

## D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 15. janúar 2014 í máli nr. E-58/2013:

A

*(Þormóður Skorri Steingrímsson hdl.)*

**gegn**

B

*(Ingvar Sveinbjörnsson hrl.)*

Mál þetta sem dómtekið var 7. janúar 2014 var höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur 19. desember 2012 af A, [...] á hendur B, [...].

### Kröfur aðila

Dómkröfur stefnanda eru þær að viðurkennd verði skaðabótaskylda B, á líkamstjóni, sem stefnandi hafi orðið fyrir, 1. ágúst 2008, er hann hafi orðið á milli óskráðrar bifreiðar og annarrar bifreiðar. Þá krefst stefnandi þess að stefnda verði gert að greiða honum málskostnað, líkt og málið væri ekki gjafsóknarmál, samkvæmt málskostnaðaryfirliti, sem lagt verði fram við aðalmeðferð málsins.

Stefndi gerir þær dómkröfur að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og honum dæmdur málskostnaður að mati réttarins.

### Atvik máls

Stefnandi varð fyrir slysi, 1. ágúst 2008, er hann klemmdist á milli tveggja bifreiða á bifreiðastæði C við [...]. Rannsóknarlögregla var kölluð á vettvang. Stefnandi var fluttur með sjúkrabifreið á slysa- og bráðadeild Landsspítala - háskólasjúkrahúss. Við skoðun reyndist hann m.a. rifbrotinn og með brot á þvertindaliðbol í mjóhrygg hægra megin. Þá sást blóðsöfnun, sem virtist koma frá nýrnahettu auk þess sem mar sást á vinstra nýra með einkennum um blóðsöfnun. Þá greindist mjúkáverki á

mjóðm og mar yfir brjóstkassa og vinstri sköflung.

Aðdraganda slyssins er að nokkru lýst í skýrslu lögreglu og er hún byggð á frásögn tveggja vitna. Vitnið F kvaðst hafa setið í öikumannssæti bifreiðarinnar D, sem verið hafi kyrrstæð á bifreiðastæðinu við C, þegar hann hafi séð bifreiðina E koma akandi aftur á bak á mikilli ferð. Hafi bifreiðin E lent á bifreiðinni D, fyrst á farþegahurðinni að framan, og hafi hann þá séð hurðina á bifreiðinni E opnast og öikumanninn detta út úr bifreiðinni. Bifreiðin E hafi hins vegar haldið áfram að „klessast“ aftur með bifreiðinni D og öikumaður E þá klemmst á milli bifreiðanna, þar sem þær hafi legið saman. Vitnið kvaðst strax hafa farið út úr bifreiðinni D og séð að öikumaður E var klemmdur á milli bifreiðanna og farinn að blána í andliti. Hafi vitnið náð að ýta bifreiðunum aðeins í sundur til að losa þrýsting af brjósti öikumannsins. Starfsmaður C hafi síðan komið og honum tekist að blása lofti í öndunarfæri öikumannsins. Lögreglan hafi í framhaldinu komið á vettvang og náð að ýta bifreiðunum vel í sundur. Kvað vitnið öikumann E hafa verið meðvitundarlausan, þegar hann hafi verið klemmdur á milli bifreiðanna, en komist til meðvitundar við framangreindar björgunaraðgerðir. Vitnið S kvaðst hafa verið næst í röðinni til að keyra inn í skoðunarstöðina, þegar hún hafi séð bláa bifreið (D) koma akandi hægra megin framhjá bifreið sinni og aðra bifreið, hvíta að lit (E), koma bakkandi á mikilli ferð. Kvaðst vitnið aldrei hafa séð bifreið vera bakkað jafn hratt. Hvíta bifreiðin hafi lent á bláu bifreiðinni.

Lögregluskýrsla var tekin af stefnanda, 22. ágúst 2008. Lýsti hann aðdraganda slyssins með þeim hætti að hann hefði átt pantaðan tíma hjá C, 1. ágúst kl. 14, vegna skoðunar á bifreiðinni E. Kvaðst hann hafi látið flytja bifreiðina til C en hún hafi verið afskráð. Töf hafi orðið á því að bifreiðin væri tekin til skoðunar og hann því þurft að drepa á bifreiðinni til að hún yrði ekki bensínlaus. Kvaðst hann hafa teygst sig inn í bifreiðina til að drepa á henni en þá óvart rekið sig í gírstöngina og bifreiðin hrokkið af stað, aftur á bak. Hafi hann reynt að stíga á bremsuna en verið í opnum útiskóm og fóturinn runnið af bremsunni yfir á bensíngjöfina og skórinn fest á bensíngjöfinni. Hann hafi vitað af bifreið fyrir aftan sig og að í henni væri kona með barn. Hann hafi reynt að beygja bifreiðinni frá bifreið konunnar til að forðast árekstur en verið þá hálfur inn í bifreiðinni. Hann hafi tekið mjög krappa beygju en dottið við það út úr bifreiðinni og lent milli bifreiðarinnar og annarrar bifreiðar, sem hann hafi ekið á. Aðspurður um tryggingar bifreiðarinnar E, þar sem hún væri samkvæmt opinberri ökutækjaskrá ótryggð, svaraði stefnandi því til að bifreiðin hafi verið afskráð, þegar slysið hefði orðið. Hann hefði látið flytja bifreiðina til C.

Í skýrslu skoðunarmanns sem skoðaði bifreiðina E eftir óhappið kemur fram að bifreiðin hafi verið í fullkomnu lagi, að því undanskildu að sjálfskiptiskalinn hafi ekki sýnt rétta gírskiptingu. Hann hafi sýnt N (hlutlaus) þegar hann hafi átt að sýna R (aftur á bak).

Bifreiðin E var eins og áður greinir afskráð, þegar umrætt slysið vildi til, og því ekki tryggð lögmæltri ábyrgðartryggingu ökutækja skv. 91. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þá var slysatrygging öikumanns skv. 1. mgr. 92. gr. laga nr. 50/1987, af sömu ástæðu, ekki í gildi. Bifreiðin var skráð eign eiginkonu stefnanda.

Stefndi er m.a. uppgjörsaðili vegna tjóna af völdum þekktra óvátryggðra skráningarskyldra ökutækja, sbr. 18. og 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um

lögmæltar ökutækjatrýggingar. Stefndi mun hafa ritað stefnanda bréf, 20. ágúst 2008, þar sem honum var tilkynnt að bótakrafa væri komin fram á hendur stefnda vegna tjóns á bifreiðinni D, 1. ágúst 2008. Ætti stefndi endurkröfu á hendur eiganda/ökumanni hins ótryggða ökutækis E, kæmi til þess að stefndi bætti umrætt tjón. Málið hefði verið lagt fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna sem lagt hefði alla sök á tjóninu á ökumann E. Með bréfi 11. september 2008 tilkynnti stefndi stefnanda að hann hygðist innan skamms gera umrætt tjón upp við tjónþola en tjónið væri áætlað 120.000 krónur. Með bréfi stefnda, 17. október 2011, staðfesti hann móttöku bréfs lögmans stefnanda frá 6. október 2011 þar sem stefnda hafði verið kynnt meint líkamstjón stefnanda, sem ökumanns bifreiðarinnar E, vegna slyssins, 1. ágúst 2008. Í bréfi stefnda kemur fram að félagið telji að ökumaður óváttryggðrar bifreiðar, sem valdi tjóni, geti ekki eignast kröfu á hendur stefnda vegna atburðarins. Í bréfinu segir:

Í VI. kafla reglugerðar nr. 424/2008, sem í gildi var á tjónsdegi, er fjallað um bætur til tjónþola af völdum óváttryggðs ökutækis. Reglur þessar eru í samræmi við reglur Evrópusambandsins í þessu efni, og taka fyrst og fremst mið af hagsmunum þriðja manns, þ.e.a.s. að tjónþolinn eignast rétt á hendur B, hafi ökutækið verið óváttryggt, í sama mæli eins og ábyrgðartrygging hafi verið í gildi. M.ö.o. ökumaður sem veldur tjóni, eignast aldrei sjálfur bótarétt úr lögboðinni ábyrgðartryggingu ökumanns, og ekki heldur gagnvart B, reynist ökutæki hans óváttryggt. Þótt slysatrygging ökumanns skv. 92. gr. umferðarlaga reynist ekki í gildi, eignast ökumaður þess aldrei rétt til bóta hjá B. Taka reglur 424/2008 ekki til slíkra atvika.

Stefnandi vildi ekki una framangreindri afstöðu stefnda og var ágreiningur þeirra lagður fyrir Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum með bréfi lögmans stefnanda, 5. júlí 2012. Gerði stefnandi þá kröfu fyrir nefndinni að úrskurðað yrði að stefnandi ætti skaðabótakröfu á hendur stefnda vegna þess líkamstjóns er hann hefði orðið fyrir, 1. ágúst 2008. Með bréfi til nefndarinnar, 12. júlí 2012, hafnaði stefndi kröfu stefnanda.

Í niðurstöðu Úrskurðarnefndarinnar, 21. ágúst 2012, var því hafnað að stefnandi ætti rétt á bótum úr hendi stefnda. Í álitni nefndarinnar segir:

Samkvæmt 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal ráðherra setja reglur um skyldu váttryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óváttryggðra og óþekktra ökutækja. Samkvæmt 3. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar skal B sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af notkun ökutækis sem engin ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir eða váttrygging þess hefur verið felld niður af váttryggingarfélaginu eða ekki haldið í gildi. Af ákvæði þessu er ljóst að því aðeins getur komið til greiðsluskyldu B að tjónþoli hefði átt rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu óváttryggðs ökutækis ef váttryggingin hefði verið í gildi er slysið varð. Sem stjórnandi bifreiðarinnar E hefði M ekki átt rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu hennar heldur slysatryggingu ökumanns skv. 92. gr.

umferðarlaga. Enginn grundvöllur er að lögum til að krefjast bóta úr hendi B sem ella hefðu átt að greiðast úr slysatryggingunni. Ökutækjatilskipanir Evrópusambandsins, sem vísað er til að hálfu M í þessu sambandi, breyta engu í þessum efnum. M á því ekki rétt á bótum úr hendi B.“

Í máli þessu greinir aðila á um hvort stefndi hafi, þegar framangreint slys varð hinn 1. ágúst 2008, verið við stjórn bifreiðarinnar E og því ökumaður hennar í skilningi 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eða þriðji maður, sem byggt hefði getað kröfur sínar vegna slyssins á 88. gr., sbr. 91. gr. laga nr. 50/1987, ef bifreiðin hefði verið skráð. Þá greinir aðila á um hvort ökumaður óskráðrar bifreiðar geti átt bótarétt á hendur stefnda á grundvelli 92. gr. laga nr. 50/1987.

### **Málsástæður stefnanda og tilvísun til réttarheimilda**

Stefnandi byggir dómkröfur sínar á því að samkvæmt 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 beri stefnda skylda til þess að bæta tjón sem verði vegna notkunar bifreiða (vélknúinna ökutækja) sem séu óváttryggðar, sama hvort þær séu íslenskar eða erlendar. Slysíð, 1. ágúst 2008, hafi orðið með þeim hætti, að stefnandi hafi staðið í hurðaropi bifreiðarinnar E og teygt sig í stýri hennar, til að forða henni frá árekstri við aðra bifreið. Hann hafi síðan fallið út úr bifreiðinni og lent á milli hennar og annarrar bifreiðar, E. Stefnandi telji, eins og atvik málsins séu vaxin, að hann eigi tvímælalaust rétt á bótum úr hendi stefnda vegna líkamstjóns síns, annað hvort sem þriðji maður og ef ekki, þá sem ökumaður bifreiðarinnar. Fyrir því séu færð eftirfarandi rök. Eins og fram komi í atvikalýsingu í stefnu hafi stefnandi ekki verið ökumaður bifreiðarinnar, þ.e. ekki við stjórn hennar, er hann hafi orðið fyrir því líkamstjóni, sem málið snúist um, heldur hafi hann verið fyrir utan bifreiðina. Stefnandi hafi orðið á milli bifreiðarinnar, sem hann hafði komið með til skráningar, og annarrar bifreiðar. Stefnandi geti því ekki talist hafa verið ökumaður bifreiðarinnar, er hann hafi slasast, þar sem hann hafi verið fyrir utan bifreiðina og ekki við stjórn hennar. Byggi stefnandi á að í 2. mgr. 92. gr. umferðarlaga segi svo: „Váttryggingin skal tryggja bætur fyrir líkamstjón sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækis, enda verði slysíð rakið til notkunar ökutækis í merkingu 88. gr.“ Með vísan til atvikalýsingarinnar í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, verði að telja að stefnandi hafi verið fyrir utan bifreiðina, er hann hafi slasast og þar með þriðji maður og hefði sem slíkur notið bótaréttar úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar, skv. 88. gr. umferðarlaga og dómafordæmum, hefði hún verið skráð og tryggð. Bifreiðin E hafi verið flutt til skoðunar af fyrirtæki, sem sjái um slíka flutninga. Bifreiðin hafi verið sett í gang af flutningsmanni, þegar hún hafi verið sett á bifreiðastæðið, þar sem hún hafi verið, þegar stefnandi hafi ætlað að slökkva á vél hennar, þar sem honum hafi verið tilkynnt að hún fengi ekki skoðun alveg strax. Vegna þess að stefnandi hafi þurft að bíða í einhvern tíma hafi hann farið og drepíð á bifreiðinni, en lítið eldsneyti hafi verið á henni og stefnandi haft áhyggjur af að það gæti klárast, ef bifreiðin stæði lengi í gangi. Stefnandi hafi ekki verið undir stýri bifreiðarinnar, heldur hafi hann staðið fyrst, eftir að bifreiðin fór af stað, í hurðaropi bílstjóramegin og teygt sig í stýrið til að forða árekstri, samanber atvikalýsinguna í

fyrirliggjandi lögregluskýrslu, en síðan fallið út úr bifreiðinni og verið utan hennar, þegar hann hafi orðið fyrir því líkamstjóni sem hann byggir á að hið stefnda félag eigi að bæta. Hefði stefnandi fengið einhvern annan til þess að drepa á bifreiðinni, svo sem starfsmann C, sé ólíklegt að sá einstaklingur væri talinn ökumaður bifreiðarinnar, hefði hann lent í sömu aðstæðum og stefnandi. Stefnandi virðist vera talinn ökumaður bifreiðarinnar, vegna þess að hann hafi komið með hana til skráningar og skoðunar. Stefnandi hafi ekki verið eigandi bifreiðarinnar. Bifreiðin hafi farið af stað fyrir mistök stefnanda, þar sem hann hafi rekið sig í gírstöngina. Ljóst sé samkvæmt framburði vitna, í lögregluskýrslu, að ekki sé annað hægt en að leggja trúnað á framburð stefnanda. Á því sé byggt af hálfu stefnanda, að hann hafi ekki verið ökumaður heldur þriðji maður, sem orðið hafi fyrir tjóni. Hefði bifreiðin verið skráð, hefði stefnandi, sem þriðji maður, átt rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar. Verði hins vegar út frá því gengið, að stefnandi hafi verið ökumaður bifreiðarinnar, vísi stefnandi aðallega til 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 93. gr., 91. gr. og 92. gr. s.l., varðandi kröfu sína á hendur stefnda en ákvæði 1. mgr. 94. umferðarlaga hljóði svo:

Ráðherra setur reglur um framkvæmd vátryggingaskyldunnar, þar á meðal um skyldu vátryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óvátryggðra og óþekktara ökutækja og um skyldu vátryggingafélaga til að gefa út vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur vegna tjóns sem varða vátryggt ökutæki eða að ekki sé um slíka kröfur að ræða.

Stefnandi byggir á því að í settum lögum sé kveðið á um skyldu stefnda til greiðslu bóta vegna þess líkamstjóns, sem stefnandi hafi orðið fyrir í ofangreindu umferðarslysi. Samkvæmt 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga sé beinlínis kveðið á um að tryggingafélög hér á landi skuli koma upp ábyrgðarkerfi, sem ábyrgist líkamstjón aðila sem slasist vegna notkunar óskráðra ökutækja. Samkvæmt samþykktum stefnda sé lögbundið hlutverk félagsins að greiða bætur sem hljótist af notkun óskráðra ökutækja. Stefnandi byggir mál sitt á því að félagið geti ekki undanþegið sig þeirri lagaskyldu, sem kveðið sé á um í settum lögum. Ekki dugi til að víkja settu lagaákvæði til hliðar að vísa til óskýrs ákvæðis í reglugerð. Grunnreglan sé einfaldlega sú, að verði líkamstjón af völdum óskráðs ökutækis beri að bæta það samkvæmt því sem fram komi í 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga. Í því sambandi breyti engu hvort um sé að ræða farþega eða ökumann, sbr. vátryggingarskylduna skv. 93. gr. umferðarlaga. Samkvæmt ökutækjatilskipunum Evrópusambandsins (ESB), 1. tilskipun frá 24. apríl 1972, nr. 72/166/EBE, 2. tilskipun frá 30. desember 1983, nr. 84/5/EBE, 3. tilskipun frá 14. maí 1990, nr. 90/232/EBE, 4. tilskipun frá 16. maí 2000, nr. 2000/26/EB og 5. tilskipun frá 11. maí 2005 nr. 2005/14/EB, séu allir þeir sem séu í bifreið, þegar slys verði, álitnir farþegar og þeir sem séu í bifreiðum eða utan bifreiða eiga einnig bótarétt. Sé í þessu sambandi vísað til 2. mgr. 1. gr. 1. tilskipunarinnar, sbr. d-lið 2. greinar 4. tilskipunarinnar, sbr. einnig grein Arnljóts Björnssonar í Línælu, bls. 9, þar sem segi neðanmáls: „Orðið farþegi virðist hér notað í svo víðtækri merkingu að það taki einnig til ökumanns.“ Stefnandi bendir í þessu sambandi á, að í greinargerð með lögum nr. 155/2007 segi, vegna innleiðingar 5. ökutækjatilskipunarinnar, að íslensku umferðarlögin þarfnist ekki breytinga hvað réttaröryggi tjónþola umferðarslysa varði, en af því verði að álykta

að íslensku umferðarlögin og reglugerðir skv. þeim uppfylli skilyrði ofangreindra ökutækjatilskipana um réttaröryggi allra tjónþola umferðarslysa. Stefnandi byggir á, að stefndi geti ekki undanþegið sig þeirri lagaskyldu, sem kveðið sé á um í settum lögum með tilvísun til óskýrra ákvæða í reglugerð. Hafi átt að undanskilja einhvern bótum skv. 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga, hefði orðið að taka það fram með skýrum hætti með lagasetningu. Stefnandi telur það vera alveg ljóst, samkvæmt öllum lögskýringagögnum, að sá sem slasist af völdum vélknúins ökutækis, sem ekki sé skráð og þar með ekki tryggt, eigi að hafa jafnan rétt og aðrir sem slasist af völdum slíkra tækja. Tryggingafélög hér á landi hafi skuldbundið sig til að standa sameiginlega að skaðabótageiðslum og eigi sömu reglur við, þegar ökutækið sé óskráð, og þegar ökutækið hafir verið skráð og þar með tryggt. Tryggingafélögin eigi að jafna þessum kostnaði á milli sín og gera ráð fyrir honum við álagningu iðgjalda. Stefnandi byggir á að reglugerð nr. 424/2008 um ökutækjategyggingar kveði hvergi á um það með skýrum hætti, að ekki eigi að greiða bætur til ökumanna sem slasist, en í 2. mgr. 1. gr. reglugerðarinnar sé kveðið á um að öll tryggingafélög á Íslandi skuli vera aðilar að stefnda. Þá sé kveðið á um réttindi þriðja manns í 4. gr. reglugerðarinnar, sem eigi jafnt við þegar um ökumann sé að ræða. Í síðustu málsgrein 18. gr. reglugerðarinnar segi: „B er sem ábyrgðaraðila skylt að greiða bætur fyrir tjón sem hlýst af notkun óþekktis eða óváttryggs skráningarskylds vélknúins ökutækis eins og nánar er kveðið á um í 20. gr.“ Þá segi svo í 4. mgr. 20. gr. reglugerðarinnar: „Skaðabætur skv. 1.- 3. mgr. greiðast af B á grundvelli gildandi umferðarlaga allt að váttryggingafjárhæð, sem þar er ákveðin.“ Byggi stefnandi á að 92. gr. umferðarlaga kveði á um bótarétt ökumanns eins og um skaðabætur væri að ræða. Þar með sé fyrir hendi váttrygging, er taki til skaðabótaskyldu, sbr. ofangreindar tilskipanir, sem gangi út frá að allir sem slasist í umferðarslysum njóti sambærilegs réttar. Annað bryti einnig gegn jafnræðisreglu stjórnarskrárinnar, sbr. 65. gr., sbr. 72. gr., þar sem krafa vegna líkamstjóns sé stjórnarskrárvarin eignarréttindi. Allar takmarkanir á bótaskyldu verði því að koma fram með skýrum hætti. Með hliðsjón af framangreindu verði hvergi séð, að stefnandi eigi ekki bótarétt. Komi það enn betur í ljós ef 1. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjategyggingar sé lesin, sem og 2. mgr. 3. gr. reglugerðarinnar. Hér sé því um rökleysu að ræða hjá stefnda, sem reyni að koma íslenskum tryggingafélögum undan þeim samningum, sem þau hafi gengist undir og beri ábyrgð á skv. iðgjaldaálagningu og í þeirri váttryggingaáhættu sem íslensk tryggingafélög taki á sig í gegnum stefnda skv. 94. gr. umferðarlaga og g- lið 2. gr. laga nr. 30/2004, sbr. 5. gr. laga nr. 56/2010. Grundvallaratriðið sé, að stefndi eigi að gera þá sem slasist, af völdum óskráðra vélknúinna ökutækja, jafnsetta og ef ökutækið hefði verið skráð og tryggt hjá tryggingafélagi. Hefði ökutækið verið tryggt, hefði eiganda bifreiðarinnar verið lögskyldt að taka ökumannstryggingu fyrir bifreiðina samkvæmt 92. gr. umferðarlaga þannig að skráðum eiganda hefði borið skylda til að taka tryggingu skv. 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga, sbr. 91. og 92. gr. s.l. Stefnandi telur að stefndi beri alla sönnunarbyrði í málinu á grundvelli þeirrar meginreglu váttryggingaréttar að þegar ákveðinn váttryggingaafburður hafi orðið, beri tjónþoli jafnan sönnunarbyrðina um að atvik falli undir gildissvið váttryggingarinnar, en það hafi stefnandi sannað. Á hinn bóginn beri viðkomandi tryggingafélag, í þessu tilviki stefndi, samkvæmt sömu grundvallarreglu, sönnunarbyrðina fyrir því að undanþáguákvæði í skilmálum félagsins, lögum eða reglugerðum eigi við og fyrri félagið ábyrgð. Byggi stefnandi á, að hann hafi í raun, eftir bótakafli umferðarlaga, haft ákveðna persónutryggingu skv. 94. gr. þeirra, samanber og II. hluta laga nr. 30/2004, sbr. 63. gr. laganna, en allar ábyrgðartakmarkanir verði samkvæmt þessum grundvallarreglum að skýra þröngt,

sbr. og 1. gr. laga nr. 56/2010, sem kveði á um að tryggingar snúist um fólk, fremur en hagsmuni tryggingafélaga. Stefnandi byggir á því að hann hafi lögvarða hagsmuni af því að viðurkenningarkrafa hans verði tekin til efnislegrar úrlausnar, þar sem sýnt hafi verið fram á að stefnandi hafi hlotið varanlegt líkamstjón í umferðarslysinu. Verði fallist á kröfu stefnanda sé hægt að meta líkamstjón hans eftir lögum um skaðabætur nr. 50/1993, s.s. hver sé miski og varanleg skerðing á aflahæfi stefnanda vegna áverkanna. Stefnandi sé enn undir læknishendi vegna afleiðinga slyssins og sé áskilinn réttur til að leggja fram frekari gögn um varanlegt líkamstjón hans. Stefnandi vísi til þeirra réttarreglna sem áður hafi verið raktar. Þá sé sérstaklega vísað til 90. 91., 92., 93 og 94. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, með síðari breytingum og ákvæða 18. og 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjategyggingar. Krafa um málskostnað sé reist á 129. gr. og 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

### **Málsástæður stefnda og tilvísun til réttarheimilda**

Stefndi kveðst alfarið hafna þeirri meginmálsástæðu stefnanda að hann hafi ekki verið ökumaður bifreiðarinnar E í umrætt sinn og eigi því bótarétt samkvæmt 88. gr. umferðarlaga nr. 55/1987. Fyrir það fyrsta telji stefndi nægilega upplýst og sannað að stefnandi hafi verið ökumaður E í umrætt sinn og geti því undir engum kringumstæðum átt bótarétt samkvæmt 88. gr. umferðarlaga. Í málinu liggja fyrir lögregluskýrsla um málsatvik þar sem skýrt komi fram og staðfest af vitnum að stefnandi hafi verið ökumaður bifreiðarinnar E, þegar henni hafi verið bakkað á bifreiðarstæði við C, 1. ágúst 2008. Stefnandi geti því ekki undir neinum kringumstæðum talist eiga bótarétt samkvæmt 88. gr. umferðarlaga en bótarétt samkvæmt þeirri skaðabótareglu eigi þeir einir sem teljist vera þriðji aðili samkvæmt almennum skaðabótareglum. Hafi slysið borið að með þeim hætti, sem stefnandi sjálfur lýsi, hafi hann verið ökumaður bifreiðarinnar E í umrætt sinn samkvæmt skýru og ótvíræðu dómafordæmi Hæstaréttar í málinu nr. 16/1999, í dómabindi réttarins 1999, bls. 3217. Í því máli hafi háttað svo til að viðgerðarmaður bifreiðar hafi verið talinn hafa verið við stjórn hennar fyrir það eitt að gangsetja hana inn um glugga bifreiðarinnar. Í máli því sem hér sé til meðferðar sé ekki aðeins því til að dreifa að stefnandi hafi teygt sig í kveikirás bifreiðar heldur sé að auki um það að ræða að stefnandi hafi náð að snerta hemla og bensínjölf með öðrum fæti. Hvað aðrar málsástæður stefnanda varði fari hann að mati stefnda um víðan völl máli sínu til stuðnings og rugli saman lagareglum um lögmæltar ábyrgðartryggingar skráningarskyldra ökutæka og lagareglum um lögmæltar slysatryggingar ökumanna skráningarskyldra ökutækja. Sé því óhjákvæmilegt að fara nokkrum orðum um gildissvið ábyrgðartrygginga skráningarskyldra ökutækja og slysatrygginga ökumanna og tilkomu þessara vátrygginga. Lögboðin ábyrgðartrygging ökutækja hafi upphaflega komið til með lögum nr. 34/1926 og hafi hún þá eins og nú eingöngu tekið til tjóns af völdum ökutækja. Ökumaður viðkomandi ökutækis hafi aldrei getað fallið undir hinar ströngu ábyrgðarreglur vegna tjóns af völdum ökutækja en hann hafi hins vegar getað átt bótarétt samkvæmt ólögfestum reglum um hlutlæga ábyrgð eiganda viðkomandi ökutækis, sbr. m.a. dóma Hæstaréttar í dómabindi réttarins 1965, bls. 23, og dómabindi 1970, bls. 544. Ökumaður hafi því lengi vel fallið óbættur hjá garði en getað átt

takmarkaðan bótarétt úr svokallaðri frjálsri slysatryggingu ökumanns (Öftryggingu), sem váttryggingafélögin hafi selt samhliða lögboðinni ábyrgðartryggingu. Þetta leiði og af eðli ábyrgðartrygginga, sem bæti eingöngu tjón þriðja aðila en ökumaður geti aldrei talist þriðji aðili, þegar um sé að ræða ábyrgðartryggingu, þar sem ökumaðurinn sé oftast sá sem tjóninu valdi. Sama regla hafi einnig gilt um eiganda ökutækis, þegar hann hafi slasast af völdum eigin ökutækis, án þess að vera ökumaður. Hann hafi fallið óbættur hjá garði. Það hafi ekki verið fyrr en með setningu núgildandi umferðarlaga nr. 50/1987 sem úr þessu hafi verið bætt og sett inn í umferðarlög skylda til að slysatryggja ökumenn og sé Ísland eitt fárra landa sem hafi leitt þetta í lög. Víðast hvar í heiminum og þar með talið á Evrópska efnahagssvæðinu sé ekki lögskyld að váttryggja ökumenn. Hinar ágætu ökutækjatilskipanir ESB, sem lögmaður stefnanda hafi lagt fram máli sínu til stuðnings, taki ekki til slysa sem ökumaður verði fyrir við stjórn ökutækis. Komi þetta skýrt fram í reglunum sem taki til samræmingar á reglum um tjón af völdum notkunar vélknúinna ökutæka og til að tryggja frjálsa för ökutækja um svæðið. Þetta megi m.a. lesa í upphafsákvæðum tilskipananna sem og ýmsum ákvæðum, sem óþarfi sé að rekja á þessu stigi, en nánar verði vikið að við munnlegan málflutning. Ökutækjatilskipanir ESB séu að öllu leyti í samræmi við íslenskar reglur en regluverk Íslands sé að því leyti betra og fullkomnara þar sem það feli í sér lögbundinn bótarétt ökumanna sem slasist við stjórn ökutækis. Það feli og í sér lögbundinn rétt eiganda skráningarskylds ökutækis til bóta, þegar hann slasist af völdum eigin ökutækis. Löggjafinn og/eða stjórnvöld hafi ekki mælt fyrir um ábyrgðarkerfi fyrir ökumenn óváttryggðra ökutækja, sem sé sambærilegt fyrir þá sem slasist af völdum óváttryggðra ökutækja. Í nokkrum dómsmálum hafi verið deilt um bótarétt ökumanna óváttryggðra skráningarskyldra ökutækja og hafi í öllum þessum málum verið staðfest sú meginregla að fébóta- og ábyrgðarreglur 88. - 91. gr. umferðarlaga taki ekki til ökumanna, sbr. m.a. dóm Hæstaréttar í málinu nr. 340/2009. Af þessu leiði að ábyrgðarkerfi það, sem mælt sé fyrir um í 94. gr. umferðarlaga og reglugerðum nr. 392/2003 og nr. 424/2008, taki ekki til slysa ökumanna. Rétt sé að áréttu í þessu sambandi að bótaréttur samkvæmt 92. gr. umferðarlaga feli í sér bótarétt samkvæmt slysatryggingu og sé ekki skaðabótakrafa. Til þess að eiga bótarétt á stefnda, vegna slysa- og eða munatjóns, verði að vera um að ræða skaðabótakröfu á hið óþekkta og/eða óváttryggða ökutæki, sbr. m.a. 4. og 5. mgr. 20 gr. reglugerðar nr. 424/2008. Samkvæmt fyrrnefndum dómi Hæstaréttar í málinu nr. 340/2009 sé ljóst að stefnandi eigi ekki skaðabótakröfu á stefnda eftir 88. - 90. gr. umferðarlaga. Hann gæti hins vegar átt skaðbótakröfu á öðrum grundvelli eins og vikið sé að í umræddum dómi

og öðrum dómum sem um þetta hafi fjallað. Bótakröfu vegna þess sé ekki unnt að gera á stefnda. Af þessum ástæðum m.a. sé tekið fram í 3. mgr. 18. gr. reglugerðar nr. 424/2008: „B er sem ábyrgðaraðila skylt að greiða bætur fyrir tjón sem hlýst af notkun óþekkts eða óváttryggðs skráningarskylds vélknúins ökutækis eins og nánar er kveðið á um í 20. gr.” Síðan sé í 3. mgr. 20. gr. tekið fram: „B skal sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur vegna tjónatviks sem hlotist hefur á Íslandi af notkun ökutækis, sem engin ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir, eða váttrygging þess hefur verið felld niður af váttryggingarfélaginu eða ekki haldið í gildi.“ Bæði í reglugerð nr. 424/2008 og ökutækjatilskipunum sé talað um að **bæta tjón af völdum** skráningarskyldra ökutæka. Þetta komi og skýrt fram í 94. gr. umferðarlaga sem mælir fyrir um hið gagnkvæma ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óváttryggðra og óþekktra ökutækja. Slysatjón ökumanns skráningarskylds ökutækis geti aldrei samkvæmt þessu talist tjón af völdum ökutækis eða átt að falla

undir ábyrgðartryggingu, sem vanrækt hafi verið að kaupa eða fallið hafi niður. Ábyrgðartrygging ökutækis sé ekki það sama og lögboðin slysatrygging ökumanns. Með hliðsjón af þessu beri að sýkna stefnda, B. Verði hins vegar af einhverjum ástæðum talið að hið gagnkvæma ábyrgðarkerfi, sem stefndi bæti tjón eftir, taki til slyss stefnanda sé því haldið fram að bótaréttur hafi fallið niður fyrir stórkostlegt gáleysi. Það teljist að mati stefnda stórkostlegt gáleysi að teygja sig inn í bifreið í gangi og bifreið sem ekki sé í handbremsu með þeim afleiðingum að bifreiðin fari af stað. Það hafi verið hending ein og tilviljun að stórslys hafi ekki hlotist af þessari háttsemi. Megi í þessu sambandi vitna til áður nefnds dóms Hæstaréttar í máli nr. 16/1999. Þá sé og rétt að benda á að ökutækjatilskipanir ESB heimili undanþágu frá bótaskyldu, þegar um sé að ræða einstaklinga sem taki sér far með óváttryggðu ökutæki og þeir viti að ökutæki sé ekki váttryggt, sbr. 2. ökutækjatilskipunina, gr. 1.4. Ljóst sé að stefnandi hafi vitað að bifreiðin E hafi verið óváttryggð samkvæmt því sem haft sé eftir honum í lögregluskýrslu. Honum hafi verið í lófa lagið að ganga frá váttryggingu fyrir bifreiðina, áður en hann hafi farið með hana til skoðunar, og hafi hann með þessari háttsemi fyrirgert öllum hugsanlegum rétti sem hann kunni að hafa átt til bóta.

## **Forsendur og niðurstaða**

Í máli þessu greinir aðila á um, hvort stefndi hafi, þegar framangreint slys varð, 1. ágúst 2008, verið við stjórn bifreiðarinnar E og því ökumaður hennar í skilningi 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eða þriðji maður, sem byggt hefði getað kröfur sínar vegna slyssins á 88. gr., sbr. 91. gr. laga nr. 50/1987, ef bifreiðin hefði verið skráð. Þá greinir aðila á um hvort ökumaður óskráðrar bifreiðar geti átt bótarétt á hendur stefnda á grundvelli 92. gr. laga nr. 50/1987.

Fyrir liggur að bifreiðin E var afskráð, 12. apríl 2006, og að hún var óskráð, þegar stefnandi varð fyrir umræddu slysi, 1. ágúst 2008.

Samkvæmt 1. mgr. 94. gr. laga nr. 50/1987 skal ráðherra setja reglur um framkvæmd váttryggingarskyldu skv. 91. og 92. gr. laganna, þar á meðal um skyldu váttryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óváttryggðra ökutækja. Þessar reglur er nú að finna í reglugerð nr. 424/2008 um lögmaeltar ökutækjatrýggingar, sem í gildi var, þegar umrætt slys varð.

Samkvæmt 3. mgr. 18. gr. reglugerðar nr. 424/2008 er stefnda (B), sem ábyrgðaraðila samkvæmt reglugerðinni, skylt að greiða bætur fyrir tjón sem hlýst af notkun óþekkts eða óváttryggðs skráningarskylds vélknúins ökutækis, eins og nánar er kveðið á um í 20. gr. reglugerðarinnar. Samkvæmt 3. mgr. 20. gr. reglugerðarinnar skal stefndi greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af notkun ökutækis, sem engin ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir, eða váttrygging þess hefur verið felld niður af váttryggingafélaginu eða ekki haldið gildi sínu.

Framangreind tilvísun í 3. mgr. 20. gr. reglugerðarinnar til ábyrgðartryggingar og það skilyrði að tjón hafi hlotist af notkun ökutækis leiðir til þeirrar skýringar á ákvæðinu að ábyrgð samkvæmt því taki til tjóns sem bótaskyld sé á grundvelli hlutlægu ábyrgðarreglunnar í 1. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987, sbr. 91. gr. s.l. Stjórnendur ökutækja eiga ekki bótarétt eftir ákvæði 1. mgr. 88. gr. en ábyrgð samkvæmt ákvæðinu gildir í fyrsta lagi um tjón á mönnum og munum sem ökutæki flytur og í öðru lagi um tjón á mönnum eða munum utan ökutækis.

Af hálfu stefnanda er á því byggt að hann hafi ekki verið við stjórn bifreiðarinnar E, þegar umrætt slys varð, heldur hafi hann verið fyrir utan bifreiðina. Af hálfu stefnda er á því byggt að stefnandi hafi verið við stjórn bifreiðarinnar í umrætt sinn og eigi hann því ekki bótarétt samkvæmt 1. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987.

Stefnandi gaf skýrslu fyrir dómi við aðalmeðferð málsins. Lýsti hann aðdraganda slyssins, 1. ágúst 2008, þannig að bifreiðin E hefði verið flutt á palli að skoðunarstöð C við [...]. Bifreiðin, sem hefi verið óskráð, hefði verið eign eiginkonu sinnar en hann farið með hana á skoðunarstöðina til að fá hana skoðaða í undanfara skráningar. Bifreiðin hefði verið rafmagnslaus en flutningsmaður startað henni með startkapli, þegar hún hefði verið komin á bifreiðastæðið við skoðunarstöðina. Lítið eldsneyti hefði verið á bifreiðinni. Stefnandi kvaðst hafa átt pantaðan tíma fyrir skoðun en töf orðið á að hann kæmist að. Hafi hann því ákveðið að drepa á bifreiðinni, meðan beðið yrði, þannig að hún tæmdist ekki af eldsneyti. Hann hafi opnað hurðina bílstjóramegin til að teygja sig í kveikjulykilinn en fyrir slysi ýtt við gírstönginni, sem verið hafi hægra megin við hliðina á stýrinu, bifreiðin við það hrokkið í aftur á bak gír og tekið að renna aftur á bak. Hann hafi þá teygt hægri fótinn inn í bilinn til að stíga á fóthemilinn og gripið hægri hendi í stýri bifreiðarinnar en þeirri vinstri í handfang á bílstjórahurðinni. Ekki hafi hins vegar tekist betur til en að hægri fótur hans hafi runnið af fóthemlinum og yfir á bensíngjöfina og opinn útiskór, sem hann hafi verið í, fest á bensíngjöfinni. Við það hafi bifreiðin farið á ferð aftur á bak. Til að koma í veg fyrir að bifreiðin rynni á bifreið, sem staðsett hafi verið í aksturslínu aftan við bifreiðina E og í hafi verið kona og barn, hafi hann beint bifreiðinni á ferð til hægri á bilastæðinu en við það hafi hún lent á bifreiðinni D. Við það hafi hann klemmst milli bifreiðanna. Aðspurður kvaðst hann ekki hafa sest inn í bifreiðina heldur staðið utan hennar, öðrum fæti.

Þótt framangreind frásögn skýri ekki allskostar hvernig slysið vildi til og þá einkum hvernig stefnandi færðist með bifreiðinni þá vegalengd sem hún fór úr kyrrstöðu þangað sem slysið varð er vafalaust, miðað við framangreindan framburð stefnanda fyrir dómi, skýrslu hans fyrir lögreglu og framburð vitna fyrir lögreglu, að stefnandi var við stjórn bifreiðarinnar í aðdraganda umrædds slyss. Þannig teygði stefnandi sig inn í bifreiðina til að slökkva á vél hennar, rak sig í gírstöng bifreiðarinnar og setti hana þannig í aftur á bak gír, steig á bensíngjöfina og stýrði loks bifreiðinni á ferð með þeim hætti, sem hann hefur sjálfur lýst. Getur stefnandi, þegar af þeirri ástæðu, ekki haft uppi kröfur á hendur stefnda vegna slyssins á grundvelli ábyrgðarreglunnar í 1. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987, sbr. það sem áður er rakið um efni 3. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008. Styðst sú niðurstaða dómsins við venjuhelgaða skýringu á 88. og 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 þess efnis að eigandi ökutækis eða umráðamaður þess beri ekki skaðabótaábyrgð án sakar, samkvæmt tilgreindum ákvæðum, á tjóni sem ökumaður verði fyrir við notkun

þess.

Af hálfu stefnanda er á því byggt að jafnvel þótt talið yrði að stefnandi hafi verið við stjórn bifreiðarinnar E í aðdraganda slyssins, 1. ágúst 2008, eigi hann engu að síður bótakröfu á hendur stefnda á grundvelli 1. mgr. 94. gr. laga nr. 50/1987 enda geti óskýr ákvæði í reglugerð nr. 424/2008 ekki vikið til hliðar skýrum ákvæðum 1. mgr. 94. gr. laga nr. 50/1987, hvað þetta varði. Þá sé ljóst af ákvæðum ökutækjatilskipana Evrópusambandsins að allir þeir sem séu í bifreiðum, þegar slys verði, séu álitnir farþegar og njóti bótaréttar. Þá brjóti það gegn jafnræðisreglu stjórnarskrárinnar, sbr. 65. gr. og 72. gr., ef ökumenn nytu lakari bótaréttar en farþegar í óskráðum bifreiðum.

Ekki verður fallist á það með stefnanda að ákvæði 3. mgr. 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 fari í bága við ákvæði 1. mgr. 94. gr. laga nr. 50/1987 með því að tilvitnað ákvæði reglugerðarinnar taki, eins og áður er rakið, samkvæmt orðalagi sínu og efni, til tjóns sem fallið hefði undir ábyrgðartryggingu skv. 91. gr. laganna, hefði ökutæki verið skráð, en ekki tjóns ökumanns, sem bætt hefði verið úr slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr., hefði ökutækið verið skráð. Eru augljós rök fyrir því að gera réttarstöðu ökumanns, sem er við stjórn óskráðs ökutækis, aðra en þeirra sem kröfu geta öðlast á grundvelli 1. mgr. 88. gr. laga nr. 50/1987, sbr. 90. gr. og 91. gr. laganna, enda verður að telja að ökumaður óskráðs ökutækis sé sjaldnast grunlaus um að ökutækið sé óskráð og slysatrygging eftir 92. gr. laga nr. 50/1987 ekki háð því að tjónþoli eigi kröfu eftir skaðabótareglum, sbr. hins 1. mgr. 88. gr. laganna. Hvorki orðalag 1. mgr. 94. gr. laga nr. 50/1987 né athugasemdir með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 25/2003 um breytingu á lögum nr. 50/1987, m.a. 94. gr. laganna, standa í vegi fyrir framangreindri lögskýringu.

Lögmaður stefnanda leitaðist ekki við, í málflutningi sínum við aðalmeðferð málsins, að styðja, frekar en gert er í stefnu, að ákvæði 94. gr. laga nr. 50/1987 og 20. gr. reglugerðar nr. 424/2008 stönguðust á við ákvæði ökutækjatilskipana Evrópusambandsins. Í stefnu er til stuðnings þessari málsástæðu á því byggt að samkvæmt ökutækjatilskipunum Evrópusambandsins séu allir þeir sem séu í bifreið, þegar slys verði, taldir farþegar, sbr. 2. mgr. 1. gr. 1. tilskipunarinnar, sbr. d-lið 2. gr. 4. tilskipunarinnar. Þessi málsástæða stefnanda er með öllu vanreifufð og tilvísanir til ákvæða 1. og 4. tilskipunarinnar óskiljanlegar. Er málsástæðunni því hafnað.

Ekki eru rök til að fallast á þá málsástæðu stefnanda að það feli í sér ólögmeða mismunum og brjóti gegn jafnræðisreglu stjórnarskrárinnar að ólíkar reglur um bótarétt eigi við annars vegar um tjónþola sem slasast sem ökumenn og hins vegar þá sem með öðrum hætti verða fyrir tjóni vegna notkunar ökutækis. Liggur enda fyrir, eins og ítrekað hefur verið rakið, að í umferðarlögum nr. 50/1987 er að finna ákvæði um sérstaka slysatryggingu stjórnenda skráningarskyldra vélknúinna ökutækja, sbr. 92. gr. laganna.

Að öllu framangreindu virtu verður ekki fallist á með stefnanda að stefndi beri skaðabótaábyrgð á tjóni því sem stefnandi varð fyrir, 1. ágúst 2008. Verður stefndi því sýknaður af kröfum stefnanda í máli þessu. Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður. Stefnandi hefur gjafsókn í máli þessu. Gjafsóknarkostnaður hans þ.m.t. þóknun lögmanns hans, Þormóðs Skorra

Steingrímssonar héraðsdómslögmanns, sem telst hæfilega ákveðin 750.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði. Hefur þá verið tekið tillit til virðisaukaskatts af málsflutningsþóknun.

Þórður S. Gunnarsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, B, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, A, í máli þessu. Málskostnaður milli aðila fellur niður. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ.m.t. þóknun lögmanns hans, Þormóðs Skorra Steingrímssonar héraðsdómslögmanns, 750.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Þórður S. Gunnarsson