

Mál nr. 229/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Miskabætur. Stórfellt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 24. júní 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 8. ágúst 2025.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 12. ágúst 2025, ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 18. ágúst 2025.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að 10. júlí 2024 hafi orðið árekstur á Holtavörðuheidi milli bifreiðanna A og B, en M ók þeirri síðarnefndu. Orsök árekstursins hafi verið sú að ökumaður A hafi ekið yfir á öfugan vegarhelming og framan á B. Hafi M slasast alvarlega. Vegna þessa fer M fram á að viðurkennd verði krafa hans til miskabóta samkvæmt a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 úr ábyrgðartryggingu A hjá V, enda verði líkamstjón hans rakið til stórfellds gáleysis ökumanns A. Eru í málskoti færð ítarleg rök fyrir þeirri fullyrðingu M. Meðal annars er bent á að það komi fram í fyrirliggjandi lögregluskýrslu að ætla megi að slysið hafi orðið þegar A var ekið yfir á rangan vegarhelming og á B. Þá byggir M m.a. á að sú hætta sem hafi skapast af háttsemi ökumanns A nægi ein og sér til þess að flokka beri háttsemina sem stórfellt gáleysi auk þess sem ökumaður A hafi ekið yfir leyfðum hámarkshraða og því mun hraðar en aðstæður leyfðu. Einnig mótmælir M því að fyrir áreksturinn hafi B verið ekið nálægt miðlinu auk þess sem M byggir á því að hann hafi ekið á löglegum hraða. Telur M því að háttsemi ökumanns A feli í sér margvísleg brot á umferðarlögum nr. 77/2019. Er í því sambandi vísað í 4., 18., 22., 25. og 36. gr. þeirra laga. Að lokum vísar M m.a. í Hrd. frá 26. júní 2019 í máli nr. 11/2019 því til stuðnings að meta eigi háttsemi ökumanns B sem stórfellt gáleysi.

Í athugasemdum V, dags. 8. ágúst 2025, er framangreindum rökum M mótmælt. Bendir V m.a. á að það að A hafi verið ekið yfir á rangan vegarhelming í aðdraganda árekstursins feli ekki sjálfkrafa í sér stórfellt gáleysi ökumanns A. Færir V síðan ítarleg rök fyrir því að ekkert í á gögnum málsins bendi til þess að ökumaður A hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi í umrætt sinn. Því sé ekki miskabótaréttur til staðar. Í viðbótarathugasemdum M, dags. 12. ágúst 2025, er m.a. að finna andsvör við því sem fram kom í athugasemdum V auk þess sem fyrri rök M eru ítrekuð. Þá er m.a. tekið fram að þó taka megi undir það að gögn málsins um tildrög og aðdraganda slyssins séu af skornum skammti telji M þau engu að síður duga svo hægt sé að álykta að slysið verði rakið til stórfellds gáleysis ökumanns A.

Í viðbótarathugasemdum V, dags. 15. ágúst 2025, er m.a. vísað til úrskurða nefndarinnar í málum nr. 22/2019, 7/2021 og 71/2025 því til stuðnings að í háttsemi ökumanns A hafi ekki falist stórfellt gáleysi.

Álit.

Ekki er um það deilt að ökumaður A telst eiga alla sök á árekstri bifreiðanna 10. júlí 2024. Í málinu er hins vegar ágreiningur um rétt M til greiðslu miskabóta skv. a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Í því ákvæði kemur fram að heimilt sé að láta þann sem af stórfelldu gáleysi eða ásetningi veldur líkamstjóni greiða miskabætur. Svo krafa M verði tekin til greina þarf háttsemi ökumanns A því að fela í sér veruleg frávík 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 vikur 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.“

Ekki er ágreiningur í málinu um að M varð fyrir líkamstjóni við áreksturinn. Það er á ábyrgð M að sýna fram á að háttsemi ökumanns hafi umrætt sinn falið í sér stórfellt gáleysi. Samkvæmt 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 ber ökumanni að vera í slíku líkamlegu og andlegu ástandi að hann geti stjórnað ökutæki örugglega.

Við mat á því hvort háttsemi ökumanns A í umrætt sinn hafi falið í sér stórfellt gáleysi leggur nefndin eftirfarandi til grundvallar. Gögn málsins viðrast benda til þess að þegar slysið varð hafi umferðarhraði í báðar áttir verið nálægt leyfilegum hámarkshraða. Hins vegar metur nefndin það svo að ekki liggi fyrir upplýsingar sem duga til þess að hægt sé að leggja til grundvallar að A hafi í umrætt sinn verið ekið yfir leyfilegum hámarkshraða. Þá er heldur ekkert sem bendir til þess að ökumaðurinn A hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna.

Í lögregluskýrslu kemur m.a. eftirfarandi fram um aðstæður á slysstað og orsök árekstursins: „Akstursskilyrði voru góð en þungskýjað og 14m/sek. Mikil umferð var þegar slysið átti sér stað. Af framburði vitna og ummerkjum á vettvangi má ætla að slysið hafi orðið þegar bifreiðininni var ekið yfir á rangan vegarhelming og á bifreiðina [B] sem ekið var úr gagnstæðri átt.“

Með vísan í það sem að framan greinir telur nefndin að í málinu liggi ekki fyrir gögn sem sýni að ökumaður A hafi verið í slíku líkamlegu ástandi að hann væri, eða mátti vita að hann væri, ófær um akstur. Það er því mat nefndarinnar að M hafi ekki sýnt fram á að ökumaður A hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á miskabótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 2. september 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir