

Lögboðnar ökutækjatryggingar

Samkvæmt lögum um ökutækjatryggingar nr. 30/2019 er eigendum ökutækja skylt að kaupa lögboðna ábyrgðartryggingu. Það er eðlilegt þegar höfð er í huga sú hættu á tjóni sem notkun ökutækja hefur í för með sér. Ábyrgðartrygging ökutækja er því skyldutrygging og ekki er hægt að hætta með hana en vissulega er hægt að færa trygginguna milli tryggingafélaga. Tryggingin fellur niður við afskráningu ökutækis eða innlögn númera til Samgöngustofu. Við sölu bifreiðar færast tryggingaskyldan yfir á kaupanda bifreiðarinnar. Hann velur tryggingafélag og skráir það á tilkynningu um eigendaskipti hjá Samgöngustofu. Lögboðin ökutækjatrygging er samsett trygging sem felur í sér ábyrgðartryggingu ökutækis og slysaftryggingu ökumanns og eiganda:

- **Ábyrgðartryggingin** greiðir bætur vegna tjóns sem ökumaður veldur öðrum með notkun ökutækisins (t.d. við árekstur ökutækja). Hér er bæði átt við tjón á eignum annarra og líkamstjón þeirra. Um er að ræða hlutlæga ábyrgðarreglu sem þýðir að bæta skal allt tjón, bæði eigna- og líkamstjón sem rekja má til notkunar ökutækis, óháð því hvort ökumaður sýndi af sér saknæma háttsemi þ.e. hegðaði sér gáleysislega í umferðinni í aðdraganda tjónsins (árekstursins).
- **Slysaftrygging ökumanns og eiganda** greiðir bætur vegna líkamstjóns af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækis. Slasist farþegi í eigin ökutæki á hann líka rétt til bóta úr tryggingunni. Þetta á ekki við ef tjónið er bótaskyldt úr ábyrgðartryggingu annars ökutækis. Það er þó alltaf skilyrði fyrir því að bætur séu greiddar að tjónið verði rakið til notkunar ökutækisins.

Samkvæmt lögnum nær vátryggingaskyldan til allra skráningarskyldra ökutækja. Það eru:

Öll ökutæki, en á því eru þó eftirfarandi undantekningar:

- Reiðhjól, létt bifhjól í flokki I (hjól sem eru ekki hönnuð til að ná meiri hraða en 25 km/klst.) og önnur smáfarartæki, sem ætluð eru til aksturs á landi og búin eru aflvél til að knýja þau eru ekki vátryggingaskyld.
- Ökutæki sem eru eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum og skráð eru sem torfærutæki þurfa eingöngu að vera með ábyrgðartryggingu ökutækis. Slysaftrygging ökumanns og eiganda er valfrjálst fyrir slík ökutæki.

Lög um ökutækjatryggingar gilda ekki þegar ökutæki er notað í öðrum tilgangi en sem ökutæki. Það er vegna þess að þá telst ökutækið ekki vera í notkun sem slíkt og hlutlæga ábyrgðarreglan á þá ekki við. Lögin gilda heldur ekki þegar ökutæki tekur þátt í aksturskeppni á lokuðu svæði sem leyfi hefur fengist fyrir samkvæmt umferðarlögum. Rökin fyrir því eru þau að slíkur akstur eigi lítið skylt við akstur í almennri umferð og aukin áhætta fylgi því að taka þátt í aksturskeppni. Þarf því að tryggja ökutæki sem notuð eru í keppni sérstaklega.

Ökutækjatrygging gildir á Íslandi, innan Evrópska Efnahagssvæðisins (EES) og í Sviss og því er óhætt að fara með ökutæki í ferðalag þangað. Ef ætlunin er að aka á eigin ökutæki utan þess svæðis þarf að hafa samband við tryggingafélagið og kanna sérstaklega hvort tryggingin gildi.

Sakarskipting í árekstrum

Ef tjón hlýst af árekstri tveggja eða fleiri ökutækja skal skipta tjóninu í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af öllum atvikum. Er það gert á grundvelli svokallaðrar árekstrarreglu 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Þetta felur í sér að ábyrgðatrygging ökumanns sem er í órétti greiðir allt tjónið á hinni bifreiðinni og líka bætur vegna meiðsla ökumanns hennar og farþega í báðum bifreiðum. Ökumaður í órétti verður hins vegar að borga fyrir viðgerð á sínu eigin ökutæki, eða sækja bætur úr kaskótryggingu, sé hún til staðar. Bætur vegna líkamstjóns þess ökumanns sem er í órétti greiðast þá úr slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Þegar árekstur verður meta tryggingafélög ökumanna hvernig sök skiptist milli ökutækjanna. Við matið er horft til ákvæða umferðarlaga og háttsemi ökumanna í aðdraganda áreksturs.

Oft getur verið óljóst hvað gerðist við árekstur og það getur verið erfitt að sanna það eftir á. Það er því góð regla að gefa sér tíma til að fylla út sameiginlega tjónaskýrslu strax eftir áreksturinn, teikna upp afstöðumynd áreksturs og lýsa atvikum eins og aðilar eru sammála um að þau hafi verið. Tjónstilkynningareyðublöð eru m.a. aðgengileg hjá tryggingafélagunum og það er góð regla að hafa eitt slíkt í bílnum. Einnig er ráðlagt að taka ljósmyndir af ökutækjunum og aðstæðum á vettvangi svo auðveldara sé fyrir starfsfólk tryggingafélaganna að meta atvik við áreksturinn. Ef ökumenn eru ekki sammála um tildrög áreksturs er líka hægt að hafa samband við arekstur.is. Ef slys verða á fólki í árekstri skal hringja í 112.

Ef ekki er sátt um niðurstöðu tryggingafélaganna er hægt að leggja ágreininginn fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna, úrskurðarnefnd í váttryggingamálum eða dómstóla, sjá nánar á bls 23.

Ef ósannað er hverjum áreksturinn var að kenna er sök almennt skipt til helminga:

70/2025: Árekstur varð milli bifreiða A og B í þrengingu á götu. Báðir ökumenn sögðust hafa runnið áfram þegar þeir bremsuðu og mættust bifreiðarnar á miðri þrengingunni. M hélt því fram að ökumaður A hafi ekið inn í þrenginguna þegar hann sjálfur var þar fyrir. Nefndin bentu á að þegar hindrun er á miðjum vegi njóti sá ökumanni forgangs sem fyrstur kemur að samkvæmt 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga. Þar sem ekki var hægt að slá því föstu hvor ökumanna kom að þrengingunni fyrst, og hvorugur sýndi nægilega aðgát, var sök skipt til helminga milli bifreiðanna A og B.

Skerðing eða niðurfelling bóta

Ef ökumaður eða farþegi ökutækis sýnir af sér ásetning eða stórkostlegt gáleysi í umferðinni getur verið heimilt á grundvelli 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar að skerða bætur vegna líkamstjóns í heild eða hluta. Sama á við um líkamstjón annarra vegfarenda, svo sem gangandi og hjólréiðafólks sem slasast af völdum ökutækja. Ef um munatjón er að ræða t.d. tjón á reiðhjól, er nægilegt, á grundvelli 5. mgr. 4. gr. laganna, til að lækka eða fella niður bætur, að sá sem varð fyrir tjóni hafi sýnt af sér einfalt gáleysi. Við mat á því hvort, og þá hvaða, skerðing er heimil þarf að meta hve mikil sök viðkomandi er og líta til allra atvika við tjónið.

Dæmi: Upp getur komið tilvik þar sem einstaklingur á reiðhjól fer yfir götu þar sem engin gangbraut er til staðar og verður fyrir bíl. Bæði var um að ræða

líkamstjón og svo skemmdist reiðhjólíð einnig í árekstrinum. Ef háttsemi reiðhjólamanns er talin vera einfalt gáleysi þá getur það leitt til þess að hann fær engar bætur vegna reiðhjólsins en fullar bætur vegna líkamstjónsins.

Meginreglan er sú að réttur ökumanns til bóta vegna líkamstjóns í umferðinni er ekki fyrir hendi hafi hann verið undir slíkum áhrifum áfengis eða lyfja að hann hafi verið óhæfur til aksturs. Sjaldan reynir á slík mál fyrir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum enda er yfirleitt ekki bótaréttur til staðar við slíkar aðstæður. Hins vegar reynir oft á mál sem fjalla um bótarétt þeirra sem slasast sem farþegar í ökutæki eða gangandi vegfarendur í umferðinni.

Sú háttsemi farþega að taka sér far með ölvuðum ökumanni er almennt talin til stórkostlegs gáleysis. Í þeim tilvikum sem farþegi í ökutæki vissi að ökumaður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna þegar tjón varð hafa dómstólar mótað þá reglu að hæfileg skerðing bóta sé í flestum tilvikum 2/3 hlutar og að því sé einhver bótaréttur til staðar. Hafi farþegi hins vegar ekki vitað eða mátt vita um ástand ökumanns getur fullur bótaréttur hins vegar verið fyrir hendi. Var það t.a.m. niðurstaðan í máli 141/2023 sem reifað er hér að neðan.

Oft getur verið erfitt að meta hvort gáleysi er einfalt/óverulegt (engin skerðing v/ líkamstjóns) eða stórkostlegt/verulegt. Það er tryggingafélagið sem þarf að sýna fram á að um gáleysi hafi verið að ræða og að heimilt sé að skerða eða fella niður bótarétt vegna þess. Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum fær oft til sín mál þar sem reynir á þetta:

57/2024: Talið stórkostlegt gáleysi af M að líta á farsíma sinn við akstur. Taldi nefndin heimilt að skerða bætur til hans úr slysatryggingu ökumanns og eiganda um 1/3 hluta.

353/2024: M sofnaði undir stýri og ók á hringtorg. Slasaðist hann við það og gerði kröfu um bætur úr slysatryggingu ökumanns. Tryggingafélagið taldi rétt að skerða bætur til hans um helming. Nefndin taldi ósannað að M hefði, þrátt fyrir að hafa sofnað undir stýri, verið ófær um aksturinn. Taldi nefndin að tryggingafélagið hefði ekki sýnt fram á að M hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og átti M því rétt á fullum bótum vegna líkamstjónsins.

141/2023: M slasaðist sem farþegi í bifreið sem fór út af vegi og valt nokkrum sinnum. Ökumaður bifreiðarinnar var ölvaður og reyndist áfengismagn í blóði hans vera 1,59‰. Tryggingafélagið taldi að M hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þar sem honum hafi ekki getað dulist að ökumaður væri undir áhrifum áfengis. Fram kom að ökumaður hafði verið að vinna kvöldið áður og sótt M heim til hans sama morgun og slysið varð. Engin gögn lágu fyrir um að M hafi mátt vera kunnugt um að ökumaður hefði verið með áfengismagn í blóði og var það niðurstaða nefndarinnar að tryggingafélaginu væri ekki heimilt að skerða bótarétt M.

71/2024: Ekið var á M er hún gekk yfir götu. Tryggingafélagið taldi rétt að skerða bætur um 1/3 hluta þar sem M hefði þverað akbraut, verið í símanum og með hettu á höfði sem byrgði henni sýn. Gangbraut var til staðar í um 50 metra fjarlægð sem M kaus að nota ekki. Nefndin taldi M ekki hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og horfði við matið til nokkurra þátta. Hámarkshraði á götunni var 30 km/klst og við götuna er að finna fjölsóttar verslanir þar sem gera megir ráð fyrir umferð gangandi vegfarenda. Taldi nefndin að M hefði sýnt

af sér gáleysi en ekki að gáleysið hefði verið það mikið að það ætti að leiða til skerðingar á bótarétti. M.ö.o. þá var gáleysið talið einfalt en ekki stórkostlegt og átti M því óskertan rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar vegna líkamstjóns síns.

162/2023: M slasaðist er bifreið var ekið á hann þar sem hann ók rafmagns-hlaupahjólí inn á göngupverun á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Lauga-vegs. Nefndin taldi sannað af gögnum málsins og vitnaframburðum að M hefði farið inn á göngupverunina á miklum hraða og á móti rauðu ljósi. Var sú háttsemi M talin stórkostlegt gáleysi sem leiddi til þess að bótaréttur hans var skertur um 1/3 hluta.

74/2022: Nefndin taldi að M hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi er hann slasaðist eftir að hafa dottið af slöngu sem bundin var aftan á bifreið við akstur á jökli. Hæfileg skerðing bóta var talin helmingur.

Hvenær er ökutæki í notkun?

Oftast fer ekki milli mála að tjón hafi orðið vegna ökutækis í notkun svo sem þegar um er að ræða árekstur eða áakstur á gangandi vegfaranda eða mannvirki. Stundum koma þó upp tilvik þar sem meta þarf sérstaklega hvort tjón megi rekja til notkunar ökutækis. Þetta getur skipt tjónþola öllu máli þar sem trygging bifreiðarinnar greiðir aðeins bætur vegna tjóns sem hægt er að rekja til notkunar hennar.

Dómstólar hafa metið það þannig að ef ökutæki er ekki á hreyfingu þurfi tjón að hafa orðið vegna sérstakra eiginleika ökutækja sem ökutækja, þ.e. eiginleika tengdum hraða, vélarafl og þyngd þeirra, til að um notkun teljist hafa verið að ræða. Algengustu ágreiningsmálin snúa að tjóni sem rekja má til kyrrstæðra bifreiða, svo sem þegar verið er að ferma og afferma ökutæki:

16/2025: Bifreið var lagt í halla án virkrar handbremsu og rann hún niður brekku þar sem hún lenti á kyrrstæðri bifreið sem skemmdist við það. Úrskurðarnefndin taldi tjónið falla undir „notkun ökutækis“ í skilningi 4. gr. laga nr. 30/2019, þótt bifreiðin væri mannlaus og ekki í gangi. Hreyfing hennar skapaði hættu sem ábyrgðartryggingin átti að ná yfir. Nefndin taldi jafnframt að háttsemi ökumanns, sem hafði ranglega gert ráð fyrir sjálfvirkri handbremsu, bryti gegn 28. gr. umferðarlaga. M fékk því tjón sitt bætt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar.

120/2024: M féll af reiðhjólí eftir að bifreið kom akandi að henni fyrir horn. M sagði að henni hefði brugðið við komu bifreiðarinnar og bremsað hjólinu snögglega, sem leiddi til þess að hún féll af því og meiddist. Hún krafðist bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar, en tryggingafélagið hafnaði kröfunni á þeim grundvelli að ekki væru orsakatengsl milli tjóns hennar og notkunar ökutækisins. Úrskurðarnefndin féllst á þá afstöðu. Þar sem engin bein snerting átti sér stað, engin vitni voru til staðar og engin gögn sýndu að eiginleikar ökutækisins (svo sem hraði, vélarafl eða þyngd) hefðu valdið tjóninu, þótti M ekki hafa fært sönnur á að tjónið hefði orðið vegna „notkunar“ ökutækis. Bótaskylda var því ekki til staðar.

170/2024: M slasaðist við vinnu sína þegar hann féll af palli vörubifreiðar er hann var að tengja eftirvagn. Hann krafðist bóta úr slysartryggingu ökumanns á grundvelli þess að slysið hefði orðið við notkun ökutækisins. Úrskurðarnefndin féllst ekki á þá skýringu. Talið var ósannað að tjónið stafaði af notkun öku-

tækisins í skilningi 4. gr. laga nr. 30/2019, þar sem engin hreyfing eða virkni ökutækisins hafði orsakað slysið og engir sérstakir hættueiginleikar þess voru virkir. M fékk þó bæt看 úr slysaftryggingu launþega samkvæmt kjarasamningi, en ekki úr slysaftryggingu ökumanns.

Grjótkast

Það hefur verið talið til notkunar ökutækis ef steinn kastast undan hjólum ökutækis á aðra bifreið. Sönnunarstaða eiganda ökutækis sem verður fyrir steinkasti er erfið enda sjaldan vitni til staðar sem geta staðfest undan hvaða bifreið steinninn eða steinarnir hafi komið. Því hafa eigendur oft settið uppi sjálfir með tjón sitt vegna sönnunarskorts. Á síðustu árum hafa mælaborðsmyndavélar orðið vinsælli og svo hafa einnig komið á markaðinn bifreiðar sem útbúnar eru myndbandsupptökukerfi. Þessi myndbönd hafa komið að góðum notum við sönnun á því undan hvaða bifreið steinn eða steinar hafa skotist.

343/2024: Tjón varð á bifreið M vegna steinkasts. Ágreiningur snerist um það hvort það teldist nægilega sannað að steinarnir hafi komið frá bifreiðinni A. Nefndin taldi nægilega sannað að steinar hefðu skotist undan A og valdið tjóni á rúðum og lakki bifreiðar M og vísaði til þess að M hefði strax stöðvað ökumann A í kjölfar atviksins og þess að myndbandsupptaka sýndi steina skjótast frá A, þó það sæist ekki hvernig þeir lentu á bifreið M. Nefndin taldi nægilega sannað að tjón á bifreið M mætti rekja til notkunar A. Átti M því rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A.

Líkamstjón og sönnun

Slasist fólk í árekstri á það almennt rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu þess sem sök bar á árekstrinum. Slasist eigandi bifreiðar sem ökumaður eða farþegi í eigin bifreið og slysið er ekki öðrum að kenna á hann almennt rétt á bótum úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda.

Til þess að bæt看 verði greiddar þarf að sýna fram á tjónið og að það megi rekja til slyssins. Þannig þarf að sýna fram á orsakatengsl milli tjónsatburðar og þeirra einkenna sem tjónþoli telur vera vegna slyssins. Um getur verið að ræða ný einkenni eða versnun einkenna sem voru til staðar fyrir slysið en í báðum tilvikum þarf að sýna fram á orsakatengsl.

Það að árekstur hafi verið vægur og lítið tjón orðið á ökutækjum útilokar ekki alltaf að líkamstjón hafi orðið. Til að meta orsakatengsl þarf að líta til allra gagna málsins, einkum læknisfræðilegra. Þá er lítið til fyrra heilsufars til að hægt sé að meta hvort einkenni hafi versnað eða ný einkenni komið fram.

Verði fólk fyrir meiðslum í árekstri er mikilvægt að leita sem fyrst til læknis. Það dugir þó ekki eitt og sér til að sanna orsakatengsl, heldur þurfa öll atvik og gögn málsins að styðja við það að slys hafi haft raunveruleg varanleg áhrif á heilsufar viðkomandi tjónþola.

Ágreiningur um hvort orsakatengsl séu til staðar ratar oft fyrir úrskurðarnefnd í vaftryggingamálum:

66/2024: M krafðist bóta vegna bakmeiðsla sem hún taldi sig hafa hlotið í minniháttar umferðarslysi. Tryggingafélagið hafnaði kröfunni á þeim grunni að ekki væru sönnuð orsakatengsl milli tjónsatburðarins og meiðslanna, einkum þar sem M átti langvarandi sögu um stoðkerfis- og kviðverki fyrir slysið.

Úrskurðarnefndin féllst á afstöðu tryggingafélagsins og lagði áherslu á að samkvæmt almennum sönnunarreglum í váttryggingarétti hvíli það á tjónþola að sýna fram á tjón og orsakatengsl. Þar sem M hafði ekki lagt fram gögn sem tengdu einkenni hennar skýrt við slysið og áreksturinn var talinn of vægur til að valda meiðslum af því tagi, var ekki talið að bótaskylda væri fyrir hendi. M átti því ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu ökutækis.

109/2024: M missti stjórn á bifreið sinni í hálku og lenti á vegrið. Hún leitaði á Læknavakt daginn eftir vegna bakverkja og síðar aftur til læknis tæpu ári síðar. M krafðist bóta úr slysatryggingu ökumanns vegna líkamstjóns síns, en tryggingafélagið hafnaði bótaskyldu með vísan til skorts á orsakatengslum milli slyssins og lýstra einkenna M. Nefndin taldi að fyrirliggjandi gögn væru mjög takmörkuð þar sem þar væri eingöngu lýst tveimur læknisheimsóknum. Einkennin væru ósértæk og vantaði bæði sérfræðivottorð og sérstakt mat á orsakatengslum. Hallinn af skorti á sönnunargögnum hvíldi á M og bótaskylda var ekki talin til staðar.

257/2024: M krafðist bóta úr ábyrgðartryggingu eftir að bifreið var ekið aftan á hennar ökutæki. Hún kvaðst hafa versnað af bakverkjum í kjölfarið og verið óvinnufær í sex mánuði. Tryggingafélagið hafnaði bótaskyldu með vísan til þess að áreksturinn hefði verið mjög vægur og að engin orsakatengsl væru milli slyssins og einkenna M, m.a. samkvæmt PC-Crash skýrslu (útreikningi á höggkrafti í árekstri) og eldri upplýsingum um bakverki. Úrskurðarnefndin taldi að þrátt fyrir litinn höggkraft væri ekki hægt að draga af viðtækar ályktanir af skýrslunni einni og bæri að líta heildstætt á læknisfræðileg gögn. M hafði ekki áður leitað læknis vegna bakverkja, leitaði tafarlaust aðstoðar eftir slysið og glímdi við viðvarandi einkenni sem leiddu til óvinnufærni. Nefndin taldi því meiri líkur en minni á að M hefði orðið fyrir tjóni í árekstrinum og ætti rétt til bóta að því marki sem það yrði sýnt fram á tjón með matsgerð hæfra og óvilhallra matsmanna.

Munatjón og sönnun

Tjónþoli ber alltaf sönnunarbyrði þess að tjón hafi orðið og hvert umfang þess hafi verið. Þetta felur í sér að ef bíll, reiðhjól, bifhjól eða aðrar eigur skemmast í árekstri þarf að sýna fram á hversu mikið tjón hafi orðið. Ef það tekur því ekki að gera við bifreið eftir árekstur kaupir tryggingafélagið hana og greiðir hana út. Ef tjónþoli telur að verðið sem tryggingafélagið býður sé of lágt þarf hann að sýna fram á að verðmætið hafi verið meira en það sem félagið er tilbúið að borga. Á sama hátt ber tryggingafélagi að veita tjónþola fullnægjandi upplýsingar um bótarétt hans og sundurliðun á bótatilboði.

209/2024: Bifhjól M skemmdist í umferðaróhappi og viðurkenndi tryggingafélag hans bótaskyldu vegna tjónsins. Ágreiningur kom upp milli M og félagsins um verðmæti bifhjólsins. M krafðist 700.000 kr. með vísan til mats bílasala, en hann hafði keypt hjólið fimm dögum fyrir slys á 400.000 kr. og engin gögn um annað verðmat lágu fyrir. Nefndin taldi að M hefði ekki sýnt fram á að tjón hans væri meira en kaupverðið, þ.e. 400.000 kr. Samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar hvílir sönnunarbyrðin um fjárhæð tjóns á tjónþola og M þar því hallann af þessum sönnunarskorti. Átti hann því ekki rétt á hærri bótum en tryggingafélagið hafði þegar boðist til að greiða honum.

262/2024: M krafðist bóta úr ábyrgðartryggingu ökutækis A vegna tjóns sem varð á bifreið hennar í árekstri við A, en bifreiðin hafði áður orðið fyrir skemmdum á framhluta. Tryggingafélagið féllst á að bæta rispur sem urðu við áreksturinn, en hafnaði bótum vegna umfangsmeiri skemmda sem M taldi að hefðu aukist við áreksturinn. Nefndin lagði áherslu á að M bæri sönnunarbyrðina fyrir því að umræddar viðbótarskemmdir hefðu orðið við áreksturinn. Þar sem gögn málsins, s.s. ljósmyndir og tilboð í viðgerð, studdu það ekki með fullnægjandi hætti að skemmdirnar hefðu versnað við áreksturinn, var kröfu M um frekari bætur hafnað.

267/2024: Tjón varð á hópferðabifreið M þegar steypuslettur úr ökutæki A lentu á hægri hlið hennar. Ekki var deilt um bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu, en ágreiningur stóð um hversu víðtækar skemmdirnar væru og hver rétt bótafjárhæð væri. M taldi nauðsynlegt að mála stóran hluta hægri hliðar bifreiðarinnar og endurmerkja hana, sem kostaði rúmlega 830.000 kr., en tryggingafélagið taldi sig aðeins þurfa að bæta hluta tjónsins og bauð 250.000 kr. Nefndin benti á að tjónþoli ber sönnunarbyrði um raunverulegt tjón og að ekki hefði verið sýnt fram á að málun og endurmerkingar væru nauðsynlegar til að koma bifreiðinni í sama ástand og fyrir tjónið, enda hafi lakk áður verið rispað, ryðgað og með tæringu. Þar sem gögn málsins studdu ekki við staðhæfingar M um umfang tjónsins, taldi nefndin að M ætti ekki rétt á hærri bótum en tryggingafélagið hafði þegar boðið.

167/2023: Bifreið M skemmdist í umferðaróhappi og viðurkenndi tryggingafélag þess sem ók á bifreið hans bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu. Upphaflega bauð félagið 600.000 kr. í bætur fyrir bifreiðina en lækkaði boðið í 125.000 kr. eftir að skoðun leiddi í ljós eldri skemmdir sem ekki tengdust slysinu. Fyrir lá þó undirritaður kaupsamningur, afsal og tilkynning um eigendaskipti, undirrituð af starfsmanni tryggingafélagsins, þar sem kaupverð var ákveðið 600.000 kr. Félagið hafði þess utan lýst því yfir að það hefði kynnt sér ástand bifreiðarinnar og sætt sig við það. Nefndin taldi að um bindandi samning væri að ræða og að félagið væri bundið af upphaflegu bótatilboði. Skyldi það því greiða M 600.000 kr.

Sérstaða vélknúinna hlaupahjóla

Í umferðarlögum eru vélknúin hlaupahjól (rafhlaupahjól) nú skilgreind sem smáfar-artæki þ.e. lítið ökutæki sem er vélknúið og án sætis, telst hvorki létt bifhjól né reiðhjól og hannað er til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Rafhlaupa-hjól hafa orðið sífellt algengari í umferðinni, en notkun þeirra hefur leitt í ljós ýmis vandkvæði, einkum þegar átt hefur verið við þau á þann hátt að þau komast hraðar en 25 km/klst. Slíkt er óheimilt samkvæmt lögum. Hjól sem ná meiri hraða geta flokkast sem létt bifhjól í flokki II eða bifhjól og eru því skráningarskyld og vátryggingarskyld. Til að aka slíkum hjólum þarf ökumaður að hafa ökuréttindi og tryggingu.

144/2024: Árekstur varð á bifreiðastæði milli vélknúins hlaupahjóls og bifreiðarinnar A. Á vettvangi var 15 km/klst hámarkshraði. M sem var ökumaður hlaupahjólsins slasaðist í árekstrinum og gerði kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu A. Lögregla framkvæmdi hraðapróf á hlaupahjólinu og mældist mesti hraði þess í svokallaðri turbo stillingu 65,8 km/klst. Samkvæmt seljanda hlaupahjólsins var það hannað til aksturs á allt að 85 km/klst. Taldi nefndin að hlaupahjólið væri bæði skráningar- og vátryggingarskyldt og því hefði verið um

að ræða árekstur tveggja skráningarskyldra ökutækja og skipta ætti sök milli ökutækjanna. Talið var að M hefði ekki gætt að varúð til hægri á bifreiðastæðinu og bæri því alla sök á umræddum árekstri. Fékk hann því engar bætur úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi

Íslensk tryggingafélög sem selja ökutækjatryggingar eiga og reka saman fyrirtækið Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi, ABÍ. Hlutverk ABÍ er fjórþætt en það sem mestu máli skiptir fyrir íslenska neytendur er það hlutverk ABÍ að greiða bætur vegna óþekktra og óvátryggðra ökutækja auk þess að reka tjónsuppgjörsmiðstöð.

Óþekkt ökutæki = Sé um að ræða óþekkt ökutæki, sem valdið hefur tjóni, getur einvörðungu skapast bótaréttur hjá ABÍ vegna **líkamstjóns** og/eða **missis framfæranda** en **ekki vegna munatjóns**, nema því sé valdið í sama tjónsatviki.

Dæmi: Ef þú skilur bifreið þína eftir kyrrstæða á bílastæði þar sem ekið er á hana og tjónvaldurinn lætur sig hverfa áttu engan rétt gagnvart ABÍ þar sem ABÍ greiðir ekki bætur þegar aðeins er tjón á eignum. Ef þú ert með kaskótryggingu (húftryggingu) gætir þú þó gert kröfu um bætur úr henni, en annars situr þú uppi með tjónið. Ef bifreiðin er ekki mannlauð, þ.e. ef þú eða annar aðili situr í bifreiðinni og slasast við áreksturinn, er bótaréttur til staðar hjá ABÍ vegna bæði líkams- og munatjóns.

Óvátryggt ökutæki = Sé um að ræða óvátryggt ökutæki, sem valdið hefur tjóni og reglur um aðild ABÍ teljast uppfylltar, getur tjónþoli gert kröfu á hendur ABÍ vegna **bæði líkams- og munatjóns**. Ökumaður óvátryggðs ökutækis á engan rétt til bóta en farþegar í slíku ökutæki geta sótt bætur til ABÍ. Eftir að ABÍ hefur gert upp slík tjón er eigandi ökutækisins og ökumaður, ef hann er annar en eigandi, endurkrafinn um allan kostnað sem á ABÍ hefur fallið við uppgjör tjónsins.

Tjónsuppgjörsmiðstöð = Sé um að ræða erlent ökutæki (frá ríkjum sem eiga aðild að hinu fjölþjóðlega samstarfi um notkun grænna korta), sem valdið hefur tjóni á Íslandi, getur tjónþoli gert kröfu á hendur ABÍ á sama hátt og gagnvart íslensku tryggingafélagi, hefði tjónvaldurinn ekið íslensku ökutæki.