

Mál nr. 205/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Miskabætur, stórfellt gáleysi, umfang tjóns.

Gögn.

1. Málskot móttakið 5. júní 2025, ásamt fylgiskjöllum.
2. Athugasemdir V, dags 25. júní 2025.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að M sem var farþegi í ökutæki B varð fyrir líkamstjóni 20. febrúar 2023 er ökutæki A keyrði inn í vinstri hlið B. Við áreksturinn lenti B út af veginum með þeim afleiðingum m.a. að M slasaðist. Hefur V samþykkt bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A, sbr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 og greitt bætur vegna tjóns M fyrir utan krafðar miskabætur skv. a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Ágreiningur fyrir nefndinni snýr því einungis að miskabótakröfu M.

Í málskoti eru færð fyrir því rök að skilyrði miskabóta skv. a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga séu uppfyllt og gerð krafa um 2.000.000 krónur í miskabætur. Kröfunni til frekari stuðnings er í málskoti m.a. vísað í 4. gr. og 3. mgr. 7. gr., 2. og 3. mgr. 20. gr., 25. gr. og 33. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Telur M að tjón sitt verði rakið til stórfellds gáleysis ökumanns A. Í því sambandi er m.a. bent á að í aðdraganda slyssins hafi A verið ekið mjög gáleysislega og ökumaðurinn alls ekki sýnt þá aðgát sem honum bar. Hann hafi ekið án fyrirvara og án þess að gefa nein merki eða ganga úr skugga um að það væri yfir höfuð hægt, milli vegstika og yfir tvöfalda heila línu í þeim tilgangi að aka fram úr annarri bifreið. Er jafnframt bent á að aðstæður á veginum hafi ekki gefið tilefni til að ætla að heimilt væri að aka á milli vegstikanna og yfir á akrein þá sem B var á. Þvert á móti hafi ökumanni A átt að vera það ljóst að á umræddum vegarkafli væri óheimilt að skipta um akrein eða taka fram úr öðru ökutæki. Þá telur M að við mat á saknæmi háttsemi ökumanns A beri að horfa til þess að í raun hafi engu mátt muna að afleiðingar slyssins yrðu mun alvarlegri en raunin varð. Hvað umfang tjóns M varðar þá segir m.a. í málskotinu að M hafi verið metin til 6 stiga varanlegs miska skv. 4. gr. skaðabótalaga af völdum slyssins. Það sé því ljóst að M, sem sé 15 ára gömul í dag, þurfi að glíma við verki á hverjum degi vegna afleiðinga slyssins. Þá telur M ekki að fjárhagsstaða tjónvalds eigi að hafa áhrif við mat á fjárhæð miskabóta úr ábyrgðartryggingu A. Telur M að krafa hennar um 2.000.000 krónur í miskabætur sé sanngjörn. Í fyrirbyggjandi skjali í málinu er m.a. vísað í Lrd. 2. desember 2022 í máli nr. 410/2021 sem rök fyrir hinni umkröfðu bótafjárhæð.

Í athugasemdum V til nefndarinnar, dags. 25. júní 2025, er því hafnað að tjón M verði rakið til stórfellds gáleysis ökumanns A. Jafnframt bendir V á að sönnunarbyrðin fyrir því hvíli á M. Kemur fram að V telur að orsök slyssins sé augnabliks aðgæsluleysi ökumanns A. Bendir V á að til þess að um stórfellt gáleysi sé að ræða þurfi háttsemi að fela í sér verulegt og ámælisvert frávik frá því sem vænta má af gegnum og skynsömum manni við sömu aðstæður. Við það mat þurfi jafnframt að horfa til huglægrar afstöðu tjónvalds og allra atvika máls. Það að skipta um akrein, eins og ökumaður A hafi gert, feli ekki sjálfkrafa í sér stórfellt gáleysi. Bendir V á að umferðaróhöpp megi almennt rekja til þess að ökumenn leggi ekki rétt mat á aðstæður eða missi athygli í augnablik. Telur V að það sé nákvæmlega það sem gerðist í tilviki ökumanns A. Eins og aðstæður hafi verið á slysstað, þ.e. miður dagur og góð akstursskilyrði, geti sú háttsemin ekki talist fela í sér stórfellt gáleysi. Þá hafi tjónvaldur ekki verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Að lokum bendir V á að af dómafordæmum megi ráða að til þess að um stórfellt gáleysi í umferðinni sé að ræða þurfi hreinn ofsaaakstur að koma til. Í tilviki slyss M sé sú ekki raunin. Máli sínu til frekari stuðnings bendir V á eftirtalda þrjá úrskurði nefndarinnar í málum nr. 30/2024, 373/2024 og 306/2024. Þessu til viðbótar bendir V á að a-liður 1. mgr. 26. gr. sé heimildarákvæði, nokkuð sem feli í sér að jafnvel þó komist yrði að þeirri niðurstöðu að tjón M verði rakið til stórfellds gáleysis ökumanns A, sé ekki þar með sagt að M eigi lögvarinn rétt til miskabóta.

Því dugi ekki að sýna fram á stórfellt gáleysi til þess að bótaréttur liggi sjálfkrafa fyrir. Þá feli a-liður 1. mgr. 26. gr. í sér undantekningu frá meginreglu sem beri að túlka þröngt og eigi aðeins að beita þegar sanngjarnt telst séð í ljósti atvika allra, þar með talið sakarstígs tjónvalds og umfangs tjóns. Vísar V til þess að umfang tjóns M sé lítið. Að lokum tekur V fram að verði ekki fallist á framangreind rök sé krafa M um 2.000.000 krónur í miskabætur úr hófi að teknu tilliti til dómaframkvæmdar.

Álit

Ekki er um það deilt að ökumaður A telst eiga alla sök á árekstri bifreiðanna 20. febrúar 2023. 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 vísar háttsemi hluttrént 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. Við mat á því hvort háttsemi ökumanns A í umrætt sinn hafi falið í sér stórfellt gáleysi leggur nefndin eftirfarandi til grundvallar. Ekki liggja fyrir upplýsingar sem benda til þess að A hafi í umrætt sinn verið ekið yfir leyfilegum hámarkshraða né var ökumaðurinn undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Hins vegar sýna gögn málsins að A var skyndilega og án þess að nein merki hafi verið gefin, ekið yfir tvöfalda miðlínu og í vinstri hlið B. Fyrir liggur að ökumaður B telur að þeirri bifreið hafi í aðdraganda slyssins verið ekið á um 90 km hraða sem er leyfilegur hámarkshraði á slyssstað. Í lögregluskýrslu kemur fram að akreinarnar á slyssstað eru aðskildar með meters háum gulum plaststikum og að eina stiku hafi vantað þar sem ökumaður A beygði til hægri yfir tvöfalda óbrotna línu og inn í hlið B. Þá er einnig haft eftir ökumanni A að þar sem hann hafi ekið afrein frá Bláalónsvegi til norðurs með fyrirhugaðri akstursstefnu inn á Grindavíkurveg, hafi hann séð op á akreinaamerkingum (stikum) og því beygt til hægri inn á Grindavíkurveg. Af þessu má ljóst vera að ökumanninum var kunnugt um að það vantaði stiku á umræddum vegarkafli, stiku sem m.a. var ætlað að tryggja að ökumenn höguðu akstri sínum ekki með þeim hætti sem raunin var með hann. Af framangreindu verður dregin sú ályktun að háttsemi ökumanns A fól í sér alvarlegt brot á 4. gr. og 3. mgr. 7. gr., 2. og 3. mgr. 20. gr., 25. gr. og 33. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og 36. gr. reglugerðar nr. 250/2024 um umferðarmerki og notkun þeirra. Þannig kemur t.d. fram í 36. gr. framangreindar reglugerðar, sbr. 25. gr. umferðarlaga, að óbrotin miðlína merkir að almennt er óheimilt og hættulegt að aka yfir hana. Með vísan í framangreint telur nefndin jafnframt að ökumanni A hafi mátt vera það ljóst að með háttalagi sínu stuðlaði hann að verulegri slyshættu enda hefði hann með eðlilegri árverkni átt að sjá B nálgast á um 90 km hraða. Háttsemi ökumanns A var því m.a. til þess fallin að valda verulegri hættu á umtalsverðu líkamstjóni fyrir þá sem í bifreiðnum tveimur voru og í raun hafi litlu mátt muna að afleiðingar háttseminnar yrðu enn alvarlegri en raunin varð. Nefndin hefur því komist að þeirri niðurstöðu að sú háttsemi ökumanns B að aka skyndilega yfir tvöfalda óbrotna línu og inn í vinstri hlið B án þess að gefa áður nein merki eða huga að umferð á þeirri akrein sem ekið var inn á, feli í sér stórfellt gáleysi.

Með vísan til þess sem að framan greinir telur nefndin að uppfyllt séu hin almennu og sérstöku bótaskilyrði sem M byggir miskabótakröfu sína á, sbr. 4. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 og a-liður 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Þegar svo háttar til, þ.e. að staðreynt hefur verið að sá sem krafinn er um bætur hefur valdið líkamstjóni með stórfelldu gáleysi, hefur í dómaframkvæmd almennt verið gengið út frá því að tjónþoli teljist hafa orðið fyrir miska og eigi rétt á miskabótum skv. a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Það að um sé að ræða heimildarákvæði breytir almennt ekki framangreindu. Nefndin telur í það minnsta ekki forsendur til þess eins og málum er hér háttað að víkja frá framangreindu með vísan til þess að um heimildarákvæði sé að ræða. Nefndin hefur því komist að þeirri niðurstöðu að M eigi rétt á miskabótum á grundvelli a-liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Í þessu sambandi bendir nefndin jafnframt á að löggjafinn hefur tekið af allan vafa á um að miskabætur skv. a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga geta komið til viðbótar miskabótum skv. 3. og 4. gr. (þjáningabætur og bætur fyrir varanlegan miska) sömu laga.

M hefur krafist þess að fá 2.000.000 krónur í miskabætur. Máli sínu til stuðnings vísar M m.a. í Lrd. 2. desember 2022 í máli nr. 410/2021. Þó nefndin geti fallist á að sá dómur geti upp að vissu marki þjónað sem fordæmi hvað ákvörðun fjárhæðar miskabóta M varðar, þá telur nefndin engu að síður að umfang miska M sé umtalsvert minna en raunin var í framangreindu dómsmáli, nokkuð sem hefur veruleg áhrif varðandi ákvörðun fjárhæðar miskabóta. Þannig liggur fyrir að metinn varanlegur miski tjónþola skv. 4. gr. skaðabótalaga í Landsréttarmálinu var 40 stig á meðan varanlegur miski M er metinn 6 stig. Þá lá jafnframt fyrir í Landsréttarmálinu matsgerð dómkvaddra manna, geðlæknis og taugasálfræðings, um alvarlegt þunglyndi og áfallastreituröskun tjónþola af völdum hins bótaskylda slyss. Í fyrirliggjandi matsgerð, dags. 21. apríl 2024, kemur hins vegar fram að metinn 6 stiga varanlegur miski M snýr annars vegar að tognun í lendhrygg og hins vegar að vægum eftirstöðvum ökklabrots. Þá telja matsmenn að færniskerðing M valdi ekki sérstökum erfiðleikum í lífi hennar umfram það sem felst í matinu. Í framangreindum Landsréttardómi var fallist á að tjónþoli ætti rétt á 2.700.000 krónum í miskabætur. Ef sú fjárhæð er leiðrétt til samræmis við breytingar á lánskjaravísitölu frá dagsetningu landsréttardómsins til dagsins í dag, sbr. til hliðsjónar 3. og 4. gr. sbr. 15. gr. skaðabótalaga, þá er hin uppreiknaða fjárhæð 3.169.500 krónur.

Með vísan til þess sem að framan greinir hefur nefndin komist að þeirri niðurstöðu að M eigi rétt á 500.000 krónum í miskabætur á grundvelli a-liðar 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga úr ábyrgðartryggingu A hjá V. Hefur þá verið tekið tillit til þess að M var 13 ára á slysdegi og hið metna miskabótatímabil því lengra og fjárhæð bóta hærri en raunin hefði getað orðið fyrir eldri tjónþola.

Niðurstaða.

M á rétt á 500.000 krónum í miskabætur skv. a-lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 19. ágúst 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir