

Mál nr. 60/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 5. febrúar 2026, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 3. mars 2026, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 4. mars 2026.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 11. mars 2026.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, lenti M, sem var farþegi í aftursæti bifreiðarinnar A, í umferðarslysi 21. desember 2025 þegar ökumaður A missti stjórn á bifreiðinni. Í lögregluskýrslu kemur fram að af ummerkjum á vettvangi hafi mátt ætla að bifreiðin sem lá á toppnum utan vegar, hafi oltið tvær og hálfu veltu. Jafnframt segir í lögregluskýrslu að á staðnum hafi verið þriggja gráðu hiti, lágskýjað, hjart, smá gola og bleyta á akbraut. Þá er m.a. tekið fram að það hafi vakið sérstaka athygli lögreglu að bílbelti farþega í bæði vinstra og hægri aftursæti hafi verið spennt og engin ummerki sést um að þau hefðu tekið við höggi er bílveltan varð. Einnig kemur fram að þegar lögreglan kom á vettvang hafi sjúkraflutningamenn verið búnir að færa M í sjúkrahúsið, en M hafi legið rétt vestan við bifreiðina er þeir komu á vettvang.

Í málskoti krefst M þess að fá viðurkenndarn fullan bótarétt úr ábyrgðartryggingu A. Hafnar M því að í háttsemi hennar í umrætt sinn hafi falist stórkostlegt gáleysi sem eigi að hafa áhrif á bótarétt úr tryggingunni. Er m.a. bent á að þó M hafi ekki verið spennt í öryggisbelti er slysið varð hafi Hæstiréttur og úrskurðarnefndin ítrekað komist að þeirri niðurstöðu að slík vanræksla teljist almennt ekki fela í sér stórkostlegt gáleysi. Vísar M í Hrd. í máli nr. 31/2014 og í úrskurð nefndarinnar í máli nr. 141/2013, því til stuðnings. Þá hafnar M því að hraðakstur ökumanns A geti falið í sér stórkostlegt gáleysi farþega, nema sýnt sé fram á að farþeginn hafi hvatt til akstursins eða mátt vita að ökumaður væri óhæfur til aksturs, t.d. vegna vímuefnaneyslu. Hvorugt eigi við í tilviki M. Þá telur M að það standi upp á V að sanna að áverkar M hefðu orðið minni ef hún hefði notað bílbelti. Til vara krefst M þess að ef talið verður að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi verði skerðing bótaréttar ákveðin lægri en þau 50% sem V vilji miða við.

Í málatalilbúnaði V, athugasemdum og bréfi til lögmanns M, dags. 3. febrúar 2026, er á því byggt að tjóninu hafi verið valdið með háttsemi sem teljist stórkostlegt gáleysi M sem eigi að leiða til þess að helmingur bótaréttar úr tryggingunni falli niður. Byggir V afstöðu sína á 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, sbr. 26. gr. almennra váttryggingarskilmála V. Færir V ítarleg rök máli sínu til stuðnings.

Í viðbótarathugasemdum mótmælir M athugasemdum V. Þá hafnar M því m.a. að hafa í aðdraganda slyssins sýnt af sér stórkostlegt gáleysi sem réttlæti skerðingu bóta samkvæmt 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. Telur M að sönnunarbyrðin hvíli hér á V og að túlka beri slíka undantekningarreglu þröngt. Vísar M til Hrd. í máli nr. 293/2015 og úrskurða nefndarinnar í málum nr. 108/2023, 71/2024 og 355/2024 þessu til stuðnings. Þá ítrekar M að það að nota ekki bílbelti hafi samkvæmt íslenskum rétti ekki verið talið fela í sér stórkostlegt gáleysi. Er í þessu sambandi tekið fram að jafnvel þó talið yrði að M hafi smellið bílbeltinu til þess að forðast viðvörðunarljóð þá breyti það í engu eðli meints brots, þ.e. að hún var án öryggisbeltis, sem geti ekki talist stórkostlegt gáleysi. Þá mótmælir M því sérstaklega að ofsakstur ökumanns A hafi gefið M sérstakt tilefni til að spenna beltíð og verið henni „augljós“. Í því sambandi telur M að í framburðarskýrslu M hjá lögreglu komi fram að hún hafi ekki orðið vör við ofsahraðann, þ.e. 139-140 km/klst., fyrr en á nákvæmlega sömu stundu og ökumaðurinn „hafi snögglega snúið stýrinu fyrst til vinstri og svo til hægri“ í aðdraganda slyssins. Bendir M á að til þess að hætta geti talist augljós og geti grundvallað stórkostlegt gáleysi, þurfi farþegi að hafa raunverulegt tækifæri til að bregðast við sem hafi ekki átt við um M. Hvað varði þá fullyrðingu

V að beint orsakasamhengi hafi verið á milli beltisleysis M og þeirra alvarlegu áverka sem hlutust af völdum slyssins, bendir M á að V hafi ekki lagt fram nein gögn sem sýni að áverkar M hefðu orðið minni eða engir ef bílbelti hefði verið notað. Í þessu sambandi bendir M á að bíllinn hafi farið margar veltur á um 167 km hraða. Þegar svo hátti til verði oft banaslys jafnvel þó bílbelti séu notuð. Telur M því að V hafi ekki tekist að sanna að tjón M hafi orðið meira en ella þar sem bílbelti voru ekki notuð. Að lokum tekur M fram að jafnvel þó fallist yrði á að M hafi sýnt að sér stórkostlegt gáleysi, sé 50% skerðing á bótarétti, líkt og V byggir á, ekki í samræmi við úrlausnir dómstóla og nefndarinnar. Bendir M á Hrd. í máli nr. 689/2010 og úrskurði nefndarinnar í málum nr. 84/2020, 13/2021, 186/2021 og 307/2021 því til stuðnings. M krefst því aðallega óskerts bótaréttar en til vara að skerðing nemi að hámarki 1/3.

Í viðbótarathugasemdum V er því mótmælt að þeir dómar og úrskurðir sem M vísar til í málalíbúnaði sínum hafi fordæmisgildi í þessu máli. Málsatvik þeirra séu ekki sambærileg nema í þeim dómi og úrskurðum sem V hafi fjallað sérstaklega um í fyrri athugasemdum sínum. Ítrekar V að meta þurfi hvert atvik fyrir sig. Þá mótmælir V þeirri fullyrðingu M í viðbótarathugasemdum að M hafi aðeins verið meðvituð um ofsaaksturinn í sekúndubrot fyrir slys. Bendir V á að í lögregluskýrslu komi afdráttarlaust fram að M muni eftir aðdraganda umferðarslyssins. Þá telur V að öll gögn málsins bendi til þess að M hafi verið meðvituð um hraða bifreiðarinnar, samanber framburð M hjá lögreglu. Í öllu falli ítrekar V að sá ofsaakstur sem liggir fyrir að hafi verið viðhafður um nokkurn tíma, hefði ekki átt að geta farið fram hjá eða dulist nokkrum einstaklingi. Þá sé óumdeilt að M hafi verið vakandi í aðdraganda atviksins. Auk framangreinds er tekið fram að V geri sér grein fyrir því að meginreglan sé sú að sönnunarbyrðin hvílir á V um að háttsemi M feli í sér stórkostlegt gáleysi og að orsakatengsl séu á milli þeirrar háttsemi og tjónsins. V telur sig hafa fært rök fyrir því að orsakatengslin séu til staðar. Nægir þar að mati V að óumdeilt sé að M kastaðist út úr bifreiðinni og að augljóst sé að af því hlaust líkamstjón. Fyrri tilvísun V til álits nefndarinnar í máli nr. 324/2018 snúi ekki að sönnunarbyrði. Sá úrskurður beri einfaldlega með sér að ef sönnun á orsakatengslum tekst þá sé tilefni til skerðingar til staðar. Verði ekki fallist á að sönnun á orsakatengslum hafi tekist byggir V á því að sönnunarbyrðin hafi snúist við. Óumdeilt sé að M sem var ekki í bílbelti kastaðist út úr bifreiðinni. Því hvíli það á M að sýna fram á það að hún hafi ekki hlotið aukið líkamstjón vegna óumdeildrar háttsemi hennar sem feli í sér brot á hátternisreglu umferðarlaga. Telur V að slík sönnun hafi ekki tekist af hálfu M. Þvert á móti telur V að hið gagnastæða sé augljóst. Máli sínu til stuðnings bendir V á Hrd. í máli nr. 263/2006 þar sem ökumaður sem sannað var að var undir áhrifum áfengis hafi sjálfur verið talinn bera sönnunarbyrði fyrir því að orsakatengsl væru ekki milli ölvunar hans og tjóns. Þá hafnar V þeirri fullyrðingu sem fram komi í málskoti að oftar en ekki leiði það að taka sér far með ölvuðum ökumanni til 1/3 hluta skerðingar. Almenna reglan sé sú að það að taka sér far með ölvuðum ökumanni leiði til 2/3 hluta skerðingar. Nægi þar að mati V að nefna Hrd. í máli nr. 129/2001. Einnig bendir V á álit nefndarinnar í málum nr. 52/2019 og 205/2021. Vissulega geti atvik verið þannig að lægra hlutfall sé réttlæt看anlegt eins og nefndin hafi talið vera í málum nr. 307/2021 og 186/2021. Það undirstriki að mati V að meta þurfi hvert mál fyrir sig.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort V hafi verið heimilt að skerða bætur úr ábyrgðartryggingu vegna háttsemi M. V telur að skerða beri bótarétt M um helming þar sem tjónið verði rakið til stórkostlegs gáleysis M. Byggir V afstöðu sína á 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, sbr. 26. gr. almennra vátryggingarskilmála V. Samkvæmt 4. mgr. 4. gr. má lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Þá segir í gr. 26.1 í almennum vátryggingaskilmálum V að ef tjónsatburður verður rakinn til stórkostlegs gáleysis vátryggðs losni V úr ábyrgð sinni í heild eða að hluta, nema tryggður hafi ekki vegna aldurs eða andlegs ástands gert sér grein fyrir afleiðingum gerða sinna.

Nefndin telur að í málinu liggir fyrir að M, sem var farþegi í aftursæti A, hafði ekki verið spennt í bílbelti er slysið varð. Hins vegar virðist M hafa smellt bílbeltinu fyrir aftan bak til þess að losna við hávaða sem því var samfara að beltið var ekki spennt. Af lögskýringargögnum og Hrd. í máli nr. 31/2014 má ráða að það að nota ekki bílbelti teljist eitt og sér ekki fela í sér stórkostlegt gáleysi þess sem slíka ákvörðun tekur. Það leiðir þó ekki til þess að mati nefndarinnar að aldrei geti komið til þess að það að spenna ekki bílbelti geti falið í sér stórkostlegt gáleysi. Hvort sú er raunin eða ekki ræðst af aðstæðum hverju sinni. Til þess að hægt sé að fallast á að um stórkostlegt gáleysi sé að ræða þarf háttsemi

viðkomandi að fela í sér verulegt frávik frá því sem eðlilegt má telja. Í Hrd. 8. desember 2016 í máli nr. 502/2016 er m.a. að finna eftirfarandi umfjöllun um hugtakið stórfellt gáleysi: „Í framangreindu felst að stórfellt gáleysi er gáleysi á hærri stigi en hið almenna. Það felur í sér að annað hvort viku háttsemi hlutrænt séð meira frá þeirri háttsemi sem tjónvaldi bar að viðhafa en þarf til að staðreyna almennt gáleysi, eða að hin huglæga afstaða tjónvalds til atvika er leiddu til slyss einkennist af miklu tillitsleysi.“ Af framangreindu verður ráðið að eftir atvikum geta þær aðstæður skapast, t.d. vegna ofsaaksturs sem tjónþola er eða má vera kunnugt um, að ef viðkomandi tjónþoli lætur vera að spenna beltið feli það í sér stórkostlegt gáleysi af hans hálfu.

Í tilviki líkamstjóns M telur nefndin að ganga megi út frá því að bifreiðinni A hafi í aðdraganda slyssins verið ekið á miklum hraða. Í framburði farþega í frumskýrslu lögreglu kemur fram að hann telji að bifreiðinni hafi verið ekið á 120 km hraða á klst. er slysið varð. Hámarkshraði á vettvangi var 90 km á klst. Þá er t.d. haft eftir M í lögregluskýrslu, dags. 6. janúar 2026, að þó M muni ekki mikið eftir umferðarslysinu muni hún eftir aðdraganda þess. Síðan segir orðrétt: „Hún segist muna eftir því að ökumaður [...] hafi snögglega snúið stýrinu fyrst til vinstri og svo til hægri. Hún segist hafa séð á hraðamælinum að hraði ökutækisins væri fyrst 139 km/klst. og svo 140 km/klst.“ Einnig liggja fyrir í málinu gögn, sem stafa frá eiganda A, sem benda til þess að bifreiðinni hafi í aðdraganda slyssins verið ekið á allt að 167 km hraða og í raun á ofsahraða í þónokkuð langan tíma fyrir slysið. Auk þessa segir eftirfarandi um ökuhraða A í lækisfræðilegum gögnum frá Landspítalanum: „Samkvæmt upplýsingum frá lögreglunni þá hafði bíll tekið fram úr bíl sem var sjálfur á 110 km/klst. og að sögn þess bílstjóra keyrðu þau mjög hratt fram hjá honum þannig að minnsta kosti 150 km/klst.“

Með vísan í framangreint telur nefndin liggja fyrir að í aðdraganda slyssins hafi verið um ofsaakstur ökumanns A að ræða. Nefndin telur jafnframt að M hafi vitað eða mátt vita að A var ekið langt umfram löglegan hámarkshraða í aðdraganda slyssins. M hafði því fulla ástæðu til þess að spenna öryggisbelti (bílbelti) eins og henni bar skylda til samkvæmt lögum, enda átti henni að vera kunnugt um að bílbeltanotkun er til þess fallin að draga úr alvarleika umferðarslysa. Í þessu sambandi vísar nefndin einnig til 77. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram kemur að hver sá sem situr í sæti bifreiðar sem búið er öryggisbelti skal nota beltið þegar bifreiðin er á ferð. M var því skylt að fara eftir þessu ákvæði umferðarlaga sem er sett með það að markmiði að tryggja öryggi vegfaranda og forða líkamstjóni. Því telur nefndin að sú ákvörðun M að nota ekki bílbelti heldur láta duga að spenna það fyrir aftan bak, þrátt fyrir framangreint, hafi verið til þess fallið að auka verulegri hættu á líkamstjóni ef ökumanni A myndi hlekkjast á við aksturinn, eins og raunin varð.

Hvað varðar spurninguna um sönnun þess að það að nota ekki bílbelti hafi leitt til þess að afleiðingar slyssins hafi orðið meiri fyrir M en ella, telur nefndin nægja að horfa til þess, með vísan í tilgang og gagnsemi bílbelta, að þau eru almennt til þess fallin að draga úr hættu á líkamstjóni af vörum bílslysa. Því telur nefndin það liggja nægjanlega fyrir að það að M lét vera að nota bílbeltið hafi verið til þess fallið að auka á alvarleika líkamstjóns hennar.

Með vísan í framangreint hefur nefndin því komist að þeirri niðurstöðu að M hafi í aðdraganda slyssins sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, sbr. 26. gr. almennra váttryggingarskilmála V. Því verður fallist á þá kröfu V að heimilt sé að skerða bótarétt M úr ábyrgðartryggingu. Hins vegar telur nefndin að eins og málið liggur fyrir sé rétt að sú skerðing nemi 1/3 en ekki 1/2 eins og V vill miða við.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum vegna líkamstjóns úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V en V er heimilt að skerða bótaréttinn um 1/3.

Reykjavík, 21. apríl 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Berglind Svavarsdóttir