

VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI

Mál nr. 120/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Kaskótrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi. Samsömun.**Gögn.**

1. Málskot móttakið 10. mars 2026 ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 30. mars 2026, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 30. mars 2026, ásamt fylgiskjali.
4. Sjúkraskrá frá LHS.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 19. febrúar 2026, var lögreglan send með forgangi á Suðurlandsveg rétt vestan við Hafravatnsveg þar sem bifreið A hafði verið ekið á ljósastaur við vegöxl. Síðan segir í lögregluskýrslunni: „Myrkur var úti og mikill kuldi, en yfirborð vegarins var þurrt og malbikað. Við sjáum hjólför leggja frá bifreiðinni rakleiðis frá veginum á vegöxl, en hjólförin stefndu nokkuð beina stefnu á ljósastaurinn. Sjáanleg ákoma var á bifreiðinni að framan á framhögðvara og vélarhlíf, sem hafði gengið inn lítillaga. Ökumaður reyndir vera [Y], og framvísaði gildu ökuskírteini. Samskipti okkar fóru fram á ensku máli, en ég átti í talsverðum erfiðleikum með að skilja hana sökum tungumálaerfiðleika. [Y] kvaðst telja að hún hafi sofnað undir stýri við aksturinn, en hún sagðist hafa unnið í allan dag og hafi verið mjög þreytt þegar hún þurfti að aka manni sínum. [Y] kvaðst hafa verið spennit í öryggisbelti við akstur. Kvaðst finna til verkja í hægri öxl og viðbeini, og aftan í hálsi. Aðspurð kvaðst hún hafi ekið bifreiðinn á um 60-70 km/klst. hraða þegar slysið átt sér stað. Miðað við ákomu á bifreiðinni og ljósastaur taldi lögregla það afar ólíklegt, auk þess sem líknabelgir innan í bifreiðinni sprungu ekki út við höggið.“ Með tölvupósti, dags. 20. febrúar 2026, var M upplýstur um að V hygðist skerða bótaréttinn úr kaskótryggingu A um 1/3 með þeim rökum að tjónið yrði rakið til stórkostlegs gáleysis ökumanns, sbr. 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 og 9. gr. skilmála sem giltu um kaskótryggingu A.

Í málskoti er á því byggt að bótaréttur M úr kaskótryggingu A hjá V verði ekki skertur nema V sýni fram á að ökumaður A hafi valdið tjóninu með stórkostlegu gáleysi. Telur M að sú sönnun hafi ekki tekist. Færir M ítarlega rök því til stuðnings.

Í athugasemdum V til nefndarinnar kemur fram að V telur sannað samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, frumgagn í málinu, að ökumaður A hafi sofnað við akstur en í málinu liggja fyrir að hjólför bifreiðarinnar hafi legið rakleiðis frá veginum á vegöxl og í nokkuð beina stefnu á ljósastaurinn auk þess sem ökumaður taldi að hún hefði sofnað við akstur. Þá sé sannað að ökumaður hafi verið mjög þreytt þegar hún þurfti að aka manni sínum kl. 01:00 en slysið hafi orðið kl. 02:31 aðfarnótt fimmtudags. Ökumaður A hafi því verið við stjórn bifreiðarinnar „mjög þreytt“ frá um kl. 01:00 til 02:31 þegar hún hafnaði á ljósastaur eftir að hún sofnaði. Af fyrirbyggjandi lögregluskýrslu verði jafnframt ráðið að aksturskilyrði hafi verið góð og yfirborð vegar þurrt og malbikað. Ekkert í málinu bendi því til að aðrar orsakir en þreyta ökumanns og sú staðreynd að hún sofnaði við aksturinn, hafi valdið því að bifreiðin hafnaði á staurnum í umrætt skipti. V telur því liggja fyrir að ökumaður A hafi valdið tjóninu með stórkostlegu gáleysi. Framangreind háttsemi sé brot á 1. og 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Í háttseminni hafi einnig falist brot á varúðarreglu í gr. 6.2 í kaskótryggingaskilmálum hjá V, þ.e. að ökumaður skuli vera í andlegu og líkamlegu ástandi til þess að geta stjórnað ökutækinu örugglega. Í þessu samhengi bendir V á að 26. gr. laga nr. 30/2004 áskilur aðeins saknæma háttsemi sem ekki er óveruleg sem er lægra stig saknæmis en stórkostlegt gáleysi. Að öðru leyti er vísað til fyrri umfjöllunar um sönnun og stórkostlegt gáleysi. Um heimild V til að bera fyrir sig háttsemi ökumanns er vísað til 9. gr. skilmálanna en M sé skráður eigandi bifreiðarinnar. V byggir á því að miðað við það sem fram sé komið og sannað samkvæmt frumgögnum máls þurfi M að færa sönnun á að aðrar orsakir en þreyta og svefn ökumanns hafi orsakað tjónið. Framangreind sjónarmið eigi einnig við þegar sýnt sé fram á brot á varúðarreglu sbr. Hrd. í máli nr. 321/2004. Telur

V að sú sönnun hafi ekki tekist. Bendir V þar á að M hafi kosið að leggja ekki fram frekari samtímagögn eins og t.d. bráðamóttökuskrá Landspítalans en upplýst sé að ökumaður var flutt þangað með sjúkrabíl. Í ljósi þessa telur V að eftir á skýringar M um að ökumaður hafi verið úthvöld í akstri kl. 02:31 á virkum degi hafi enga þýðingu enda í andstöðu við frumgögn máls þar sem hún viðurkennir að hafa verið mjög þreytt þegar hún þurfti að aka manni sínum, en samkvæmt málskoti hafi það verið um kl. 01:00. V telur að það sama eigi við um þær fullyrðingar í málskoti að framburður ökumanns hafi ekkert vægi vegna tungumálaörðugleika. Framburður ökumanns um þreytu og að hafa sofnað undir stýri sé skýr, auk þess sem hann sé í fullu samræmi við önnur atvik máls. V telur lögregluskýrsluna því hafa fullt sönnunargildi í málinu og að M hafi ekki fært sönnun á að upplýsingar sem hafðar eru eftir ökumanni séu rangar eða að tungumálaörðugleikar hafi haft áhrif á framburðinn. Með hliðsjón af sök ökumanns, hvernig vátryggingaratburður bar að og atvika að öðru leyti er það afstaða V að skerða beri bætur um 1/3 úr kaskó ökutækjatrýggingu A. Afstaða V varðandi skerðingarhlutfall sé jafnframt í samræmi við úrskurði Úrskurðarnefndar í vátryggingamálum í málum nr. 115/2009, 37/2013, 351/2014, 8/2021, 284/2022 og 380/2025 þar sem bótaréttur var skertur um 1/3 vegna þreytu og þess að ökumaður sofnaði undir stýri. Sá munur sé á fyrirliggjandi máli og máli nefndarinnar nr. 71/2025, sem vitnað sé til í málskoti, að hér liggi fyrir að ökumaður viðurkennir að hafa verið mjög þreytt þegar hún þurfti að aka manni sínum. Með vísan til framangreindra atriða og í ljósi allra atvika málsins telur V heimilt að skerða bótarétt málskotsaðila um 1/3 úr kaskó ökutækjatrýggingu A vegna háttsemi ökumanns sbr. 26. gr., 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004, gr. 6.2 og gr. 9. í skilmálum fyrir kaskótrygginguna. Krefst V þess að úrskurðarnefnd staðfesti þá ákvörðun.

Álit.

Í vátryggingarskilmálum V um kaskótryggingu kemur fram í grein 1.1 að eigandi ökutækis sé vátryggður. Í 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 er kveðið á um að hafi vátryggður í öðrum vátryggingum en ábyrgðartryggingum, með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi, valdið vátryggingaratburði losnar félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta. Í þessu máli er ljóst að skráður eigandi A var ekki ökumaður þegar tjón varð á ökutækinu. Til þess að V geti borið fyrir sig háttsemi einhvers annars en vátryggðs verður að líta til þess að í grein 9.1 í kaskótryggingaskilmálunum, kemur fram að háttsemi þess aðila, sem með samþykki eiganda eða umráðamanns er ábyrgur fyrir vátryggða ökutækinu, geti verið lögð að jöfnu við háttsemi vátryggðs. Þarna er um að ræða heimild til samsömunar sem einnig er að finna í a-lið 2. mgr. 29. gr. laga um vátryggingarsamninga. Ákvæðið byggir á því að ekki dugar að bifreið sé t.a.m. lánuð eða til afnota fyrir aðila heldur þarf viðkomandi raunverulega að bera ábyrgð á rekstri hennar. V ber sönnunarbyrði um að Y hafi með samþykki vátryggðs, þ.e. M, verið ábyrg fyrir bifreiðinni A, þegar henni var ekið á ljósastaurinn. Þrátt fyrir að V telji sig, með vísan í 9. gr. skilmálanna, hafa heimild til að bera fyrir sig háttsemi ökumanns, hefur V ekki lagt fram frekari gögn því til stuðnings. Telst heimild til samsömunar því ekki sönnuð og þegar af þeirri ástæðu er ekki heimilt að takmarka ábyrgð V vegna tjóns á bifreiðinni A.

Niðurstaða.

Ekki eru skilyrði til takmörkunar ábyrgðar úr kaskótryggingu bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 19. maí 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildgunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir