

Mál nr. 83/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis(A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 17. febrúar 2026 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 8. apríl 2026.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 13. apríl 2026 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 6. september 2024, varð, að kvöldi hins 5. september 2024, umferðarslys á Miklubraut í Reykjavík. Er í skýrslunni haft eftir M að hann hafi ekið A á vinstri akrein Miklubrautar með akstursstefnu til vesturs. Í kjölfar girskiptingar hafi hann skyndilega fundið afturenda A skrika til og hafi hann misst stjórn á henni með þeim afleiðingum að hún hafnaði á ljósastaur norðan við akbrautina. Aðspurður taldi M sig hafa ekið á um 80 kílómetra hraða á klukkustund í aðdraganda atviksins. Í skýrslu Aðstoðar & Öryggis vegna atviksins segir m.a. að M hafi ekið vestur Miklubraut í beygjuna við aðrein sem liggur upp að Snorrabraut. Hann hafi misst stjórn á A í beygjunni með þeim afleiðingum að A fór aðeins utan í vegridd vinstra megin og kastaðist svo á ljósastaur hægra megin.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir meiðslum við atvikið og hafi á grundvelli þess krafist bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A. Með bréfi, dags. 25. september 2025, hafi V tilkynnt um að það hygðist skerða rétt hans til bóta um helming á grundvelli þess að hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sbr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. M fellir sig ekki við þá afstöðu V og byggir í málskoti á því að ekki hafi verið um stórkostlegt gáleysi af hans hálfu að ræða. Aðstæður á vettvangi hafi verið erfiðar sökum myrkurs og bleytu og M, sem var 18 ára á slysdegi, hafi verið reynslulúttill ökumaður. Hann hafi haft fulla athygli við aksturinn og hvorki verið undir áhrifum áfengis né fíkniefna. Þó M hafi sjálfur talið sig hafa ekið á um 80 kílómetra hraða á klukkustund, en á vettvangi sé 60 kílómetra hámarkshraði, sé þar aðeins um ágiskun hans sjálfs að ræða en ökuhraði A í aðdraganda slyssins hafi ekki verið rannsakaður með neinum hætti. Þá hafi slysið ekki orsakast af hraða A heldur aðstæðum á vettvangi. Sönnunarbyrði þess að gáleysi M hafi verið stórkostlegt og að orsakatengsl séu milli þess og slyssins hvíli á V. Slík sönnun hafi ekki tekist.

Verði niðurstaða nefndarinnar allt að einu sú að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða og að það skuli, að framkvæmdu heildstæðu mati á atvikum öllum, leiða til skerðingar á bótarétti M, sé helmings skerðing í öllu falli úr hófi fram og ekki til samræmis við dómaframkvæmd. Séu engar forsendur til að skerðing bóta nemi meira en $\frac{1}{4}$ hluta.

Í bréfi V til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að framburður M hafi fullt sönnunargildi um aðstæður á vettvangi og ökuhraða A. Þá háttsemi M að aka A á hraða sem var 33% umfram hámarkshraða við bestu mögulegu aðstæður verði að meta honum til stórkostlegs gáleysis. Ljósmyndir í lögregluskýrslu staðfesti þá atvikalýsingu sem höfð hafi verið eftir M og bendi til þess að ökuhraði A hafi verið verulega yfir lögmeðaltum hámarkshraða og að líkindum meiri en M hafi sagt hann vera. Verði ekki fallist á kröfu M um skerðingu að helmingshluta er til vara gerð krafa um að skerðing bóta sé heimil að $\frac{1}{3}$ hluta.

Í viðbótarathugasemdum M eru fyrri röksemdir ítrekaðar og vísað til þess að í þeim tilvikum þar sem fallist hafi verið á skerðingu bótaréttar á grundvelli ökuhraða hafi verið til staðar rannsóknir sem staðfesti ökuhraðann. Engu slíku sé til að dreifa hér og þá hafi lögreglan lokað málinu án sektargerðar eða frekari rannsókna. Vísar M þá til úrskurða nefndarinnar í málum nr. 155/2025 og 342/2025 því til stuðnings að skerðing bóta sé ekki heimil.

Álit

Ágreiningur málsins lýtur 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 hinn 5. september 2024.

Samkvæmt 90. gr. laga um vátryggingarsamninga má lækka eða fella niður bætur úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda hafi vátryggður valdið tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Við mat á því hvort gáleysi teljist stórkostlegt verður að líta til þess hvort háttsemi teljist verulegt frávik frá þeirri háttsemi sem almennt er krafist af varkárum ökumanni við sambærilegar aðstæður. Við úrlausn á þessum atriðum 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. Sönnunarbyrði þess að skilyrði skerðingar séu uppfyllt hvílir á vátryggjanda, þ.e. V, en ljóst er að heildstætt mat atvika þarf að fara fram í hverju máli fyrir sig.

Af gögnum málsins verður ráðið að M missti stjórn á A við akstur vestur Miklubraut í beygju með þeim afleiðingum að bifreiðin fór fyrst utan í vegrið og hafnaði síðan á ljósastaur utan akbrautar. Þá tjáði M lögreglu að hann hefði ekið á um það bil 80 kílómetra hraða á klukkustund þar sem leyfður hámarkshraði var 60 kílómetrar á klukkustund. Hins vegar liggja engin frekari gögn, s.s. hraðaútreikningar eða framburðir vitna, fyrir um raunverulegan ökuhraða né verður séð að sérstök rannsókn á tildrögum slyssins hafi farið fram. Jafnframt segir í tölvupósti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, dags. 17. febrúar 2026, að M hafi ekki verið gert að greiða sekt né sæta öðrum viðurlögum vegna hraðaksturs umrætt sinn.

Að mati nefndarinnar verður að telja sannað að M hafi ekið A yfir leyfilegum hámarkshraða, þó ekki liggi fyrir hver hann hafi verið. Það eitt að aka um 20 kílómetrum yfir leyfilegum hámarkshraða, við þær aðstæður sem hér voru uppi, þ.e. bleytu á vegi og myrkur, verður vissulega talið fela í sér nokkurt gáleysi en þó ekki að því marki að það teljist stórkostlegt í skilningi 90. gr. laga um vátryggingarsamninga.

Við mat á háttsemi M verður jafnframt litið til þess að hann var ungur og reynslulítill ökumaður og að ekkert liggur fyrir um að hann hafi verið undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna eða sýnt af sér aðra sérlega vítaverða háttsemi. Að virtu heildarmati atvika telur nefndin því að V hafi ekki sýnt fram á að skilyrði séu til skerðingar bótaréttar M á grundvelli 90. gr. laga um vátryggingarsamninga.

Niðurstaða.

M á rétt til óskertra bóta úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 26. maí 2026.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir