

Mál nr. 133/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi. Brot á varúðarreglu.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 1. apríl 2026, ásamt fylgigögnum.
2. Athugasemdir V, dags. 15. apríl 2026, ásamt fylgigögnum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 15. apríl 2026.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi 20. febrúar 2026 lent í umferðarslysi á bifreiðarstæði [...]. Faðir M hafi ætlað að leyfa M að æfa sig í að keyra stuttlega á bifreiðastæðinu, enda hafi hún verið komin á æfingaakstursaldur. M kvaðst hafa ætlað að aka A aftur á bak og þegar hún hafi ætlað að ýta á bremsuna hafi hún ruglast og ýtt óvart á inngjöfina í staðinn með þeim afleiðingum að A hóf akstur aftur á bak. Við þetta hafi M brugðið mjög mikið og hafi þá ætlað að ýta enn fastar á bremsuna með þeim afleiðingum að hún jók hraðann og keyrði A á steiptan vegg, ruslatunnur og aðra bifreið. M varð fyrir meiðslum. V skerti bótarétt M um 50% úr slysátryggingu ökumanns á grundvelli þess að M hafi verið valdur að vátryggingaratburði með stórkostlegu gáleysi skv. 90. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 og 26. gr. almennra skilmála V. Jafnframt væri bótaskyldan skert með vísan til brots á varúðarreglu í gr. 4.1. í skilmálum ökutækjatrýggingar og skv. 28. gr. almennra skilmála, sbr. 26. gr. sömu skilmála. M fellir sig ekki við þessa niðurstöðu.

Í málskot er á því byggt að M eigi rétt til fullra bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A vegna slyssins. Bótaréttur verði ekki skertur nema V sýni fram á að hún hafi af stórkostlegu gáleysi valdið slysinu. Sönnunarbyrði um að gáleysi hafi verið stórkostlegt og að orsakatengsl séu á milli gáleysis og slyss hvíli á V. Þá hafi verið talið að til þess að gáleysi teljist stórkostlegt þurfi það að vera á mjög háu stigi. Í því samhengi vísar M til þess að stórkostlegt gáleysi leiði ekki til fyrirvaralausrar skerðingar á bótarétti, heldur verði að líta til allra þeirra atriða sem fram komi í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 þegar verið sé að meta hvort vátryggingafélaginu sé heimilt að takmarka ábyrgð sína. Líta þurfi til sakar hins vátryggða, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður hafi verið undir áhrifum áfengis og fíkniefna, sem hann sjálfviljugur hafi neytt og atvika að öðru leyti. Óheimilt sé að líta til eins atriðis við ákvarðanatökuna. M telur ákvörðun V um að skerða bótarétt hennar úr slysátryggingunni verulega úr hófi og ekki í neinu samræmi við dómaframkvæmd. M vísar til dóms Landsréttar í máli nr. 228/2020 og dóms Hæstaréttar í máli nr. 689/2011. Framangreindir dómur fjalli vissulega um skerðingu bótaréttar vegna stórkostlegs gáleysis vegna aksturs yfir hámarkshraða fyrst og fremst, en séu gott dæmi um það að þrátt fyrir að akstur langt umfram hámarkshraða hafi skerðing ekki verið heimiluð umfram 1/3. V get því ómögulega rökstutt 50% skerðingu úr slysátryggingunni í máli þessu, jafnvel þrátt fyrir meint brot á varúðarreglu. Háttsemi M verði í mesta lagi rakin til einfalds gáleysis og vísar M til dóms Héraðsdóms Norðurlands Eystra í máli nr. E-22/2010. Í máli þessu séu skilyrði 90. gr. laga nr. 30/2004 ekki uppfyllt. Telji nefndin engu að síður skilyrði til staðar fyrir skerðingu á bótarétti bendi M á að hún hafi verið 16 ára á slysdegi og skv. 90. gr. laga nr. 30/2004 geti V ekki borið fyrir sig reglur 1. mgr. ef hinn vátryggði gat ekki vegna aldurs eða andlegs ástands síns gert sér grein fyrir afleiðingum gjörða sinna. Vísar M til dóms Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-1620/2018 því til stuðnings. M telur 3. mgr. 90. gr. hafa veigamikla þýðingu við mat á hvort um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða af hennar hálfu, enda hafi hún einungis verið 16 ára á slysdegi og hafði í raun ekki hafð akstur þar sem hún var í stöðureit á bifreiðastæðinu og hafi ruglast á inngjöf og bremsu. Ef litið sé heildstætt til atvika máls, aðstæðna á vettvangi, aldurs og sakar M þá telur hún að ekki sé réttlætanlegt að skerða rétt hennar til bóta á grundvelli 90. gr. laga nr. 30/2004. Hins vegar liggur fyrir að V skerti bótarétt M einnig á grundvelli þess að hún hafi brotið varúðarreglu í gr. 4.1. í skilmálum vátryggingarinnar, sbr. 28. gr. almennra skilmála og 26. gr. laga nr. 30/2004. M telur að 50% skerðing V á bótarétti M úr slysátryggingu fyrir brot á varúðarreglu eitt og sér verði að telja með öllu úr hófi og vísast til framangreindrar umfjöllunar. Brotið teljist mjög smávægilegt þar sem M hafi aldrei ætlað sér að aka A

á akbraut, heldur hafi aðeins verið um stutta kennslu á bifreiðastæðinu að ræða sem í mesta lagi falli undir að vera einfalt gáleysi. Af 2. málsl. 26. gr. laga nr. 30/2004 sjáist greinilega að V geti ekki borið fyrir sig skerðingu vegna brots á varúðarreglu ef háttsemin er það óveruleg. Enda þurfi skv. 3. másl. ákvæðisins að leggja heildarmat á hvers konar varúðarreglu var ekki sinnt, sök vátryggðs, hvernig atburðinn bar að og atvika að öðru leyti. Um sé að ræða svipaða nálgun og við mat á því hvort skerðing sé talin standast vegna stórfellds gáleysis. Til stuðnings vísar M til dóms Hæstaréttar í máli nr. 202/2015. Tilvísun til dómsins sýni enn frekar að ekki eigi að skerða bótarétt M þar sem hún hafi raunverulega ekki ekið A að öðru leyti en að aka óvart aftur á bak nokkra metra.

Í athugasemdum V er byggt á því að M hafi valdið slysinu af stórkostlegu gáleysi með því að aka A án þess að hafa þau réttindi og þá kunnáttu sem krafist er til að aka henni. Í 1. mgr. 58. gr. umferðarlaga sé tekið fram að enginn megí stjórna bifreið eða bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskrteini en óumdeilt sé að M hafði ekki ökuskrteini sem heimilaði henni að aka bifreið enda var hún ekki komin með aldur til að öðlast slík réttindi, sbr. 2. mgr. 58. gr. sömu laga. Mikil hætta hafi stafað af háttseminni sem hafi einnig falið í sér brot á varúðarreglu í gr. 4.1 í skilmála vátryggingarinnar þar sem áskilið er að ökumaður skuli hafa þau réttindi og þá kunnáttu sem krafist er til að stjórna ökutækinu. V byggir á því að gera megí þá kröfu til M sem var 16 ára á slysdegi að hún hafi haft aldur og þroska til að gera sér grein fyrir að henni væri aksturinn óheimill vegna skorts á ökuréttindum, sbr. 3. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 og dóms Hæstaréttar í máli nr. 202/2015 þar sem slíka kröfu mátti gera til 14 ára barns. Ljóst sé af atvikum máls að bein orsakatengsl séu á milli slyssins og kunnáttuleysis M til aksturs bifreiðarinnar. Þannig liggi fyrir að M hafi ekki þekkt muninn á bremsu og bensíngjöf sem hafi leitt til þess að hún hafi bakkað aftur á bak og aukið hraðan án þess að gæta nægjanlega að umhverfi sínu með þeim afleiðingum að hún hafnaði á annarri bifreið. V telur einnig ljóst að með háttseminni hafi M brotið gegn 1. mgr. 20. gr. og 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga með því að bakka án þess að ganga úr skugga um að það væri hægt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra, auk þess sem hún miðaði ekki ökuhraða við aðstæður og hafi ekki fullt vald á ökutækinu. Þá telur V engu máli skipta varðandi háttsemi M að akstur hafi farið fram á bifreiðastæði. Í ljósi alls framangreinds sé það afstaða V að slysið verði rakið til stórkostlegs gáleysis M. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 megí lækka eða fella niður ábyrgð V hafi vátryggður valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð. Hið sama eigi við ef vátryggður hefur af stórkostlegu gáleysi valdið því að vátryggingaratburður varð með því að hlíta ekki varúðarreglum. Við úrlausn á þessum atriðum skuli meðal annars líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburður bar að og atvika að öðru leyti. Með hliðsjón af sök M, hvernig vátryggingaratburður bar að og atvika að öðru leyti er það afstaða V að skerða beri bætur um 50% úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004, gr. 4.1 í skilmálum vátryggingarinnar, 26. og 28. gr í almennum skilmála. V krefst þess að sú ákvörðun verði staðfest. Skerðingarhlutfall V sé í samræmi við skerðingu bóta í áðurnefndum dómi Hæstaréttar í málum nr. 202/2015 og 671/2016. En í báðum málum voru bætur skertar um 50% vegna réttindaleysis aðila. Sama niðurstaða var einnig í dómi héraðsdóms í máli nr. E-4070/2023 og úrskurðum úrskurðarnefndar í málum nr. 85/2018, 146/2020 og 332/2023.

Í viðbótathugasemdum M er það ítrekað að hún hafi ekki verið að aka A eins og í fordæmum sem vísað er til. Við úrlausn málsins skuli taka mið af því.

Álit.

Ágreiningur í máli þessu snýst um hvort M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og brotið gegn varúðarreglu í skilmálum vátryggingarinnar þegar hún ók A aftur á bak á bifreiðarstæði án þess að hafa öðlast ökuréttindi eins og nánar er rakið í málsatvikum.

Í 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 er kveðið á um að hafi vátryggður í öðrum vátryggingum en líftryggingum valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið má lækka eða fella niður ábyrgð félagsins. Hið sama á við ef vátryggður hefur af stórkostlegu gáleysi valdið því að vátryggingaratburður varð með því að hlíta ekki varúðarreglum. Við úrlausn á þessum atriðum skal lítið 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. Sambærilegt ákvæði er í 26. gr. almennra skilmála V.

Í 1. mgr. 58. gr. umferðarlaga kemur fram að enginn megí stjórna bifreið nema hann hafi til þess gilt ökuskrteini sem ríkislögreglustjóri gefur út. Jafnframt segir í gr. 4.1 í skilmálum vátryggingarinnar að ökumaður hins tryggða ökutækis skuli hafa þau réttindi og þá kunnáttu sem krafist er til þess að aka

því. Í 28. gr. almennra skilmála V er kveðið á um að skylt sé að fara eftir þeim varúðarreglum sem fram koma í skilmálum félagsins og sé varúðarreglum ekki fylgt geti ábyrgð V falli niður í heild eða að hluta.

Í fyrirliggjandi lögregluskýrslu, dags. 21. febrúar 2026, segir:

„kvaðst [M] hafa viljað æfa sig að keyra og hafi faðir hennar samþykkt það og verið með henni í bifreiðinni. [M] kvaðst hafa verið að bakka og ætlað að ýta á bremsu en ýtt óvart á inngjöf í staðinn svo að bifreiðin fór að bakka, [M] kvaðst hafa örvæntað og ætlað að ýta fastar á bremsuna en ýtti bara áfram á inngjöf, bifreiðin hélt áfram að bakka og jók hraðan, fór niður steyptan steinvegg á ruslatunnur og áfram á bifreiðin [...].“

Af fyrirliggjandi gögnum fæst ekki séð, þrátt fyrir að M hafi verið komin á æfingaakstursaldur, að hún hafi hlotið nauðsynlegan undirbúning til að mega æfa akstur bifreiðar, sbr. 68. gr. umferðarlaga. Hún hafði ekki hlotið kennslu á bifreið hjá þar til bærum aðila, sbr. 67. gr. umferðarlaga. Þar af leiðandi hafði hún hvorki fengið fræðslu um muninn á bremsu og inngjöf né þjálfun í viðbrögðum við óvæntum atvikum sem upp geta komið við akstur bifreiðar. Þegar litið er til atvika í þessu máli og réttindaleysis M er það mat nefndarinnar að hún hafi ekki fengið þá þjálfun sem nauðsynleg er til að stjórna ökutæki með öruggum hætti. Að mati nefndarinnar leiddi það til þess að hún hafði ekki stjórn á bifreiðinni við þær aðstæður sem sköpuðust í umrætt sinn. Sú háttsemi M að aka í umrætt sinn án tilskilinna ökuréttinda eða leyfis til æfingaaksturs verði, ásamt fyrrgreindum atriðum, metin henni til stórkostlegs gáleysis og hefur í för með sér skerðingu bóta. Það verður þó ekki fram hjá því litið að M naut leiðsagnar föður sín við akstur í umrætt sinn og er ekkert annað fram komið í málinu en að hann uppfylli skilyrði til þess að vera leiðbeinandi við æfingaakstur, sbr. 68. gr. umferðarlaga. Með vísan til atvika allra þykir rétt að bætur verði skertar um $\frac{1}{4}$.

Niðurstaða.

M á rétt til $\frac{3}{4}$ bóta úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 9. júní 2026.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir