunar ökutækisins.⁸⁸ Ef váttryggingartaki er ekki ökumaður bifreiðar en slasast sem farþegi í eigin ökutæki eða á annan hátt vegna notkunar þess þá á hann rétt til bóta samkvæmt 92. gr. umfl.⁸⁹ Nánar verður fjallað um 92. umfl. í kafla 4.3.

3.7 Rök fyrir að mismunandi reglum er beitt um ákvæðin

Rök að baki hinni hlutlægu reglu umferðarlaga hafa frá upphafi verið talin vera vegna hættueiginleika ökutækis.⁹⁰ Það hefur verið talið réttmætt og eðlilegt að þeir sem noti ökutæki beri áhættuna sem af því geti stafað, enda eiga þeir að sjá til þess að ökutæki uppfylli ákveðnar kröfur þannig að sem minnst hætta stafi af þeim.⁹¹

Sakarreglan á við þegar árekstur verður á milli tveggja eða fleiri ökutækja. Ástæðan fyrir því er að ekki er talið að annað ökutækið hafi meiri hættueiginleika heldur en hitt. Þau verða því að teljast jafnhættuleg hvort öðru. Því hefur verið talið réttast að beita sakarreglunni um tjón sem verður með þessum hætti en ekki hlutlægri ábyrgð eins og gert er í 1. mgr. 88. gr. umfl.⁹² Einnig hefur verið sýnt fram á það að ef menn beittu hlutlægu ábyrgðarreglunni í öllum tilvikum þegar árekstur verður þá gæti það haft í för með sér mjög ósanngjarna niðurstöðu fyrir aðila máls. Því hefur verið talið sanngjarnara að beita reglunni um sök aðila.⁹³

3.8 Hver ber ábyrgð eftir 88. og 89. gr. umfl.?

3.8.1 Skráður eða skráningarskyldur eigandi

Í 90. gr. umfl. er að finna reglu um það hver það er sem ber bótaábyrgð eftir 1. mgr. 88. gr. og 89. gr. umfl. Í 1. mgr. 90. gr. umfl. segir: „Skráður eða skráningarskyldur eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á því og er fébótaskyldur skv. 88. og 89. gr.“

⁸⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 115.

⁸⁸ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 449.

⁸⁹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 449.

⁹⁰ Hákon Árnason: „Notkunarhugtak 1. mgr. 88. gr. og 1. mgr. 91. gr. umfl.“ bls. 75.

⁹¹ Theodór B. Línal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 6.

⁹² Arnljótur Björnsson: „Fébótaábyrgðareglur umferðarlaga nr. 26/1958“, bls. 82.

⁹³ Theodór B. Línal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðarlaga nr. 23, 16. júní 1941“, bls. 4.

Þá kemur fram í 2. mgr. ákvæðisins að ef ökutæki er notað í algjöru heimildarleysi þá færast fébótaskyldan yfir á þann sem það gerir.

Skráningarskyldur eigandi ökutækis er oftast formlega skráður eigandi þess.⁹⁴ Ef enginn er skráður eigandi ökutækis þá ber sá sem er skráningarskyldur ábyrgð samkvæmt 1. mgr. 90. gr. umfl.

Þegar annar aðili er skráður fyrir ökutæki en sá sem er skráningarskyldur þá hvílir ábyrgðin á þeim sem er skráður fyrir ökutækinu.⁹⁵ Það er hinsvegar óeðlilegt að sá sem hefur keypt ökutæki og vanrækt að tilkynna eigandaskipti komist hjá skaðabótaábyrgð af þeim sökum. Hugsanlegt er að í þeim tilvikum yrði litið á óskráðan kaupanda sem umráðamann ökutækis og hann því látinn bera ábyrgð.⁹⁶

Eigandi ökutækis er skaðabótaskyldur samkvæmt 1. mgr. 90. gr. umfl. vegna þess tjóns sem verður vegna notkunar ökutækis hans sem bótaskyld er eftir reglum 1. mgr. 88. gr. eða 89. gr. umfl., hvort sem eigandinn bar sjálfur ábyrgð á tjóninu eða einhver annar. Undantekning frá því er ef ökumaður veldur tjóni sem hefur tekið bifreið í algjöru heimildarleysi líkt og fram kemur í 2. mgr. 90. gr. umfl.⁹⁷

Orðinu umráðamaður var bætt inn í 1. gr. 90. gr. umfl. með lögum nr. 44/1993. Það var gert til að fella skaðabótaábyrgð á þann sem fer með ökutæki sem sína eign þrátt fyrir að hafa ekki fullkominn eignarétt yfir því en fer með heimild ökutækis á grundvelli sammings. Það er t.d. töluvert um það að ökutæki séu í eign eignarleigufyrirtækja en notuð af umráðamönnum.⁹⁸

3.8.2 Ökutæki notað í algjöru heimildarleysi

Í 2. mgr. 90. umfl. er að finna undantekningu frá 1. mgr. 90. gr. umfl. um að ekki skipti máli hvort eigandi eða einhver annar valdi tjóni. Þar kemur fram að ef ökutæki er notað í algeru heimildarleysi þá flytjist bótaábyrgðin yfir á þann sem það gerir. Orðin *algert heimildarleysi* hafa verið skýrð svo þröngri lögskýringu að þau ná fyrst og fremst yfir það þegar ökutæki er stolið.⁹⁹ Á þetta atriði reyndi í *Hrd. 1968, bls. 18* þar sem A lenti í árekstri á vinnubifreið utan vinnutíma. V, fyrirtækið sem A vann hjá, taldi að hann hefði verið á bifreiðinni í heimildarleysi. Ekki var talið í dómnum að hann hefði verið á bifreiðinni í heimildarleysi þar sem talið var að fyrirtækið hefði fengið A vörslu bifreiðarinnar. Ekki var því talið að 2. mgr. 69. gr. laga nr. 26/1958 (sbr. nú 2. mgr. 90. gr. umfl.) leysti V undan ábyrgð.

⁹⁴ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 77.

⁹⁵ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 78.

⁹⁶ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 78.

⁹⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 79.

⁹⁸ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 445.

⁹⁹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 80.

3.8.3 Ábyrgð eftir almennum skaðabótareglum

Tjónþoli getur átt rétt á bótum eftir almennum skaðabótareglum skv. 3. mgr. 90. gr. Almennar reglur geta þá gilt þar sem reglur í 88. gr., 89. gr. og 1. og 2. mgr. 90. gr. umfl eiga ekki við.¹⁰⁰ Bótareglur umferðarlaga að skerða því ekki rétt tjónþola til að beita almennum skaðabótareglum, t.d. sakarreglunni á hendur eiganda, ökumönnum eða öðrum.¹⁰¹ Þrátt fyrir þessa heimild þá hefur tjónþoli sjaldnast hagsmuni af því að beita almennum reglum vegna tilvistar lögmæltra ökutækjatrýgginga.¹⁰²

4 Vátryggingar

Skaðabótareglur umferðarlaga næðu tæpast tilgangi sínum ef ekki væru vátryggingar til staðar enda verður oft mikið tjón í umferðarslysum sem mörgum gæti reynst erfitt að bæta.¹⁰³ Í umferðarlögum er mælt fyrir um tvenns konar vátryggingar, annars vegar ábyrgðartryggingu í 91. gr. umfl. og hins vegar slysatrygging ökumanns og vátryggingartaka í 92. gr. umfl. Einnig er hægt að vátryggja enn frekar með frjálsum vátryggingarsamningum.¹⁰⁴ Vátryggingarskylda hvílir á eiganda bifreiðar en getur flust yfir á varanlega umráðamann bifreiðar og er þá umráðamaður skilgreindur á sambærilegan hátt og í 1. mgr. 90. gr. umfl.¹⁰⁵

4.1 Ábyrgðartrygging

Samkvæmt 91. gr. umfl. þá er skylt að ábyrgðartryggja öll skráningarskyld ökutæki. Ábyrgðartrygging ökutækis tryggir vátryggðan gegn þeim fjárútlátum sem hann verður fyrir þegar tjónþoli á skaðabótakröfu gegn honum vegna líkams- eða munatjóns sem hann hefur orðið fyrir og eigandi bifreiðar eða annar ber ábyrgð á.¹⁰⁶ Megintilgangur ábyrgðartryggingar er að vernda hinn bótaskylda gegn fjárútlátum og tryggja tjónþola bætur í tilvikum þar sem hann hefði þurft að bera tjón sitt sjálfur.¹⁰⁷

Notkunarhugtak 1. mgr. 91. gr. umfl. er rýmra en í notkunarhugtaki 1. mgr. 88. gr. umfl. svo ábyrgðartryggingin tekur yfir ýmsar aðrar skaðabótakröfur en þær sem stofnast vegna tjóns af völdum ökutækis skv. 1. mgr. 88. gr. umfl.¹⁰⁸ Það sést m.a. í *Hrd. 1991, bls. 2006*.

¹⁰⁰ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 81-82.

¹⁰¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 82.

¹⁰² Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 445.

¹⁰³ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 446.

¹⁰⁴ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 446.

¹⁰⁵ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 155.

¹⁰⁶ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 149.

¹⁰⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 87.

¹⁰⁸ Helgi Birgisson: „Notkunarhugtak umferðarlaga – í ljósi nýgenginna hæstaréttardóma –“, bls. 711.

Piltur hjólaði á kyrrstæða bifreið og slasaðist. Ekki var talið að bifreiðin hefði verið í notkun í skilningi 67. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 (sbr. nú 88. gr. umfl.). Ökumaður bifreiðarinnar var talin hafa sýnt af sér saknæma háttsemi með því að leggja bifreiðinni þar sem hún var og bar eigandinn því ábyrgð eftir almennum reglum. Eigandi og tryggingafélagið voru dæmd bótaskyld á grundvelli reglu í eldri umferðarlögum sem er sama efnis og 1. mgr. 91. gr. núgildandi umferðarlaga.

Ábyrgðartryggingin nær einnig yfir þær skaðabótakröfur sem gerðar eru á eiganda bifreiðar við árekstur.¹⁰⁹ Í 2. mgr. 95. gr. umfl. er að finna heimild fyrir váttryggingafélag til að endurkrefja þann, sem hefur fengið bætur, um bæturnar ef tjóni hefur verið valdið af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Ökumaður sem veldur tjóni á almennt ekki rétt á að fá bætur úr ábyrgðartryggingu ökutækis.¹¹⁰ Sbr. *Hrd. 18. febrúar 2010 (340/2009)* þar sem ekki var talið skipta máli fyrir réttarstöðu N, að G hefði vanrækt að kaupa ábyrgðartryggingu skv. 91. gr. umfl. til að tryggja greiðslu skaðabóta vegna tjóns af völdum sleða, enda var N ökumaður sleðans og naut því ekki verndar ábyrgðartryggingar 91. gr. umfl.

4.2 Slysaftrygging ökumanns og váttryggingartaka

Slysaftryggingu ökumanns var komið á vegna þess að sú staða gat komið upp að eigendur og ökumenn fengju ekki tjón sitt bætt vegna þess að það var hvorki bótaskyldt eftir umferðarlögum né almennum skaðabótareglum.¹¹¹ Greiddar eru bætur úr slysaftryggingu ökumanns þótt hvorki séu skilyrði 1. mgr. 88. gr. og 89. gr. umfl. uppfyllt, né skilyrði annarra skaðabótareglna utan samninga.¹¹² Slysaftrygging ökumanns bætir eingöngu líkamstjón en þó hefur það verið túlkað svo að munatjón sem er mjög tengt líkamstjóni eins og t.d. gleraugu, gervitennur og fleira beri að bæta eftir 92. gr. umfl.¹¹³ Bótaréttur ökumanna er sjálfstæður og glatar hann ekki réttinum þótt eigandi ökutækis hafi fírrt sig rétti til bóta.¹¹⁴ Líkamstjón sem ökumaður eða váttryggingartaki verður fyrir verður aðeins bætt ef tjón verður rakið til notkunar ökutækis.¹¹⁵ Notkunarhugtak 92. gr. umfl. er það sama og notkunarhugtak 1. mgr. 88. gr. umfl.¹¹⁶ Ökumaður verður að hafa orðið fyrir tjóni við stjórn ökutækis en váttryggingartaki getur einnig öðlast rétt til bóta skv. 92. gr. umfl. ef hann slasast sem farþegi í

¹⁰⁹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 447.

¹¹⁰ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 449.

¹¹¹ Logi Guðbrandsson: „Tilurð reglna um slysaftryggingu ökumanns og tilgangur slíkrar lagasetningar“, bls. 74.

¹¹² Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 115.

¹¹³ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 450.

¹¹⁴ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 449.

¹¹⁵ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 449.

¹¹⁶ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 450.

eigin ökutæki eða slys hefur hlotist á annan hátt vegna notkunar ökutækis.¹¹⁷ Eigandi ökutækis getur því öðlast bótarétt samkvæmt slysaftryggingu ökumanns ef hann slasast vegna notkunar ökutækis þótt hann aki því ekki sjálfur.¹¹⁸

4.3 Ólögæltar tryggingar

Hér er fjallað um þær tryggingar sem ekki er skylt að hafa samkvæmt lögum.

Húftrygging ökutækis er valfrjáls váttrygging sem tryggir ökutækið sjálft og venjulegt fylgifé ökutækis fyrir því tjóni sem verður á því.¹¹⁹ Ákvæði laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 gilda um samninga vegna húftrygginga.¹²⁰ Eigandi á oft ekki rétt á að fá tjón sitt bætt eftir almennum skaðabótareglum þegar bifreið hans skemmist og því getur verið mikilvægt fyrir hann að hafa húftryggingu.¹²¹ Húftrygging tekur yfir ýmiss konar tjónsorsakir, t.d. árekstur, áakstur, útafakstur og fleira¹²²

Brunatrygging er valfrjáls váttrygging, sem tekur til eldingar, eldsvoða og sprengingar vegna eldsvoða sem valda tjóni á bifreið.¹²³

Framrúðutrygging er oftast boðin með ábyrgðartryggingu þrátt fyrir að hún falli ekki þar undir. Framrúðutrygging er sjálfstæð og gildir einungis ef rúðan brotnar og það gerist ekki við það að verið sé að taka hana úr eða setja hana í.¹²⁴

5 Niðurstaða

Árið 1914 setti Alþingi lög sem áttu að tryggja skaðabætur fyrir þá sem urðu fyrir tjóni af völdum bifreiða. Þessar reglur héldu svo áfram að þróast og er nú að finna m.a. í 1. mgr. 88. gr. umfl. og 89. gr. umfl.

Mismunandi reglur gilda samkvæmt ákvæðunum. Hlutlæg bótaregla gildir um 1. mgr. 88. gr. umfl. og þess vegna á tjónþoli auðveldara með að fá tjón sitt bætt frá tjónvaldi ef honum tekst að sýna fram á að tjón sitt falli undir 1. mgr. 88. gr. umfl. Í 89. gr. umfl. gildir hins vegar sakarreglan og þá þarf tjónþoli að sýna fram á sök aðila til þess að eiga rétt á bótum fyrir það tjón sem hann verður fyrir. Þess vegna er mikilvægt að átta sig á hvaða tjón það er sem heyrir undir 1. mgr. 88 gr. umfl. og hvaða tjón það er sem heyrir undir 89. gr. umfl. Þegar t.d.

¹¹⁷ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 119.

¹¹⁸ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 115.

¹¹⁹ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 450.

¹²⁰ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 450.

¹²¹ Arnljótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*, bls. 223.

¹²² Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 451.

¹²³ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 451.

¹²⁴ Viðar Már Matthíasson: *Skaðabótaréttur*, bls. 451.

árekstur verður þá getur orðið mismunandi tjón á hagsmunum margra aðila, ökutækin skemmast venjulega svo eigendur verða fyrir tjóni, ökumenn geta slasast og orðið fyrir eignatjóni, slys geta orðið á farþegum og munum innan ökutækis og slys getur orðið á mönnum eða munum utan ökutækis. Í þessari ritgerð hefur verið leitast við að útskýra það hvaða tjón fellur undir 1. mgr. 88. gr. umfl. og hvaða tjón fellur undir 89. gr. umfl. Í stuttu máli þá fellur allt tjón á munum þriðja manns innan eða utan ökutækis, allt líkamstjón þriðja manns og það líkamstjón sem þriðji maður verður fyrir sem farþegi í ökutæki undir 1. mgr. 88. gr. umfl. Undir 89. gr. umfl. fellur svo það tjón sem verður við árekstur ökutækja og það tjón á munum eigandans innan ökutækis, munum ökumanns í ökutækinu, tjón sem verður vegna afnotamissis, líkamstjón ökumanns og eiganda og það tjón sem verður á munum eiganda og ökumanns utan ökutækis.

Þá var leitast við að útskýra notkunarhugtak 1. mgr. 88. gr. umfl. í stuttu máli. Þó eru mörg vafaatriði tengd notkunarhugtakinu sem ekki var farið yfir í ritgerðinni. Í meginatriðum fellur það undir notkunarhugtakið ef ökutæki er notað í eðlilegum og venjulegum tilgangi og hættueiginleikar þess eru til staðar.

Fjallað var um hver ber ábyrgð á ökutæki í skilningi 90. gr. umfl. en það er eigandi eða, eftir atvikum, varanlegur umráðamaður. Ef ökutæki er notað í algjöru heimildarleysi þá flyst ábyrgðin yfir á þann sem það gerir.

Í lok ritgerðarinnar var fjallað um lögbundnar og frjálsar tryggingar. Það er nauðsynlegt svo skaðabótareglur umferðarlaga virki sem skyldi að ákveðnar tryggingar séu til staðar enda oft mikið tjón sem verður í umferðarslysum sem einstaklingar gætu átt erfitt með að bæta. Lögbundnar tryggingar er að finna í 91. gr. og 92. gr. umfl. Í 91. gr. umfl. er ábyrgðartrygging ökutækis sem tryggir váttryggðan þegar skaðabótakrafa er gerð á hendur honum vegna líkamstjóns eða munatjóns en í 92. umfl. er slysatrygging ökumanns og váttryggingataka sem tryggir líkamstjón ökumanns og váttryggingartaka.

HEIMILDASKRÁ

Alþingistíðindi.

Arnþjótur Björnsson: „Féþótaábyrgðarreglur umferðarlaga nr. 26/1958“. *Úlfþjótur*, 2. tbl. 1964, bls. 61-85.

Arnþjótur Björnsson: „Skaðabótareglur umferðarlaga nr. 40/1968“. *Úlfþjótur*, 2. tbl. 1975, bls. 102- 138.

Arnþjótur Björnsson: *Skaðabótaréttur, kennslubók fyrir byrjendur, 2.útgáfa*. Reykjavík 2010.

Arnþjótur Björnsson: *Ökutæki og tjónbætur*. Reykjavík 2003.

Hákon Árnason: „Notkunarhugtak 1. mgr. 88. og 1. mgr. 91. gr. umfl.“ *Úlfþjótur*, 1. tbl. 1996, bls. 76-79.

Helgi Birgisson: „Notkunarhugtak umferðarlaga í ljósi nýgenginna hæstaréttardóma“, *Úlfþjótur*, 4. tbl. 1997, bls. 703-714.

Logi Guðbrandsson: „Tilurð reglna um slysatryggingu ökumanns og tilgangur slíkrar lagasetningar.“ *Úlfþjótur*, 1. tbl. 1996, bls. 74-75.

Theodór B. Línþal: „Nokkrar athugasemdir við 34. gr. bifreiðalaga nr. 23, 16. júní 1941“. *Úlfþjótur*, 3. tbl. 1947, bls. 3-10.

Viðar Már Matþíasson: *Skaðbótaréttur*. Reykjavík 2005.

DÓMASKRÁ

Dómar Hæstaréttar:

Hrd. 1947, bls. 168

Hrd. 1958, bls. 112

Hrd. 1959, bls. 671

Hrd. 1964, bls. 138

Hrd. 1966, bls. 375

Hrd. 1968, bls. 18

Hrd. 1971, bls. 1107

Hrd. 1989, bls. 653

Hrd. 1991, bls. 2006

Hrd. 1997, bls. 829

Hrd. 1997, bls. 3523

Hrd. 2000, bls. 557 (342/1999)

Hrd. 2000, bls. 1791 (1/2000)

Hrd. 2001, bls. 426 (323/2000)

Hrd. 2001, bls. 3080 (77/2001)

Hrd. 2006, bls. 320 (370/2005)

Hrd. 18. febrúar 2010 (340/2009)

