

**Mál nr. 288/2025**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nafn varnaraðila (V)**

**Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns og eiganda ökutækis.**

**Skráningarnúmer ökutækis (A)**

**Gildissvið váttryggingar. Umfang tjóns.**

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 7. ágúst 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 19. september 2025, ásamt fylgiskjali

**Málsatvik.**

Hinn 13. júní 2024 varð M fyrir líkamstjóni er hann féll af torfærumótorhjóli, A, í mótorkrossbraut og varð fyrir líkamstjóni. Telur M sig eiga bótarétt úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda hjá V vegna afleiðinga þessa. Því hefur V hafnað. Í málskoti byggir M á að í fyrsta lagi snúist málið um hvort skilmálar þeir sem giltu um trygginguna hjá V standist efni laga um ökutækjatrýggingu nr. 30/2019 (VSL.) og séu nægjanlega skýrir til þess að sú takmarkaða bótskylda sem V byggir á, geti staðist. Í því sambandi er á það bent að V hafi ekkert val um það hvert innihald ökumannstryggingarinnar eigi að vera. Telur M því 5. gr. skilmálanna hjá V vera í andstöðu við lög um ökutækjatrýggingar. Vísar M einnig til andskýringarreglu í þessu sambandi og að óljóst sé hvað átt sé við með því að slysáttryggingin hafi verið valkvæð. Í öðru lagi snúist ágreiningurinn um það hvort V hefði átt að tilkynna án ástæðulauss dráttar, sbr. 94. gr. VSL, að það hygðist beita 5. gr. skilmálanna þannig að hugsanlega yrði ekki um bótarétt ræða. Í þessu sambandi er tekið fram að þegar tjónið hafi verið tilkynnt til V hafi engin tilkynning borist þaðan þess efnis að M ætti ekki rétt á bótum nema ef varanlegur miski vegna afleiðinga líkamstjónsins næði að lágmarki 15 stigum.

Í athugasemdum V, dags. 19. september 2025, eru færð fyrir því rök að M eigi ekki bótarétt úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda. Mótorhjólið A, sem M hafi ekið þegar slysið átti sér stað, sé torfærutæki og skráð með torfærumerkjum. Samkvæmt 2. mgr. 11. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 séu ökutæki sem eru skráð sem torfærutæki og eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum, undanþegin þeirri skyldu að hafa slysáttryggingu ökumanns og eiganda. Þetta sé staðfest í úrskurði úrskurðarnefndar í váttryggingamálum í máli nr. 208/2023. Ástæðan fyrir þessari undanþágu sé sú að notkun þessara ökutækja sé aðallega talin vera tómsundaiðkun. Þrátt fyrir að slysatíðni í akstri torfærutækja sem ætluð eru til íþróttaiðkunar sé há, þykir eðlilegra að eigendur slíkra ökutækja váttryggi sérstaklega þá áhættu sem fylgir notkun ökutækjanna með frjálstri slysáttryggingu, enda um tómsundaiðkun að ræða. Þannig geti hver og einn tekið ákvörðun um hvaða váttrygging hentar honum og hvaða áhættu sem hann kys að axla, eins og fram komi í umfjöllun um 11. gr. frumvarps til laga nr. 30/2019. Slysáttrygging ökumanns og eiganda, sem M hafði keypt af V vegna ofangreinds torfærutækis, hafi því verið valkvæð samkvæmt 5. gr. skilmála ökutækjatrýggingarinnar. Í sama ákvæði skilmála tryggingarinnar og á upplýsingaskjali hennar komi skýrt fram að ekki greiðast bætur eða kostnaður úr tryggingunni ef varanlegur miski vegna líkamstjóns ökumanns og eiganda nær ekki 15 stigum. Samkvæmt fyrirbyggjandi örorkumati, dagsins 30. júlí 2025, var miski vegna líkamstjóns M metinn 8 stig. Því eigi M ekki bótarétt úr tryggingunni. Þá mótmælir V þeirri fullyrðingu að það hafi vanrækt upplýsingaskyldu sína og sé því bótaskyld. Tekur V fram að í skilmálum váttryggingarinnar og á upplýsingablaði sem sé að finna í gögnum málsins komi skýrt fram að tryggingin bæti ekki líkamstjón ökumanns og eiganda á tryggðu torfærutæki ef varanlegur miski nær ekki 15 stigum. Þá bendir V á að M hafi notið lögfræðiaðstoðar í öllu ferlinu, og telur því að eðlilegt að ætlast til þess að hann, eða lögmaður hans, hefði kynnt sér skilmála þeirrar tryggingar sem sótt var um bætur úr.

**Álit.**

Ágreiningur aðila snýr að því hvort M eigi rétt á bótum úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda hjá V vegna afleiðinga líkamstjóns sem hann varð fyrir 13. júní 2024 er hann féll á bifhjól sínu á mótorkrossbraut. Umrætt mótorhjól sem M ók þegar slysið átti sér stað, er torfærutæki og skráð með torfærumerkjum. Samkvæmt 2. mgr. 11. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 eru ökutæki sem eru skráð sem torfærutæki og eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum, undanþegin þeirri

skyldu að hafa slysatryggingu ökumanns og eiganda. Slysatrygging ökumanns og eiganda, sem málskotsaðili hafði keypt af V vegna ofangreinds torfærutækis, var því valkvæð samkvæmt 5. gr. skilmála þeirra sem giltu um trygginguna. Í 3. mgr. 5. gr. skilmálanna segir eftirfarandi: „Ef valkvæð slysatrygging ökumanns og eigenda er til staðar kemur aðeins til greiðslu bóta ef varanlegur miski skv. 4. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 er að lágmarki 15 stig. Félagið greiðir ekki fyrir útlagðan kostnað, t.d. læknisvottorð og matsgerð fyrr en varanlegur miski hefur verið staðfestur með matsgerð. Ef varanlegur miski er undir 15 stigum greiðist enginn útlagður kostnaður af félaginu.“ Í gögnum málsins er m.a. að finna matsgerð, dags. 30. júlí 2025, þar sem matsmenn komust að þeirri niðurstöðu að varanlegur miski M af völdum framangreinds líkamstjóns væri 8 stig. Með vísan til þeirrar niðurstöðu og framangreinds skilmálaákvæðis sem gerir það að skilyrði fyrir bótarétti að varanlegur miski sé að lágmarki 15 stig, hefur nefndin komist að þeirri niðurstöðu að M eigi ekki bótarétt úr slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá V. Nefndin telur að framangreint skilmálaákvæði sé skýrt orðað og ekki leiki vafi á um efnislegt innihald þess.

Þá bendir nefndin að gefnu tilefni á að 94. gr. laga nr. 30/2024 á ekki við um það ágreiningsefni sem hér er til umfjöllunar, eins og lögmaður M virðist byggja á.

#### **Niðurstaða.**

M á ekki bótarétt úr slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá V vegna afleiðinga líkamstjóns 13. júní 2024.

Reykjavík, 17. febrúar 2026.  
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir