

Mál nr. 71/2025**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Kaskótrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis: (A).****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 7. febrúar 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 18. mars 2025 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 28. janúar 2025, barst lögreglu, hinn 13. janúar 2025, tilkynning um umferðaróhapp á Reykjanesbraut við Vogaafleggjara en M hafði sofnað undir stýri með þeim afleiðingum að hann missti stjórn á A. Er í skýrslunni haft eftir M að hann hafi verið að vinna við húsið sitt í Grindavík alla nóttina og verið á leið í Voga þegar hann sofnaði en hann hafi svo rankað við sér stuttu seinna og reynt að afstýra tjóni án árangurs.

V tilkynnti M, með bréfi dags. 28. janúar 2025, að bótaréttur yrði skertur um þriðjung á grundvelli þess að M hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Því til stuðnings vísaði V m.a. til 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 svo og 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. M mótmælir þeirri afstöðu. Þó óumdeilt sé að hann hafi sofnað undir stýri sé ekkert sem bendi til þess að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Lögregla hafi ekki spurt hann hvort hann hafi verið illa upplagður eða ósofinn áður en slysið átti sér stað. M hafi vissulega verið að vinna í húsi sínu í Grindavík fram eftir nóttu en hafi lagt sig í tvo, þrjá tíma áður en hann ók af stað um morguninn. Hafi hann ekki fundið fyrir þreytu og verið vel upplagður. Þá hafi hann hvorki verið undir áhrifum áfengis né lyfja. Engin gögn liggi fyrir í málinu til stuðnings því að M hafi verið þannig á sig kominn að hann hafi ekki verið fær um að stjórna ökutæki örugglega. Til stuðnings framangreindu vísar M til dóma Hæstaréttar í málum nr. 336/2005 og 107/2009.

Í bréfi V til nefndarinnar er vísað til þess að í 26. gr. laga um váttryggingarsamninga komi fram að félagið geti orðið laust úr ábyrgð í heild eða að hluta sé varúðarreglum ekki fylgt. Ekki sé gerð krafa um stórkostlegt gáleysi svo slík skerðing komi til álita. Í 6. gr. skilmála kaskótryggingar sé að finna slíkar varúðarreglur en þar komi m.a. fram að ökumaður skuli vera í andlegu og líkamlegu ástandi til þess að geta stjórnað ökutækinu örugglega. Sé afstaða V sú að M hafi ekki verið í andlegu eða líkamlegu ástandi til aksturs enda hafi hann verið með öllu ómeðvitaður um aksturslag sitt, umhverfi og þá hættu sem hann skapaði. Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu komi ekki fram að M hafi hvílt sig áður en hann hóf akstur heldur segi aðeins þar að hann hafi verið að vinna alla nóttina og verið á leið heim til sín. Í síðari framburði M í málskoti komi fram að hann hafi lagt sig fyrir aksturinn og verið vel upplagður. Þrátt fyrir þær fullyrðingar sé ljóst að M hafi sofnað við aksturinn. Það gerist almennt ekki án fyrirvara heldur eigi sér aðdraganda og séu ýmis ráð til að koma í veg fyrir að það að sofna undir stýri. Hafi sú háttsemi M að halda áfram akstri eftir að finna fyrir þreytu og sofna falið í sér gáleysi af hans hálfu og verið til þess fallin að skapa stórhættu fyrir hann sjálfan og aðra í umferðinni.

Álit.

Samkvæmt lýsingum M sjálfs og vitnis í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu telur nefndin sýnt að M hafi sofnað við aksturinn og að það valdið því að A fór yfir á aðra akrein vegarins, ók á vegrið og hafnaði utan vegar. Virðist sú atburðarás í raun óumdeild.

Samkvæmt 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga skal ökumaður vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því sem hann fer með. Sambærilegt ákvæði er að finna í varúðarreglu í skilmálum kaskótryggingar A, þ.e. að ökumaður skuli vera í andlegu og líkamlegu ástandi til þess að geta stjórnað ökutæki örugglega og ekki undir áhrifum áfengis, örvandi eða deyfandi lyfja. Í 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga kemur fram að enginn má stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann er svo á sig kominn, m.a. vegna svefnleysis, að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

Í 26. gr. laga um vátryggingarsamninga kemur fram að vátryggingafélag geti gert fyrirvara um að það skuli laust úr ábyrgð í heild eða að hluta ef varúðarreglum er ekki fylgt. Slíkan fyrirvara getur félagið þó ekki borið fyrir sig ef ekki er við vátryggðan að sakast eða sök hans er óveruleg eða það að vátryggingaratburður hefur orðið verður ekki rakið til brota hans. Í 2. mgr. 27. gr. sömu laga kemur m.a. fram að hafi vátryggður í öðrum vátryggingum en ábyrgðartryggingum, með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi, valdið vátryggingaratburði losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta.

Þegar vátryggingafélag ber því við að heimild til takmörkunar á ábyrgð þess sé fyrir hendi ber það sönnunarbyrði um að skilyrði slíkrar heimildar séu uppfyllt. V ber því sönnunarbyrði um að M hafi verið svo á sig kominn að hann hafi ekki verið fær um að stjórna A örugglega og að í háttsemi hans hafi falist stórkostlegt gáleysi, eða í öllu falli ekki óveruleg sök.

Frásögn M í lögregluskýrslu er ekki ítarleg um aðdraganda slyssins. Þó fyrir liggi að hann hafi verið að vinna um nóttina liggur ekkert fyrir varðandi það hve lengi hann hafi verið vakandi, þ.e. hvort hann hafi sofið að deginum áður en vinnan hófst, hvort hann hafi lagt sig fyrir aksturinn, eða hvert ástand hans hafi verið er aksturinn hófst eða í aðdraganda slyssins. Verður því að telja vafa á því hvort ástand M hafi verið með þeim hætti að hann hafi verið, eða mátt vita að hann gæti verið, ófær um akstur í greint sinn. Hallann af þeim sönnunarskorti ber V.

Niðurstaða.

M á óskertan rétt til bóta úr kaskótryggingu A hjá V.

Reykjavík, 20. maí 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir