

Mál nr. 443/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 27. nóvember 2025 ásamt fylgiskjali.
2. Bréf V dags. 16. desember 2025 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 22. ágúst 2025, varð hinn 17. ágúst 2025 umferðaróhapp á Reykjanesbraut við Arnarnesveg. Atvik voru að sögn M þau að hann ók A eftir hægri akrein til norðurs. Hann hafi þá ætlað að skipta yfir á vinstri akrein en hvít bifreið á móti honum hafi gert það líka. Afleiðingarnar hafi verið þær að A hafnaði á vegriði vegna viðleitni M til að koma í veg fyrir árekstur við hina bifreiðina. Aksturshraði A hafi verið um 90 kílómetrar á klukkustund. Í lögregluskýrslu kemur jafnframt fram að a.m.k. tvær tilkynningar hafi borist lögreglu um ofsa- og svigakstur A rétt fyrir slysið. Í vitnaskýrslu lögreglu dags. 29. ágúst 2025, er haft eftir vitninu X að það hafi orðið vart við bifreiðina A „sikk-sakkandi“ milli bifreiða á miklum hraða miðað við aðstæður en að það viti ekki alveg hver hraðinn hafi verið. Eftir vitninu Y er haft að það hafi orðið vart við A fyrir aftan sig en hún hafi nálgast á miklum hraða og takandi fram úr bifreiðum „hægri vinstri“. A hafi verið stungið milli annarra bifreiða á miklum hraða og áætli vitnið að hraðinn hafi verið á bilinu 110 130 kílómetrar á klukkustund.

M krafðist bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A en með bréfi dags. 18. september 2025 tilkynnti V honum að það hygðist skerða bótarétt hans um 1/3 hluta þar eð hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn.

M fellir sig ekki við þau málalok og telur að V hafi ekki tekist sönnun þess að um stórkostlegt gáleysi af hans hálfu hafi verið að ræða. Þannig sé óvíst um hraða A, en M og farþegi í A segi henni hafa verið ekið á 90 kílómetra hraða á klukkustund. X gefi ekkert upp hver ökuhraðinn hafi verið og Y sé óvíst um hann. Sé því ósannað að aksturshraði A hafi verið slíkur að um stórkostlegt gáleysi M hafi verið að ræða. Beri V því óskerta bótaábyrgð á tjóni hans.

Í bréfi V til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að með tilliti til gagna málsins sé sannað að M hafi í aðdraganda slyssins brotið gegn ákvæðum umferðarlaga nr. 77/2019 um almenna aðgæsluskyldu, umferðarhraða, akreinaskipti og framúrakstur og sú háttsemi hans hafi leitt til tjónsins. Er þá vísað til þess að í almennum skilmálum V sem eigi við um slysátryggingu ökumanns og eiganda komi fram að ef vátryggður hefur valdið því að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella megi lækka eða fella niður ábyrgð félagsins sbr. 2. mgr. 27. gr. og 90. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga má lækka eða fella niður ábyrgð vátryggingafélags ef vátryggður hefur valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Við úrlausn á þessum atriðum skal litið til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburður bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.

Í framburði sínum fyrir lögreglu lýsa tvö vitni aksturslagi M í aðdraganda slyssins á þann veg að hann hafi ekið á A á of miklum hraða og nefnir annað vitnið 110 til 130 kílómetra hraða á klukkustund í því samhengi. Vitnin bera þá bæði að M hafi „sikk-sakkað“ milli akreina, og tekið ítrekað fram úr bifreiðum. M ber sjálfur að aksturshraði A hafi verið „um 90 kílómetrar á klukkustund“. Eftir því sem nefndin kemst næst er lögbundinn hámarkshraði á vettvangi 80 kílómetrar á klukkustund.

Kemur þá fram í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu að a.m.k. tvær tilkynningar, þar sem lýst var ofsa- og svigakstri M, hafi borist til lögreglu rétt fyrir umrætt atvik.

Af framangreindu er það mat nefndarinnar að nægilega sé sýnt fram á að M hafi brotið gegn ákvæðum umferðarlaga með aksturslagi sínu í aðdraganda slyssins. Skiptir ekki máli í því samhengi þó vitnisburðir séu ekki afdráttarlausir varðandi það hver aksturshraði A hafi verið, enda ber þeim saman um að hann hafi verið of mikill. Verður þannig að telja sýnt fram á að M hafi brotið gegn 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Með hliðsjón af þeim vitnaframburðum sem hér hefur verið lýst verður jafnframt að telja sýnt fram á að M hafi vanrækt að sýna þá aðgæslu sem krafist er við akreinaskipti og framúrakstur, samkvæmt 2. mgr. 20. gr. og 2. mgr. 23. gr. umferðarlaga.

Af heildstæðu mati á framangreindu og gögnum málsins eins og þau liggja fyrir nefndinni verður því að telja nægilega sýnt fram á að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur A umrætt sinn. Er samkvæmt því, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga heimilt að skerða bætur til M um 1/3 hluta.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda A hjá V en heimilt er að skerða bætur til hans um þriðjung.

Reykjavík, 13. janúar 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir