

Mál nr. 134/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda og kaskótrygging.

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. Tölvupóstur M, dags. 15. apríl 2026.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi lenti í umferðarslysi 20. febrúar 2026 á bifreiðarstæði [...] þegar hann var farþegi í A, sem var í hans eigu. Dóttir hans, sem var 16 ára, bakkaði A m.a. á vegg og varð M fyrir meiðslum. Dóttir M hafi ruglast á bremsu og inngjöf með fyrrgreindum afleiðingum. V skerti bótarétt M úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A um 50% með vísan til þess að tjónið yrði rakið til stórkostlegs gáleysis hans, sbr. 90. gr. laga nr. 30/2004. M hefði leyft 16 ára dóttur sinni að keyra A án ökuréttinda og verið með henni í bifreiðinni sem farþegi. Þá tók V ákvörðun um að skerða bótarétt M úr kaskótryggingu A um 50% þar sem tjónið yrði rakið til stórkostlegs gáleysis og brots á varúðarreglu, í gr. 6.1. í skilmálum vátryggingarinnar, sbr. 26. gr. og 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004. M fellir sig ekki við þessa niðurstöðu.

Í málskoti 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 hann 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. Við mat á réttarstöðu M þurfi skv. orðalagi 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 að líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður hafi verið undir áhrifum áfengis og fíkniefna, sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. M telur gáleysismat V bersýnilega rangt og ósanngjarnt í hans garð. V hafi vísað til þess að háttsemi M hafi verið talin til stórkostlegs gáleysis þar sem hann leyfði dóttur sinni að aka bifreiðinni í umrætt sinn. M tekur fram að dóttir hans hafi einungis ætlað að æfa sig stuttlega á bifreiðarstæði og ekki hafi staðið til að leyfa henni að aka bifreiðinni á akbraut, enda hafi atburðurinn gerst á bifreiðarstæði. Um einfaldan misskilning hafi verið að ræða þar sem dóttir M hafi ruglast á bremsu og inngjöf og hefði slíkt geta hent hvaða ökumann sem var. Aukinheldur er ekkert við háttsemi M í aðdraganda slyssins sem telja megi til vítaverðrar háttsemi. Það eina sem V setji út á er að hann hafi leyft aðila án réttinda að stjórna ökutæki, það eitt og sér uppfylli ekki skilyrði til skerðingar, skv. 27. gr. og 90. gr. laga nr. 30/2004. Það sé beinlínis óheimilt að líta til eins atriðis við ákvarðanatökuna. Að skerða bætur um 50% sé verulega úr hófi og vísar M til dóms Landsréttar í máli nr. 228/2020, dóms Hæstaréttar í máli nr. 689/2010 og í máli nr. 129/2001. Þá vísar M til dóms Héraðsdóms Norðurlands eystra nr. E-22/2010. Í þeim dómi komi fram að skilgreining á stórkostlegu gáleysi sé mun þrengri í vátryggingarétti en í skaðabótarétti. Telji nefndin þrátt fyrir allt ofangreint að stórkostlegt gáleysi sé til staðar, bendir M á að það að þó ekki séu uppfyllt skilyrði til skerðingar ef tekið sé mið af öllum atvikum eins og 27. gr. og 90. gr. laga nr. 30/2004 kveða á um. Engin áhættutaka hafi verið til staðar af hálfu M í því tilfelli sem hér um ræðir þar sem aldrei stóð til að aka bifreiðinni á akbraut. Þá telur M 50% skerðingu félagsins á bótarétti vegna brots á varúðarreglu einni og sér, úr hófi. Brotið verði að teljast mjög smávægilegt þar sem ökumaðurinn hafi aldrei ætlað sér að aka A á akbraut, heldur hafi einungis verið um stutta kennslu á bifreiðarstæði að ræða sem í mesta lagi falli undir einfalt gáleysi. Ekki sé heimilt að skerða vegna brots á varúðarreglu ef háttsemin er það óveruleg. Samkvæmt 3. máls. 26. gr. laga nr. 30/2004 þurfi að leggja heildarmat á hvers konar varúðarreglu var ekki sinnt, sök vátryggðs, hvernig atburðurinn bar að og atvika að öðru leyti. M vísar til dóms Hæstaréttar nr. 202/2015 og telur atvik í því máli engan veginn sambærilegt málsatvikum í því máli sem hér um ræðir.

Í athugasemdum V er byggt á því að M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með þeirri háttsemi að fela 16 ára dóttur sinni akstur bifreiðarinnar og taka sér far með henni. M hafi verið fullmeðvitaður um að dóttir hans hafi ekki búið yfir nauðsynlegri kunnáttu til að aka bifreiðinni ásamt því að henni var aksturinn óheimill samkvæmt 1. mgr. 58. gr. umferðarlaga. Einnig hafi hann verið í andstöðu við varúðarreglur í skilmálum beggja trygginga þ.e. gr. 6.1. í skilmála kaskótryggingar og gr. 4.1. í skilmála slysaftryggingar sem kveða á um það að ökumaður hins tryggða ökutækis skuli hafa þau ökuréttindi og kunnáttu sem krafist er til þess að aka því. V telur ljóst af atvikum máls að bein orsakatengsl séu á milli slyssins og kunnáttuleysis ökumanns til aksturs A. Þannig liggja fyrir að ökumaður þekkti ekki muninn á bremsu og bensínjölf sem leiddi til þess að hún bakkaði aftur á bak og jók hraðann án þess að gæta nægjanlega að umhverfi sínu með þeim afleiðingum að hún hafnaði á annarri bifreið. Mikil hætta hafi stafaði af þeirri háttsemi M að fela 16 ára dóttur sinni akstur bifreiðarinnar og taka sér far með henni eins og raunin varð. Að mati V sýndi M af sér stórkostlegt gáleysi með því að fela réttindalausri dóttur sinni stjórn bifreiðarinnar og taka sér far með henni sem leiðir til þess að V losni úr ábyrgð í heild eða hluta sbr. 26. gr., 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Í þessu tilviki sé það mat V að það losni úr ábyrgð að hluta, þ.e. 50% úr báðum tryggingum, með hliðsjón af sök M, hvernig vátryggingaratburð bar að og atvika að öðru leyti. Þess er krafist fyrir nefndinni að sú ákvörðun verði staðfest. Skerðing félagsins sé jafnframt í samræmi við úrskurð nefndarinnar í máli nr. 308/2018.

Í viðbótarathugasemdum M er það ítrekað að dóttirin 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 vátryggingar þegar hann sem farþegi í A fól 16 ára dóttur sinni að akstur A á bifreiðastæði án þess að hún hefði til þess tilskilin réttindi 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 litið til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Sambærilegt ákvæði er í 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 og 26. gr. almennra skilmála V.

Í 1. mgr. 58. gr. umferðarlaga kemur fram að enginn megi 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 fyrirbyggjandi 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 [...].*“

Þegar höfð er hliðsjón af fyrirbyggjandi gögnum liggur fyrir að M fól 16 ára dóttur sinni að aka A á bifreiðastæði við heimili þeirra. Jafnframt liggur fyrir að M var fullmeðvitaður um að dóttir hans hafði ekki heimild til þess að aka bifreiðinni. Hún hafði hvorki hafið ökunám né öðlast ökuréttindi samkvæmt umferðarlögum. 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. M hafði því vitneskju um að dóttir hans hafði ekki fengið þá þjálfun sem nauðsynleg er til að stjórna ökutæki með öruggum hætti. Þá mátti M vera ljóst að ef eitthvað færi úrskaiðis við aksturinn væri hætta á því að valda tjóni töluverð þar sem aksturinn fór fram á bifreiðastæði við fjölbýlishús þar sem mörgum bifreiðum var lagt og bæði mátti eiga von á akandi og gangandi vegfarendum. Þegar höfð er hliðsjón af framangreindu þá er það mat nefndarinnar að sú ákvörðun M, sem farþegi í bifreiðinni, að fela dóttur sinni, sem hafði ekki hlotið nauðsynleg undirbúning til aksturs bifreiðar að aka A í umrætt sinn hafi falið í sér stórkostlegt gáleysi og orsakatengsl séu milli þeirrar ákvörðunar og tjónsins. Að mati nefndarinnar þykir rétt að batur séu skertar um helming þá bæði hvað varðar batur úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda og kaskótryggingu.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda og kaskótryggingu A hjá V, en heimilt er að skerða bætur til hans um helming.

Reykjavík, 9. júní 2026.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir