

Mál nr. 372/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B)

Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 5. október 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 16. október 2025, ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 13. nóvember 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 17. mars 2025, barst lögreglu þann 14. sama mánaðar tilkynning um að umferðarslys hafi orðið í Vatnagörðum. Nánar tiltekið hafi orðið aftanákeyrsla og sé einn ökumaður með skerta meðvitund eftir að loftpúðar hafi sprungið út. Á vettvangi hitti lögreglan M sem var ökumaður bifreiðarinnar A sem í umrætt sinn var ekið aftan á bifreiðina B. Bifreiðin A var váttryggð hjá V. Kom fram að M hafi verið með meðvitund og treyst sér til að tala við lögreglu þó hann væri sljór og með verk í hálsi. M blés í áfengismæli sem sýndi neikvæða niðurstöðu. Aðspurður um hvað hafi gerst sagðist M hafa sofnað undir stýri því hann væri með kæfisvefn. Sagðist hann hafa verið að aka á 50 km/klst. og verið í bílbelti. Þá kemur fram að M hafi farið með sjúkrabíl á spítala til frekari skoðunar. Lögregla ræddi einnig við ökumann B og farþega í þeirri bifreið. Kom fram að þeir hafi báðir verið í sjáanlegu uppnámi, skolfið og sagst vera í smá áfalli og dofnir. Þá lýstu þeir báðir þungu höggi er A var ekið aftan á B. Í bréfi til M, dags. 4. apríl 2025 tilkynnti V, að það hyggist bera fyrir sig skerðingu á bótarétti úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda A um 1/3. Vísaði V m.a. til 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar (ötl.) og úrskurða nefndarinnar í málum nr. 238/2020 og 8/2021 máli sínu til stuðnings.

Í málskoti óskar M eftir því að nefndin staðfesti fullan bótarétt sinn úr tryggingunni hjá V. Færir M m.a. þau rök máli sínu til stuðnings að þegar litið sé til fyrirbyggjandi lögregluskýrslu sé ekki réttlæt看legt að skerða bæt看ur til hans með vísan til þess að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins, sbr. 4. mgr. 4. gr. ötl. Telur M að gera verði ríkar kröfur til sönnunar atvika sem leiða eigi til skerðingar á bótarétti vegna líkamstjóns í umferðarslysum á grundvelli stórkostlegs gáleysis. Þá sé það V að sanna framangreint sem M telur ekki hafa tekist. Í þessu sambandi er bent á að þegar M ræddi við lögreglu á vettvangi slyssins hafi hann verið mjög vankaður eftir slysið. Þá sé í læknisvottorði frá slysdegi haft eftir M að hann hafi talið sig hafa sofnað þegar hann var að aka í aðdraganda slyssins. Þar hafi M sem var mjög vankaður og ekki mæltur á íslenska tungu verið að reyna að átta sig á og útskýra hvað hafði gerst, þ.e. að hann haldi að hann hafi sofnað í aðdraganda árekstursins. M hafnar því einnig að hann hafi verið of þreyttur til að aka þegar hann lagði af stað þennan dag enda sé hann vanur að aka af stað á hverjum morgni til vinnu. Telur hann því að V hafi ekki tekist að sanna að hann hafi ekki verið í ástandi til að aka bifeiðinni í umrætt sinn. Byggir M á því að leggja beri til grundvallar þá frásögn hans að hann haldi að hann hafi sofnað undir stýri en ekki að það teljist sannað að sú hafi verið raunin. Bendir M á að það að sofna skyndilega við akstur hafi ekki í framkvæmd verið talið stórkostlegt gáleysi. Því hafi verið gerð sú krafa að það teljist sannað að viðkomandi hafi verið í annarlegu ástandi en samt sem áður ákveðið að aka bifreið. Vísar M einnig í úrskurði nefndarinnar í málum nr. 278/2019, 75/2025 og 180/2025 máli sínu til stuðnings. Bendir M sérstaklega á í tengslum við þessi mál að viðkomandi váttryggingafélag verði að bera hallann af því þegar vafi leikur á um það hvort ökumaður hafi verið í slíku líkamlegu ástandi að hann hafi verið, eða mátt vita að hann væri, ófær um akstur. Þá byggir M á því að jafnvel þó nefndin komist að þeirri niðurstöðu að M hafi verið þreyttur þegar hann hóf akstur í umrætt sinn, eigi það ekki að duga til þess að skilyrðið um stórkostlegt gáleysi teljist uppfyllt. Bendir M á að með stórkostlegu gáleysi sé átt við meiriháttar aðgæsluleysi, þ.e. alvarlegt frávik frá þeirri háttsemi sem M bar að viðhafa. Þá bendir M á að jafnvel þó stórfellt gáleysi liggi fyrir eigi það ekki sjálfkrafa að leiða til skerðingar á bótarétti. Bendir M á orðalag í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 í því sambandi. Bendir M m.a. á að það liggi fyrir í málinu að M hafi verið allsgáður og ekkert í gögnum

málsins bendi til þess að hann hafi verið á miklum hraða eða ekið ógætilega þegar áreksturinn varð. M telur því ekki vera forsendur til að skerða bótatrött sinn um 1/3 eins og V byggir á.

Í athugasemdum V, dags. 16. október 2025, er á því byggt með vísan í gögn málsins, að heimilt sé að skerða bótatrött M um 1/3 vegna þess að stórkostlegt gáleysi hans hafi leitt til þess að árekstur varð milli A og B. Máli sínu til stuðnings vísar V m.a. til þess að í lögregluskýrslu sé haft eftir M að hann hafi sofnað undir stýri því hann sé með kæfisvefn. Þá komi einnig fram í sjúkradagpeningavottorði, dags. 26. mars 2025, að M hafi sofnað undir stýri. V vísar einnig til fyrirbyggjandi upplýsingabæklings um kæfisvefn. Telur V að framagreind gögn sýni fram á að M hafi í umrætt sinn verið ófær um að stjórna ökutæki örugglega. Hann hafi því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi sem réttlæti framangreinda skerðingu á bótrötti.

Í viðbótathugasemdum M, dags. 13. nóvember 2025, eru fyrri rök ítrekuð. Auk þess er sérstaklega bent á að þó M hafi nefnt það við lögreglu að hann væri með kæfisvefn þá liggi fyrir að hann sé fær um að aka bifreið enda sé hann með gild ökuréttindi sem væri ekki raunin ef hann væri með alvarlegan sjúkdóm. Er tekið fram að það að vera með kæfisvefn þýði ekki sjálfkrafa að skilyrðið um stórkostlegt gáleysi sé uppfyllt. Þá er einnig bent á að um harðan árekstur var að ræða þar sem M missti meðvitund og óljóst sé hvað í raun og veru gerðist í aðdraganda slyssins. Er tekið fram að M telji sig hafa fyrirvaralaust og skyndilega dottað við aksturinn.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 48.gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökumaður vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því sem hann fer með. Í 2. mgr. 48. gr. sömu laga kemur fram að enginn má stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann er svo á sig kominn, m.a. vegna svefnleysis eða neyslu deyfandi lyfja, að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega. Í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga kemur m.a. fram að hafi vátryggður í öðrum vátryggingum en líftryggingum, með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi, valdið vátryggingaratburði megi lækka eða fella niður ábyrgð félagsins í heild eða að hluta. Við mat á ábyrgð félagsins skal líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburður bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.

Af fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, sem líta verður til sem frumgagns í málinu, enda eru ekki til staðar önnur og veigameiri gögn er hnekki því sem þar kemur fram, er haft eftir M að hann hafi sofnað undir stýri A í aðdraganda árekstursins því hann væri með kæfisvefn. Í sjúkraskrá frá Landspítala er skráð við komu þangað á slysdegi að M telji sig hafa sofnað undir stýri. Þá segir í fyrirbyggjandi sjúkradagpeningavottorði frá heimilislækni, dags. 26. mars 2025 að M hafi sofnað undir stýri. Nefndin telur því liggja fyrir að M hafi sofnað undir stýri í aðdraganda árekstursins. Hins vegar liggur fyrir að M var ekki undir áhrifum áfengis, ávana- eða fíkniefna né ók hann yfir löglegum hámarkshraða í umrætt sinn. Þá liggja heldur ekki fyrir neinar upplýsingar um að hann hafi verið sérstaklega þreyttur eða að öðru leyti illa fyrir kallaður í aðdraganda slyssins. Hvað varðar kæfisvefn sérstaklega þá liggja ekki fyrir neinar frekari upplýsingar í málinu um alvarleika þess sjúkdóms og þá hvort hann hafi almennt verið til þess fallinn að hafa áhrif á hæfni M sem ökumanns. Hér bendir nefndin á að M var með gild ökuréttindi. Á framangreindum skorti á upplýsingum um heilsufar M verður V að bera hallann.

Þegar horft er heildstætt til framangreinds er það niðurstaða nefndarinnar að í málinu liggi ekki fyrir gögn sem sýna að M hafi verið í slíku líkamlegu ástandi að hann væri, eða hafi mátt vita að hann væri, ófær um akstur í umrætt sinn. Þannig er uppi vafi um hvort skilyrði fyrir skerðingu bóta séu uppfyllt. Hallann af slíkum sönnunarskorti ber V. Það er því mat nefndarinnar að V hafi ekki sýnt fram á að ökumaður A hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn. M á því óskertan rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá V.

Niðurstaða.

M á fullan bótatrött úr slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá V vegna afleiðinga slyssins 17. mars 2025.

Reykjavík, 18. desember 2025.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir