

Mál nr. 293/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 25. ágúst 2025, ásamt fylgiskjöllum.
2. Athugasemdir V, dags. 16. september 2025.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 17. september 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 2. nóvember 2023, lenti M í árekstri daginn áður á Reykjanesbraut við Bústaðarveg. Af lögregluskýrslunni er haft eftir M á vettvangi að hann hafi ekið á um 60 km/klst. en svo hafi hann skyndilega „dottið út“ eða sofnað því hann hafi ekki vitað af sér í um það bil 20 sekúndur. Á meðan hann hafi verið „úti“ hafi bifreiðin A, sem M ók, farið yfir eina akrein og skolið síðan af miklum krafti aftan á bifreiðinni B sem hafi verið kyrrstæð á beygjuakreininni inn á Bústaðarveg. Þá er í samskiptaseðli frá bráðamóttöku haft eftir M á slysdegi að hann hafi sofnað í akstri og muni ekki eftir neinu. Hann hafi vaknað eftir að áreksturinn varð. Með tölvupósti, dags. 7. maí 2025, tilkynnti V að bótaréttur M úr slysátryggingu ökumanns og eiganda væri skertur um helming á þeim grundvelli að hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sbr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga og 26. gr. þeirra skilmála sem giltu um trygginguna.

M sem mótmælir þeirri niðurstöðu, telur ósannað að áreksturinn verði rakinn til stórkostlegs gáleysis síns. Þvert á móti telur M að slysið verði rakið til óviðráðanlegs og skyndilegs heilsubrests sem ekki geti talist gáleysi af hans hálfu. Engin gögn liggi fyrir í málinu sem sanni að M hafi verið óhæfur til aksturs á slysdegi né að hann hafi vitað að hætta væri á því að hann dytti út við aksturinn. Er sérstaklega á það bent í málskoti að það hafi fyrst verið eftir svefnrannsókn sem M fór í 7. nóvember 2023, að honum hafi verið ráðið frá því að aka bíl. Því séu engin rök fyrir því að skerða bótarétt hans úr slysátryggingu ökumanns og eiganda hjá V. Þá bendir M jafnframt á að sönnunarbyrðin um stórkostlegt gáleysi hvíli á V. Í málskoti kemur einnig fram að M byggir á því að ef nefndin kemst að þeirri niðurstöðu að umræddur árekstur verði rakinn til stórkostlegs gáleysis af hálfu M þá eigi hann samt sem áður rétt á óskertum bótum úr tryggingunni, enda leiði stórkostlegt gáleysi ekki sjálfkrafa til skerðingar bóta. Vísar M í Hrd. í málum nr. 55/2017 og 336/2005 þessu til frekari stuðnings. Að lokum krefst M þess að ef nefndin fellst ekki á óskertan bótarétt M þá sé ekki réttlætanlegt að skerða bótréttinn um helming.

Í athugasemdum V, dags. 16. september 2025, er á því byggt að félaginu hafi verið heimilt að skerða bótarétt M um helming eins og gert var. Þannig liggi fyrir að M hafi verið fyllilega meðvitaður um að hann ætti við svefnvandamál að stríða fyrir slysið, enda hafi hann leitað til læknis rétt fyrir slysið vegna kæfisvefns og erfiðleika með svefn. Þá komi fram í svörum M við þeim spurningalista sem lagður var fyrir hann sem hluti af svefnrannsókn sem hann fór í tæpri viku eftir slysið að hann teldi talsverðar líkur á því að hann sofnaði í ákveðnum aðstæðum, þ.m.t. þegar hann sæti aðgerðarlaus, þegar hann væri farþegi í bíl eða þegar hann sæti og spjallaði við einhvern. Þó að málskotsaðili hafi svarað spurningalistanum um viku eftir slysið, telur V ljóst að þau einkenni sem rannsóknin beindist að, og M hafði kvartað yfir, hafi verið til staðar í umtalsverðan tíma fyrir slysið. Telur V að svör M við spurningalistanum staðfesti að hann hafi þjáðst af alvarlegum svefnvandamálum og daglegri þreytu fyrir slysið og að talsverð hætta væri á því að hann sofnaði skyndilega við ákveðnar aðstæður og án fyrirvara. Þá telur V einnig ljóst af framburði M í lögregluskýrslu að hann hafi verið fyllilega meðvitaður um að svefnleysi hans gerði það að verkum að verulegar líkur væru á því að hann gæti sofnað við akstur bifreiðar. Því hafi mátt gera þá kröfu til M að hann hegðaði sér í samræmi við framangreint ástand sitt og tæki ekki ákvörðun um að aka bifreið nema vera þess fullviss að hann væri úthvöldur og ekki væri hætta á að hann sofnaði undir stýri. Telur V að fyrirbyggjandi gögn, þ.m.t. framburður M í lögregluskýrslu og svör hans við spurningalista svefnrannsóknarinnar, feli í sér fullnægjandi sönnun um háttsemi sem teljist til stórkostlegs gáleysis skv. 90. gr. laga nr. 30/2004 um

vátryggingarsamninga og 26. gr. þeirra skilmála sem giltu um trygginguna. Telur V að sú háttsemi réttlæti skerðingu á bótarétti hans, með hliðsjón af skyldum ökumanna skv. 1. mgr. 48. gr. umferðarslaga nr. 77/2019. Fer V því fram á að nefndin staðfesti þá ákvörðun félagsins að skerða bótarétt M um helming. Í því sambandi vísar V einnig til niðurstöðu nefndarinnar í máli nr. 238/2020. Að lokum tekur V fram að ef nefndin fellst ekki á kröfuna um skerðingu bótaréttar um helming, sé gerð krafa um að bætur til M verði a.m.k. skertar um 1/3. Vísar V í úrskurði nefndarinnar í málum nr. 8/2021 og 284/2022 því til stuðnings.

Í viðbótarathugasemdum M, dags. 17. september 2025, eru fyrri rök ítrekuð auk þess sem því er m.a. hafnað sem röngu og ósönnuð að þau einkenni sem svefnrannsóknin beindist að hafi „verið til staðar í umtalsverðan tíma fyrir slysið.“ Sömu sögu sé að segja um þá staðhæfingu V að M hafi fyrir slysið verið fyllilega meðvitaður um að hann ætti við svefnvandamál að stríða sem gerði það að verkum að verulegar líkur væru á því að hann gæti sofnað við akstur bifreiða eða að M þjádíst af alvarlegum svefnvandamálum og daglegri þreytu. Í lok athugasemdanna er bent á úrskurð nefndarinnar í máli nr. 165/2021 því til stuðnings að ef á annað borð yrði fallist á það að skerða bótarétt M væri helmings skerðing úr hófi.

Álit.

Ágreiningur þessa máls snýr að því hvort V hafi verið heimilt að skerða bætur úr slysstryggingu ökumanns og eiganda um helming vegna háttsemi M. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. vsl. má lækka eða fella niður ábyrgð vátryggingafélagsins hafi vátryggður í slysstryggingu valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við sakarmatið skal líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Ljóst er að fyrrgreint lagaákvæði býður upp á nokkurt mat og þarf að skoða atvik í hverju máli fyrir sig.

Í því atviki sem hér um ræðir var M hvorki undir áhrifum áfengis né fíkniefna. Samkvæmt framburði hans sjálfs hjá lögreglu, taldi hann sig hafa ekið á um 60 km/klst. þegar áreksturinn varð. Hámarkshraði á Reykjanesbraut á því svæði þar sem áreksturinn varð er 80 km/klst. Af gögnum málsins verður ekki ráðið að lögreglan hafi rannsakað málið frekar né að M hafi verið sektaður né sviptur ökuréttindum í kjölfar slyssins. Hins vegar er haft eftir M í lögregluskýrslu að hann eigi í erfiðleikum með svefn og að hann hafi farið í skoðun á sjúkrahúsi fyrir þremur vikum vegna þess og eigi að koma í frekari rannsóknir 7. nóvember 2023. Þá er eins og áður hefur komið fram einnig haft eftir M í lögregluskýrslu að hann hafi í aðdraganda árekstursins „dottið út“ og ekki vitað af sér í um 20 sekúndur fyrir áreksturinn. Í málinu liggja jafnframt fyrir gögn varðandi þá kæfisvefnrannsókn sem M fór í 7. nóvember 2023. Þar kemur m.a. fram í tengslum við mat á dagsýfju að talsverðar líkur séu á því að hann dotti eða sofni þegar hann situr og les, þegar hann horfi á sjónvarp, þegar hann sitji aðgerðarlaus, þegar hann sitji sem farþegi í bíl, þegar hann situr og spjallar við einhvern, eða þegar hann situr í bíl sem hafi verið stöðvaður. Þá segir m.a. eftirfarandi um sjúkrasögu M í fyrirliggjandi gögnum: „Mikil offita, vaxandi þreyta og mæði, sefur lítið sem ekkert, hrekkur upp í andnað, verið sagt að hann hætti að anda í svefni.“ Í 1. mgr. 48. gr. umferðalaga nr. 77/2019 segir: „Ökumaður skal vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því sem hann fer með.“ Nefndin telur, með vísan í framangreindar upplýsingar, að þegar áreksturinn varð hafi M ekki uppfyllt framangreint skilyrði. Þvert á móti telur nefndin að fyrirliggjandi svefnvandamál hans hafi verið þess eðlis að hann hafi mátt gera sér grein fyrir því að hann gæti ekki stjórnað A örugglega. Það leiðir aftur til þess að nefndin hefur komist að þeirri niðurstöðu að M hafi valdið árekstrinum af stórkostlegu gáleysi og heimilt sé, með vísan til 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga, að takmarka ábyrgð V. Þykir af öllu framangreindu hæfilegt að bætur til M verði skertar um helming, sem er sama skerðing og V hefur miðað við. M á því ekki frekari bótarétt úr slysstryggingu ökumanns og eiganda en V hefur fallist á.

Niðurstaða.

M á ekki frekari bótarétt úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A en sem nemur því hlutfalli sem V hafa fallist á.

Reykjavík, 28. október 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir