

Mál nr. 78/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi. Tómlæti.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 17. febrúar 2026 ásamt fylgiskjöllum.
2. Athugasemdir V, dags. 2. maí 2026.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 5. mars 2024, varð umferðarslys á Vogavegi við Reykjanesbraut 25. febrúar 2024. Er í skýrslunni haft eftir M að hann hafi ekið A á um 60 km/klst. hraða eftir Vogavegi þegar eitthvað hafi dottið á gólf bifreiðarinnar farþegamegin. Sagðist M hafa haldið það hafa verið farsíma sonar hans. Þá hafi akreinarvari bifreiðarinnar tekið við og sagðist M þá hafa togað í stýrið á móti henni með þeim afleiðingum að bifreiðin hafnaði utan vegar. Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir meiðslum við atvikið og í kjölfar þess að matsgerð lá fyrir hafi V verið sent kröfubréf 26. janúar 2026. Samdægurs hafi borist svar þess efnis að V hafi ákveðið skerða bætur úr slysátryggingu ökumanns og eiganda vegna slyssins um 50% með vísan til 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga og 2. mgr. 19. gr. almenns skilmála V.

M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og telur sig eiga rétt á fullum bótum. Því til stuðnings byggir M aðallega á því að V hafi glatað rétti til þess að bera fyrir sig skerðingu bóta vegna slyssins vegna tómlætis, enda hafi V ekki tilkynnt M um skerðinguna án ástæðulauss dráttar eftir að V vissi um þau atvik sem liggja til grundvallar ákvörðuninni, sbr. 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga. Því hafi V glatað rétti til þess að bera fyrir sig skerðingu bóta, sbr. 2. mgr. sömu greinar. Í þessu sambandi bendir M á að það liggi fyrir lögregluskýrsla þar sem m.a. sé að finna framburð M um tildrög slyssins. Í bréfi V, dags. 26. janúar 2026, komi fram að V hafi ákveðið að skerða bætur til M á grundvelli lýsingar hans á tildrögum slyssins í matsgerð. Í matsgerð, dags. 22. janúar 2026, sé eftirfarandi haft eftir M um tildrög slyssins: „Samkvæmt frásögn tjónþola sem er í samræmi við gögn málsins var hann í umrætt sinn beltisbundinn ökumaður [A] á leið eftir Vogavegi við Reykjanesbraut. Sími sem lá í farþegasætinu við hlið ökumanns hóf að hringja og þegar hann ætlaði að grípa um símann hafi akreinarvari ökutækisins tekið við en þá greip tjónþoli á móti í stýrið með þeim afleiðingum að bíllinn hafnaði utan vegar og nam staðar þegar framendinn skall á kletti fyrir utan veginn.“ Byggi V á því að af framangreindri lýsingu í matsgerðinni sé ljóst að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í aðdraganda slyssins. Þessu til stuðnings vísi V til 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þar sem fram komi að vegfaranda beri að sýna tillitssemi og varúð svo eigi leiði til hættu. Jafnframt sé vísað til 57. gr. sömu laga þar sem fram komi að stjórnanda ökutækis sé óheimilt að nota farsíma eða önnur raftæki sem truflað geta akstur án handfrjáls búnaðar. Samkvæmt V feli það að teygja sig eftir síma í farþegasæti bifreiðar á ferð, í sér að ökumaður taki augun af veginum og skerði við það stjórnunarhæfni sína verulega, nokkuð sem teljist alvarlegt frávík frá framangreindum reglum og teljist því stórkostlegt gáleysi. Vegna þessa bendir M á að V hafi haft lögregluskýrslu vegna slyssins undir höndum frá því í seinasta lagi 23. apríl 2024. Sú lýsing á tildrögum slyssins sem komi fram í matsgerð sé í samræmi við þá lýsingu sem höfð sé eftir M í lögregluskýrslunni. Samkvæmt lögregluskýrslunni sé því ljóst að slysið hafi orðið þegar M veitti athygli einhverju sem féll á gólf bifreiðarinnar farþegamegin, og sem M taldi vera farsíma sonar síns. Við það hafi akreinarvari bifreiðarinnar virkjast og M ekið út af veginum. Ekki verði séð að smávægilegt misræmi um hvort farsími hafi verið á gólfi farþegamegin eða í farþegasæti er slysið varð hafi áhrif á ákvörðun V um skerðingu bóta. Raunar verði ekki annað séð en að lýsing í lögregluskýrslu, um að farsími hafi verið á gólfi bifreiðarinnar farþegamegin, veiti frekar tilefni til skerðingar en sú lýsing á tildrögum slyss sem komi fram í matsgerð. Telur M því að þegar lögregluskýrslan hafi legið fyrir hafi V verið ljóst að slysið mætti rekja til þess að hann hafi veitt farsíma athygli við akstur. V hafi sent lögmanni M lögregluskýrsluna 23. apríl 2024. Því hafi V í síðasta lagi frá og með þeirri dagsetningu verið ljóst með hvaða hætti slys varð. Á því tímamarki hafi V þegar

farið yfir gögn málsins og staðfest að tjón M vegna slyssins væri bótaskyldt úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar. Þá hafi M ekki verið tilkynnt um það að V væri með það til athugunar að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð fyrr en 26. janúar 2026, þ.e. rúmum 23 mánuðum eftir slysdag og rúmlega 21 mánuði eftir að V mátti í seinasta lagi vera kunnugt um hver tildrög slyssins voru. Telur M því að með hliðsjón af vitneskju V um tildrög slyssins, eins og þeim er lýst í lögregluskýrslu, hafi V verið í lófa lagið að afla nánari upplýsinga frá M um þau atriði sem V lagði síðar til grundvallar skerðingu bóta. Þrátt fyrir að hafa haft vitneskju um þau atriði sem fram komu í lögregluskýrslu hafi V ekkert frekar aðhafst fyrr en umrædd atriði komu fram á ný í matsgerð. Bendir M á að samkvæmt 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga beri félagi sem hyggst bera fyrir sig skerðingu á bótaskyldu vegna slyss, að tilkynna tjónþola skriflega um afstöðu sína án ástæðulauss dráttar eftir að félagið vissi um þau atvik er veita því heimild til þess að skerða bótaskyldu félagsins. M telur því ljóst að V hafi ekki tilkynnt um að takmörkun á ábyrgð væri til skoðunar innan þess skamma frests sem félaginu er veittur samkvæmt framangreindu ákvæði. Tilkynning þess efnis hafi því ekki verið send án ástæðulauss dráttar í samræmi við áskilnað. Þar sem V hafi vanrækt þessa lögbundnu skyldu telur M að það hafi glatað rétti til þess að skerða bætur úr tryggingunni, sbr. 2. mgr. 94. gr. framangreindra laga. Í málskoti færir M frekari rök þessu til stuðnings.

M færir einnig fyrir því rök að V hafi ekki sannað að háttsemi hans í aðdraganda slyss hafi verið með þeim hætti að V sé heimilt að skerða bætur til hans vegna slyssins á grundvelli 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Telur M ósannað að slysið verði rakið til stórkostlegs gáleysis af hans hálfu. Ljóst sé af dómaframkvæmd að V beri sönnunarbyrði fyrir þeirri fullyrðingu sinni að M hafi sýnt af sér slíka háttsemi að heimilt sé skerða bætur á grundvelli ákvæðisins og að orsakasamhengi sé á milli þeirrar háttsemi og slyssins. Því til stuðnings vísar M til Hrd. í máli nr. 666/2008 og Hrd. í máli nr. 194/2011. Telur M að V hafi ekki staðið undir framangreindri sönnunarbyrði. Bendir M m.a. á að hann hafi í umrætt sinn verið á um 60 km/klst. Þegar slysið varð en hámarkshraði á vettvangi sé 70 km/klst, líkt og fram komi í lögregluskýrslu. Þá komi hvergi fram í gögnum málsins að bifreið M hafi verið vanbúin. Til viðbótar bendir M á að verði ekki fallist á ofangreint telji M, með vísan til dómaframkvæmdar, að V sé ekki heimilt að skerða bótarétt um 50%.

Í athugasemdum V er því hafnað að upplýsingar um tildrög slyssins, sem skerðing bótaréttar byggir á, hafi legið fyrir í lögregluskýrslu, dags. 5. mars 2024. Þvert á móti sé verulegur efnislegur munur á þeirri lýsingu og því sem fram komi í matsgerð, dags. 22. janúar 2026. Í lögregluskýrslunni komi einungis fram að M hafi „veitt farsíma athygli“ í aðdraganda slyssins. Sú lýsing gefi ein og sér ekki tilefni til að ætla að M hafi framkvæmt þá líkamlegu athöfn sem matsgerðin lýsir, þ.e. að hafa ætlað að grípa um símann sem lá í farþegasætinu. Það sé einmitt sú athöfn, að beina athygli og líkamlegri hreyfingu frá akstri og að farsíma í farþegasæti á meðan ekið var, sem hafi leitt til þess að akreinavari bifreiðarinnar hafi virkjust, og í framhaldinu til þess að M stýrði á móti með þeim afleiðingum að bifreiðin hafnaði utan vegar. Að „veita farsíma athygli“ geti átt við ýmiss konar háttsemi, allt frá því að líta snöggt á skjá símans yfir í að taka hann upp eða svara símtali. Hin tiltekna athöfn, að teygja sig eftir símanum, hafi fyrst komið fram í matsgerðinni. Sú athöfn feli í sér það frávik frá eðlilegri og varúðarverðri háttsemi við akstur sem skerðingin sé reist á. Slík háttsemi feli í sér að ökumaður sleppir í reynd stjórn á stýri bifreiðarinnar í þeim tilgangi að ná til hlutar í farþegasæti á meðan ekið er. V hafi því ekki haft tilefni, og raunar ekki forsendur, til að bera fyrir sig stórkostlegt gáleysi á grundvelli lögregluskýrslunnar. Það sé áskilið í 2. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004 að V hafi haft í höndum upplýsingar sem gáfu því raunhæft tilefni til að bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð. Almenn lýsing á því að ökumaður hafi „veitt farsíma athygli“ án nánari skýringa á eðli og umfangi þeirrar athygli, uppfylli ekki það skilyrði. Þá bendir V á að í matsgerðinni segi m.a.: „Sími sem lá í farþegasætinu við hlið ökumanns hóf að hringja og þegar hann ætlaði að grípa um símann hafi akreinavari ökutækisins tekið við...“. Telur V þetta sýna fram á að M hafi teygst sig í símann og þannig valdið slysinu. Hvað varði alvarleika háttsemi M bendir V á að kjarni málsins liggi í því að M hafi vikið athygli og stjórn frá akstrinum til að sinna farsíma. Sú háttsemi feli í sér verulegt frávik frá þeirri varúð sem ökumanni beri að sýna. Það að síminn hafi hringt skyndilega afsaki ekki að M hafi tekið ákvörðun um að grípa eftir honum á meðan ekið var á 60 km/klst. Eðlisleg viðbrögð við hringjandi síma í farþegasæti við akstur séu að hunsa hann eða stöðva ökutækið á öruggum stað áður en svarað sé. Að teygja sig eftir síma í farþegasæti, með þeim afleiðingum að ökumaður missir í reynd stjórn á stýri og kalli fram inngríp akreinavara, feli í sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Hvað umfang skerðingar varði bendir V á, með vísan til alvarleika háttsemi M,

að það telji 50% skerðingu eðlilega, enda sé hún í samræmi við þá dóma- og úrskurðaframkvæmd sem þróast hafi á þessu sviði þegar farsímanotkun eða athygli að farsíma sé bein orsök umferðarslyss.

Álit

Ágreiningur málsins lýtur í grunninn að því hvort skilyrði séu til að skerða bótarétt M úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda á grundvelli þess að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur A 25. febrúar 2024. Í tengslum við framangreint er í fyrsta lagi tekist á um hvort tilkynning V um að það ætli sér að bera fyrir sig rétt til takmörkunar á ábyrgð sé of seint fram komin. Það kemur fram í 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga að ef félag hyggst bera fyrir sig að það sé samkvæmt ákvæðum kaflans laust úr ábyrgð að öllu leyti eða að hluta skuli það tilkynna vátryggingartaka eða þeim sem rétt á til vátryggingarbóta skriflega um afstöðu sína. Enn fremur kemur fram að tilkynningin skuli send án ástæðulauss dráttar eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beiti rétti sínum samkvæmt ákvæðinu. Þá kemur fram í 2. mgr. sömu greinar að ef viðkomandi tryggingarfélag vanrækir að senda slíka tilkynningu glatar það rétti til þess að bera fyrir sig atvikin.

Það er ágreiningslaust í málinu að V var snemma kunnugt um að M hafi orðið fyrir umræddu slysi. Meðal annars sendi V lögmanni M lögregluskýrslu vegna slyssins 23. apríl 2024. Eins og að framan greinir byggir M á því að í þeirri skýrslu hafi verið að finna lýsingu M á aðdraganda slyssins sem hafi átt að gefa V ástæðu til þess að leita eftir frekari upplýsingum ef ætlunin var takmarka bótarétt M. V byggir hins vegar á því að þær upplýsingar um tildrög slyssins, sem skerðing bótaréttar byggir á, hafi fyrst legið fyrir í matsgerð, dags. 22. janúar 2026. Þá fyrst hafi V haft í höndum upplýsingar þess efnis að M hafi í reynd sleppt stjórn á stýri A í þeim tilgangi að ná til hlutar í farþegasæti á meðan á akstri stóð. Því hafi tilkynning V, dags. 26. janúar 2026, þess efnis að V hygðist skerða bætur til M uppfyllt skilyrði 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004. Eins og komið hefur fram er m.a. eftirfarandi haft eftir M í lögregluskýrslu, dags. 5. mars 2024: „*Aðspurður hvað hefði komið fyrir sagði [M] að hann hafi verið að aka á um 60 km/klst hraða eftir Vogavegi þegar að eitthvað datt á gólfíð í bifreiðinni farþegamegin. [M] sagðist hafa haldið að það hafi verið farsími sonar síns. Þá hafi akreinavari bifreiðarinnar tekið við og sagðist [M] þá hafa togað í stýrið á móti henni með þeim afleiðingum að bifreiðin hafnaði utan vegar.*“ Í matsgerð er m.a. eftirfarandi lýsing höfð eftir M: „*Sími sem lá í farþegasætinu við hlið ökumanns hóf að hringja og þegar hann ætlaði að gripa um símann hafi akreinavari ökutækisins tekið við en þá greip tjónþoli á móti í stýrið með þeim afleiðingum að billinn hafnaði utan vegar og nam staðar þegar framendinn skall á kletti fyrir utan veginn.*“ Eins og komið hefur fram byggir V á því að það hafi verið upplýsingar í matsgerð um að M hafi tekið augun af veginum við aksturinn sem hafi verið kveikjan af þeirri ákvörðun að skerða bótarétt M. Þegar þetta er haft í huga fær nefndin ekki betur séð að sú lýsing á aðdraganda slyssins sem er að finna í lögregluskýrslu hafi gefið V ástæðu til að ætla að sú kunni að hafa verið raunin, þ.e. að M kunni að hafa tekið augun af veginum þegar hlutur sem hann taldi vera farsíma sonarins hafi fallið í gólfíð farþegamegin. Nefndin hefur því komist að þeirri niðurstöðu að ganga beri út frá því að frá og með þeim tíma sem V fékk lögregluskýrsluna í hendur teljist V hafa vitað um þau atvik sem gætu veitt rétt til að takmarka ábyrgð, sbr. 1. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004. Því bar V án ástæðulauss dráttar í kjölfarið að tilkynna M um þá ætlun sína, nokkuð sem ekki var raunin. Nefndin hefur því komist að þeirri niðurstöðu, með vísan í 2. mgr. 94. gr. laga nr. 30/2004, að V hafi ekki verið heimilt að skerða bótarétt M með þeim hætti sem gert var. M telst því eiga fullan bótarétt úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda hjá V.

Að fenginni þessari niðurstöðu telur nefndin ekki þörf á að fjalla frekar um aðrar málsástæður aðila, enda eru þær ekki til þess fallnar að breyta framangreindri niðurstöðu.

Niðurstaða.

M á rétt til óskertra bóta úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda A hjá V, Verði tryggingum hf.

Reykjavík, 2. júní 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir