

Mál nr. 121/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysatrygging ökumanns og eiganda.

Nafn vinnuveitanda (X)

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Bótaréttur. Notkun ökutækis.

Gögn.

1. Málskot móttekið 12. mars 2026, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 26. mars 2026, ásamt fylgiskjölum.
3. Athugasemdir málsaðila, dags. 26. mars 2026.
4. Athugasemdir V, dags. 27. mars 2026.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 15. september 2025 hafi M ekið ökutækinu A, sem er strætisvagn, við gatnamót Snorrabrautar og Hverfisgötu. Kveðst M hafa verið að beygja bifreiðinni þegar stýrimaskína A bilaði skyndilega með þeim afleiðingum að stýrið varð þungt og stífnaði til með þeim afleiðingum að M fékk mikið högg á vinstri öxl.

M telur að greiða eigi bætur úr slysatryggingu A á grundvelli 4. gr. laga um ökutækjatryggingar, nr. 30/2019. Þar sé að finna hlutlæga ábyrgðatryggingu sem skapi víðtækari bótarétt fyrir tjónþola heldur en almennt tíðkast, eina skilyrðið sé að tjón sem skapist verði að vera rakið til notkunar ökutækis. Í þeim tilfellum þar sem aðilar verða fyrir líkamstjóni þá geti hinn sami reist rétt sinn á 9. gr. laganna, sbr. 4. gr. og þar með öðlast bótarétt gagnvart vátryggjanda. Vísar M bæði til atvikaskráningar A og vaktskýrslu starfsmanna A um að slysið hafi orðið vegna þess að búnaðurinn í bifreiðinni hafi bilað. Þá vísar M til þess að A hafi verið óökufært og þarfnadist aðkomu annarra starfsmanna X til þess að sækja A. Telur M að tjón sitt megi rekja til notkunar A í skilningi laganna. A hafi verið á hreyfingu og í miðri beygju þegar stýrið stífnaði með þeim afleiðingum að M fékk högg á vinstri öxl.

Í athugasemdum V er í meginatriðum byggt á því að gögn málsins bendi til þess að slysið megi ekki rekja til notkunar A í skilningi 4. gr. laga nr. 30/2019, um ökutækjatryggingar. Þannig er því mótmælt sem ósönnuðu að það hafi komið högg á stýrið við það að stýrisbúnaður A hafi bilað og vísað til þess að ekki sé samræmi í lýsingu á málsatvikum í málskoti og í samtímagögnum. Byggir V þannig á því að skilyrði 1. mgr. 4. gr. laganna séu ekki uppfyllt þar sem M hafi ekki sýnt fram á orsakasamband á milli notkunar A og atviksins. Telur V að frásögn M sé lykilatriði, það er að slysið hafi orðið þar sem stýrið varð þungt þegar stýrisbúnaður bilaði. Þannig hafi ökutækið ekki lent utan vegar eða í árekstri. Þannig megi rekja meiðslin, sem M rekur í málskoti, til bilunar í stýrisbúnaði og áreynslu M en ekki hættueiginlega A, sem strætisvagns, s.s. hraða, þyngdar eða vélarafls í hefðbundinni umferð. Þannig hafi A ekki verið hættulegra en hver annar hlutur og því verði atvikið ekki rekið til hættueiginleika A og því hafi hlutlæg skaðabótaábyrgð ekki stofnast skv. fyrrgreindri 4. gr. laga nr. 30/2019.

Í athugasemdum M er áréttuð sú afstaða M að slysið hafi orðið vegna bilunar á stýrisbúnaði sem olli því að stýrið varð þungt (og stífnaði) í miðri beygju með þeim afleiðingum að M fékk högg á vinstri öxl. Þá vísar M til fyrri gagna um orsakatengsl og áréttar að slysið varð þegar A var á ferð og í beygju þegar stýrið bilaði.

Í viðbótarathugasemdum V er lögð áhersla á að miðað við allar lýsingar sé um að ræða áreynsluáverka sem hefðu getað gerst í hvaða atburði sem er og eru ekki tengdir hættueiginleikum A sem ökutækis og falli þar með utan fyrrgreinds notkunarhugtaks.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 skal eigandi eða umráðamaður ökutækis bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt það verði ekki rakið til bilunar eða galla á því eða ógætni ökumanns. Samkvæmt 9. gr. laga nr. 30/2019 skal hver ökumaður sem stjórnar ökutæki tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 1. mgr. 6. gr. laganna. Vátryggingin skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækisins, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis, sbr. 4. gr. laganna. Ágreiningur málsins snýr

fyrst og fremst að því hvort nægilegt orsakasamband sé á milli notkunar A og þess líkamstjóns sem M kveðst hafa orðið fyrir. Meginskilyrði bótaskyldu er að slíkt orsakasamband sé fyrir hendi og hvílir sönnunarbyrðin þar um að meginreglu á tjónþola.

Samkvæmt dómaframkvæmd tekur notkunarhugtakið ekki til hvers kyns tengsla við ökutæki heldur þeirrar aðstöðu að sérstaða og hættueiginleikar ökutækis, einkum hraði, þyngd og vélarafl, hafi orsakað tjón. Þegar ökutæki er á hreyfingu fyrir eigin vélarafli eru hættueiginleikar þess að jafnaði virkir, sbr. m.a. Hrd. 41/2024 og Lrd. 202/2025. Á hinn bóginn hafa dómstólar og úrskurðarnefndin hafnað bótaskyldu þegar ökutæki var kyrrstætt eða tjónið stafaði að ytri orsök eða atvikum sem ekki tengdust hættueiginleikum þess sem ökutækis. Úrlausnarnefnið er því hvort hin skyndilega stífnun stýris við akstur A og í beygju sé nægilega nátengd hreyfingu, þyngd og vélarafli A til að teljast sennileg afleiðing af notkun þess.

Við mat á orsakasambandi verður að leggja heildstætt mat á samtímagögn, frásögn M og læknisfræðileg gögn. Gögn um það hvað gerðist 15. september 2025 liggja fyrir í formi atvikaskráningar og vaktskýrslu starfsmanna X. Þar kemur fram að stýrisbúnaður A hafi bilað og að aðstoð starfsmanna X hafi þurft til að sækja ökutækið. Þá liggur fyrir að M kvartaði strax yfir verk í vinstri öxl og leitaði samdægurs á Læknavaktina, var sendur í ómun og kom aftur á heilsugæslu tíu dögum síðar. Þótt samtímagögn lýsi ekki með tæmandi hætti nákvæmri atburðarás styðja þau bæði að bilun hafi orðið í akstri og að kvartanir M hafi komið fram án tafar.

M var við stjórn A þegar ökutækið var á ferð og í beygju. Samtímagögn styðja að stýrisbúnaður hafi þá bilað skyndilega og ekkert í gögnum málsins bendir fremur til annarrar skýringar á því að M fann strax fyrir verk í vinstri öxl. Bilunin varð þannig í þeim búnaði sem gerir ökumanni kleift að stjórna stefnu ökutækis í akstri og þegar slíkur búnaður bilar skyndilega á ferð og í beygju verður sú líkamlega mótstaða eða það högg sem ökumaður verður fyrir ekki talin svo fjarlæg eða óvenjuleg afleiðing af notkun ökutækisins að orsakatengsl rofni. Því verður að leggja til grundvallar að nægilega sé í ljós leitt að tjón M megi rekja til hættueiginleika ökutækisins A og þar með notkunar ökutækis í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019. Af því leiðir að M á rétt á bótum hjá V, að því marki sem sýnt verður fram á slíkt tjón, en ekki liggja fyrir upplýsingar um umfang tjónsins eða hvort um varanlegar afleiðingar sé að ræða.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda X. hjá V.

Reykjavík, 26. maí 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Jóhann Tómas Sigurðsson

Berglind Svavarsdóttir