

Mál nr. 113/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 6. mars 2026 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 26. mars 2026.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi lögregluskýrslu, dags. 10. september 2025, varð að kvöldi hins 22. júlí 2025 umferðarslys á Bildudalsvegi, skammt frá Höfðadal. Voru atvik þau að A, en M var ökumaður hennar, hafði hafnað utan vegar. Samkvæmt framburði M ók hann A á um 70 til 75 kílómetra hraða á klukkustund og reyndi að hægja á sér áður en hann fór inn í beygjuna við Þorsteinshjalla. Hafi hann ekki náð að hægja ferðina nægilega áður en hann fór inn í beygjuna. Hann hafi tekið ákvörðun um að fara í gegnum beygjuna frekar en að aka beint út af en við það hafi A endað á hliðinni, hafnað utan vegar og tekið niður vegrið. Í skýrslu lögreglu kemur fram að mikil þoka hafi verið á vettvangi. Þá kemur fram að vöruflutningabifreiðinni A, sem sé frá árinu 1997, hafi verið ekið niður bratta brekku með um 12% halla. Á vettvangi, áður en komið er að brekkunni, sé viðvörunarskilti sem vari við hættulegum beygjum framundan. Vegurinn hafi þá verið í slæmu ásigkomulagi. Hvað orsakir slyssins varðar er niðurstaða lögreglu sú að M hafi ekið of hratt miðað við aðstæður. Mikil þoka hafi verið á vettvangi, vegir í slæmu ástandi, farmur A þungur, A 28 ára gömul og mikill halli á umræddri brekku. Hafi 70 til 75 kílómetra aksturshraði því verið of mikill miðað við aðstæður.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir líkamstjóni við slysið. Með bréfi, dags. 30. september 2025, hafi V tilkynnt um að það hygðist skerða rétt M til bóta úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda um 1/3 hluta á grundvelli þess að hann hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019.

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. Gáleysi þurfi að vera á mjög háu stigi til að teljast stórkostlegt og sönnunarbyrði þess að svo hafi verið og að orsakatengsl séu milli þess og slyssins hvíli á V. Við mat á réttarstöðu M þurfi að líta til sakar hans, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort hann hafi verið undir áhrifum áfengis og fíkniefna og atvika að öðru leyti, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Umfram það sem komi fram í lögregluskýrslu hafi V ekki aflað frekari gagna og þrátt fyrir ummæli í lögregluskýrslu um að M hafi ekið of hratt í ljósi aðstæðna feli slík háttsemi ekki sjálfkrafa í sér stórkostlegt gáleysi sem réttlætt geti skerðingu. Vísar M til þess að hann hafi verið 20 kílómetrum undir lögmæltum hámarkshraða, allsgáður og með fulla athygli við aksturinn. Megi fyrst og fremst rekja slysið til þess að hann misreiknaði hemlunarvegalengd A fyrir beygjuna vegna mikils halla á vettvangi. Það geti ekki talist stórkostlegt gáleysi. Jafnvel þó um stórkostlegt gáleysi væri að ræða séu skilyrði til skerðingar ekki uppfyllt sé litið til allra atvika eins og 1. mgr. 90. gr. laga um váttryggingarsamninga kveði á um. Vísar M þá til nánar tilgreindra fordæma dómstóla máli sínu til stuðnings. Á grundvelli framangreinds krefst M þá óskertra bóta úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda A.

Í bréfi V til nefndarinnar er vísað til þess að á vettvangi, áður en farið var niður brekkuna, hafi verið viðvörunarskilti sem varaði við hættulegum beygjum framundan og mælti með hámarkshraðanum 50 kílómetrum á klukkustund. Samkvæmt lögregluskýrslu hafi bremsuför A náð um 77,6 metra frá þeim stað sem A hafnaði á hliðinni og niðurstaða lögreglu hefði verið sú að M hefði ekið of hratt miðað við aðstæður. M sé atvinnubílstjóri og megi gera ríkar kröfur til hans sem slíks. Að hans sögn hafi hann ekið á 70 til 75 kílómetra hraða á klukkustund á vegi þar sem mælst var til mun minni aksturshraða. Mikil þoka hafi þá verið á vettvangi og vegurinn slæmur, auk þess sem A hafi verið hlaðin þungum farmi og mikill halli hafi verið í umræddri brekku. Þegar litið sé til allra þessara atriða telji V sýnt fram á stórkostlegt gáleysi M og því sé rétt að skerða bætur til hans um 1/3 hluta.

Álit.

Ágreiningur málsins lýtur að því hvort skilyrði séu til að skerða bótarétt M úr slysátryggingu ökumanns og eiganda á grundvelli þess að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við akstur 22. júlí 2025.

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. Þá ber jafnframt að líta til atvika málsins í heild, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga.

Af gögnum málsins verður ráðið að aðstæður á vettvangi hafi verið erfiðar. Mikil þoka var á svæðinu, vegur í slæmu ásigkomulagi og um var að ræða bratta brekku með um 12% halla. Þá var A hlaðin þungum farmi og áður en ekið var niður brekkuna var varað við hættulegum beygjum framundan og mælt með 50 kílómetra hámarkshraða. Samkvæmt framburði M ók hann A á um 70 til 75 kílómetra hraða á klukkustund og náði ekki að hægja nægilega á ferð hennar áður en hann ók inn í beygjuna með þeim afleiðingum að A fór út af veginum.

Nefndin telur að M hafi ekki hagað akstri sínum eftir aðstæðum og þannig sýnt af sér gáleysi. Hins vegar verður að líta til þess að A var ekið undir lögmæltum hámarkshraða, M var allsgáður og ekkert bendir til þess að athygli hans hafi verið skert. Þá verður ráðið af framburði hans að hann hafi reynt að hægja á sér áður en hann ók inn í beygjuna, en misreiknað hemlunarvegalegd við þær aðstæður sem voru á vettvangi.

Við mat á sakarstigi verður ekki fram hjá því litið að aðstæður á vettvangi voru óvenju krefjandi, m.a. vegna þoku, halla í brekkunni og ástands vegar. Þótt þessar aðstæður hafi kallað á aukna aðgæslu verða þær jafnframt taldar þess eðlis að rangt mat á aðstæðum geti fremur átt sér stað án þess að um stórkostlegt gáleysi sé að ræða. Þá verður ekki talið að það að M hafi ekið of hratt miðað við aðstæður og hraðar en mælt var með á viðvörðunarskilti, leiði sjálfkrafa til þeirrar niðurstöðu að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða.

Með hliðsjón af framangreindu er það mat nefndarinnar að háttsemi M hafi ekki falið í sér svo verulegt frávik frá því ætlast mátti til af honum að hann teljist hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Verður því ekki fallist á að skilyrði séu til að skerða bótarétt hans.

Niðurstaða.

M á óskertan rétt til bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 12. maí 2026.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir