

Mál nr. 406/2021

M og
V v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A**Ágreiningur um bótaskyldu vegna líkamstjóns eftir að bifreið var ekið á ljósastaur.****Gögn.**

Málskot, dags. 2.2.2021 en móttakið 3.11.2021, ásamt fylgigögnum og síðari athugasemdum, dags. 23.9.2021.

Bréf V, dags. 24.2.2021, ásamt tölvubréfi 4.11.2021.

Málsatvik.

Klukkan 9:35 að morgni fimmtudagsins 23. janúar 2020 var lögreglu tilkynnt um umferðarslys á gatnamótum Borgarvegs og Strandvegs í Reykjavík. Þar hafði bifreiðinni A verið ekið á ljósastaur við norðvesturhorn gatnamótanna. M var farþegi í A og sat hægra megin í aftursæti. B, eiginkona M, sat við hlið hans vinstra megin í aftursætinu. Kunningi þeirra, D, ók A umrætt sinn. Enginn mun hafa setið í framsæti við hlið ökumanns. Þegar slysið varð var rökkur en birta af götulýsingu. Stormur var og snjóþekja og hálka á akbraut. Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum frá Veðurstofu Íslands var jörð í Reykjavík umræddan morgun „þakin þéttum eða votum snjó (með eða án svella) að minna en hálfu leyti. Snjóél voru, skyggni 4. Hiti var -1 c, úrkoma var 5,3, loftþrýstingur 997,0 hPa. Vindátt var VSV, vindhraði 11,8 m/s - 16,9 m/s, hæsta vindkviða var 30,8 m/s.“

Í skýrslu lögreglunnar á vettvangi segir að erfitt hafi verið að ræða við ökumann og farþega vegna andlegs ástands en þau hafi átt það til að reka upp hróp og/eða gráta hástöfum stuttan tíma í einu. Sérstaka athygli hafi vakið að engu máli hafi skipt hvort þau sneru höfði sínu til hliðar eða hreyfðu sig á annan hátt áður en þessi grátköst eða hróp komu frá þeim. Þau hafi reynt að sitja sem fastast en þegar þau þurftu hafi þau hreyft sig eðlilega. Þá hafi einkum ökumaður stundum virst sem hann í fyrstu gæti ekki svarað lögreglu þegar spurningum var beint að honum, en svo hafi hann reynt að hvísla einhverju og þegar ekki skildist hvað hann sagði þá hafi hann snúið höfði sínu í 90 gráður og jafnvel líkami hans fylgt með. Hafi hann litið aftur í til farþeganna sem þar sátu og sagt eitthvað við þá á móðurmáli þeirra sem þau hafi heyrt og reynt að túlka á íslensku eða ensku einnig hafi verið erfitt að skilja þá. Enga sjáanlega áverka hafi verið að sjá á ökumanni eða farþegum. Kvaðst lögregluþjónn sem ræddi við ökumann og farþega hafa fengið á tilfinninguna að um leikræna tilburði hafi verið að ræða hjá fólkinu þar sem hegðun þeirra hafi ekki virst vera í samræmi við hrópin og ópin sem frá þeim hafi komið. Enginn skortur á hreyfigetu hafi verið hjá því þegar á þurfti að halda og hafi þau látið eins og þau væru með skerta meðvitund en þegar þörf var að tjá sig við hvert annað þá hafi þau getað það án vandkvæða. Þegar þau hafi verið búin að tjá sig við hvert annað hafi þau farið aftur í þann ham að láta eins og þau væru með skerta meðvitund og byrjað með fyrrgreind sársaukaóp og grát.

Á vettvangi hafi það einnig vakið athygli lögreglu að sjá hafi mátt að A hafi verið ekið vestur Borgarveg en þegar ekið sé fram hjá gatnamótunum inn á Strandveg komi Borgarvegur í vinkilbeygju til vinstri. Hins vegar hafi virst sem A hafi verið ekið til hægri þegar í beygjuna var komið fram hjá Strandvegi og upp á vegkantinn og á ljósastaurinn. Á vettvangi hafi mátt sjá að A hafi ekki verið hemlað fyrir áreksturinn. Engin för hafi verið eftir vinstri fram- eða afturhjólbarda en um fimm metrum fyrir aftan hægri afturhjólbarda hafi mátt sjá för en ekki hafi mátt greina nein hemlaför sem hefðu átt að sjást greinilega þar sem negldir hjólbarda hafi verið á öllum hjólum A.

Í lögregluskýrslu segir að mikið sjáanlegt tjón hafi orðið á A og hafi hún verið fjarlægð með dráttar bifreið af vettvangi. Einnig hafi starfsmenn Veitna komið á vettvang til að ganga frá ljósastaurnum sem hafi verið tjónaður eftir áreksturinn. Samkvæmt nánari upplýsingum frá veitufyrirtækinu sem aflað var síðar mun sjálfur staurinn ekki hafa beyglast heldur hafi jarðvegurinn gefið eftir og staurinn færst til í jarðveginum.

Í framburðarskýrslu sem tekin var af D 1. apríl 2020 kveður hann að vinur sinn hafi beðið hann að koma með sér ásamt konu hans í verslun IKEA til að skoða eldhúshillur og hafi hann samþykkt það. Engin sérstök ástæða hafi verið fyrir því að M og B hafi setið í aftursæti A. Mjög vont veður hafi verið þennan dag, mikil snjócoma og rok. Hafi hann varla séð fram fyrir sig. Hann hafi ekið á um 50 km hraða á klst., að hámarki 60 km á klst., og haldið fast um stýrið og vonað það besta. Allt í einu hafi hann fundið að hann hafi ekið á eitthvað og hann vissi ekkert hvað hafi gerst. Er hann lagði af stað heiman frá sér hafi veðrið verið í lagi en versnað aðeins er hann sótti M og B og þegar óhappið varð hafi það verið orðið brjáláð og hann ekki séð neitt. Vegna lýsingar í vettvangsskýrslu lögreglu um viðbrögð hans og farþeganna kvaðst D hafa orðið mjög hræddur og hafi hann titrað allur en ekki misst

meðvitund. Aðspurður ítrekað neitaði D að hafa ekið á ljósastaurinn af ásettu ráði í því skyni að fremja tryggingasvik.

Framburðarskýrsla var tekin af M hjá lögreglu 2. apríl 2020. Þar kom fram að M og B hafi beðið D að koma með þeim í búð á bifreið hans. Á leiðinni hafi veðrið versnað mikið og hafi verið komin hríð og mikið rok. Hafi A farið beint á staur. Þetta hafi allt gerst hratt og hann hafi ekki séð neitt úr bílnum. Hann kvaðst ekki vera viss hversu hratt A var ekið en kannski í kringum 60 km á klst. M kvaðst ekki hafa misst meðvitund við áreksturinn en orðið ofboðslega hræddur og verið grátandi er lögregla kom á vettvang. Hann kvaðst vera með verki í baki og hálsi eftir áreksturinn og finna fyrir doða í höndum. Aðspurður neitaði M því að ætlun þeirra hafi verið að fremja vátryggingasvik.

Tekin var einnig framburðarskýrsla af B hjá lögreglu 2. apríl 2020. Hún kvað veður hafa verið mjög vont, mikill snjór og rok. Hún kvaðst hafa orðið hrædd þegar áreksturinn varð og fundið til í hálsinum og átt erfitt með að hreyfa hann. Þá svaraði B því neitandi að það hafi verið skipulagt að setja á svið umferðarslys né heldur að ætlunin hafi verið að fremja vátryggingasvik.

Skýrsla var tekin hjá lögreglu 30. mars 2020 af vitni sem kvaðst hafa séð er A var ekið á ljósastaurinn og tilkynnt um það strax til Neyðarlínunnar. Kvað vitnið mikla hálfu hafa verið þegar atvikið gerðist. Skömmu eftir óhappið, eða um kl. 9:45, var snjómoksturstæki ekið um Borgarveg/Strandveg til að ryðja snjó og salta akbrautina samkvæmt beiðni þar um frá Reykjavíkurborg.

M mun hafa verið fluttur í sjúkrahúsi á bráðamóttöku Landspítalans. Í bráðamóttökuskra spítalans vegna komunnar þangað segir m.a. að M hafi verið farþegi í bifreið sem hafi verið ekið á um 60 km hraða á klst. Þegar henni hafi verið ekið á ljósastaur, en náð aðeins að bremsa áður. Hafi hann verið með aðeins verki í mjóbaki og smá dofa í höndum og baki. Var einnig sagður hafa verið í sjokki. Talið var líklegast að tognun í baki og sjokk hafi valdið dofatilfinningu. Var M undir eftirliti á bráðamóttökunni í um fjórar klukkustundir og mun þá hafa látið vel af sér og fengið að fara heim.

Hinn 11. febrúar 2020 leitaði M til heimilislæknis á heilsugæslustöð. Á samskiptaseðli vegna þeirrar komu kom fram að M væri enn með einkenni, væri stírdur í hálsi og mjóbaki. Enn fremur hafi hann sagt frá dofa í hægri hendi sem og verk „lumbart“ sem leiði aftan til „glutealt“ og niður lærið og alla leið í hælinn. Á tímabilinu 19. maí 2020 til 24. ágúst sama árs leitaði M á heilsugæslustöð í fimm skipti m.a. vegna einkenna í baki og hnakka en einnig vegna annarra einkenna sem óljóst er að rekja megi til slyssins. Við síðustu komuna er greining sögð vera ótti við einkenni/sjúkdóm. M hefur krafist viðurkenningar á bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A hjá V vegna þess líkamstjóns sem hann kveðst hafa orðið fyrir við slysið.

Með tilkynningum lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, dags. 27. maí 2020, var M, B og D tilkynnt með vísan til 4. mgr. 52. gr. laga nr. 88/2008, um meðferð sakamála, að rannsókn málsins hjá embættinu með tilliti til fjárvika væri hætt þar sem ekki var talinn grundvöllur til að halda henni áfram.

V aflaði sérstaks útreiknings, svonefnds PC Crash útreiknings, á hraða A er hún rakst á ljósastaurinn og þeirrar þyngdarhröðunar sem verkaði á bifreiðina við áreksturinn. Samkvæmt útreikningi, dags. 28. janúar 2020, er hraði A er hún lenti á staurinum sagður hafa verið 12 km á klst. og líklegasta gildi þyngdarhröðunar -2,91g.

Af hálfu M og annarra sem voru í A umrætt sinn var aflað álitgerðar varðandi hraða A þegar hún lenti á ljósastaurinum. Samkvæmt álitgerð, sem dagsett er 22. október 2020, var ætlaður ökuhraði A þegar henni hafi verið ekið stjórnlaust út af veginum sagður hafa verið 38 km á klst. og þegar hún lenti á ljósastaurinum hafi ætlaður hraði verið 33 km á klst.

Að fengnum fyrrgreindum útreikningi frá 28. janúar 2020, sem V aflaði, og með vísan til þess sem komið hafði fram við rannsókn málsins hefur V hafnað bótaskyldu. Þau atriði sem V hefur einkum vísað til í rannsókninni sem eigi að leiða til höfnunar bótaskyldu eru í fyrsta lagi að þegar A var komin að gatnamótum Borgarvegs og Strandvegs hafi virst sem henni hafi verið ekið til hægri þegar í beygjuna var komið. Í öðru lagi hafi lögreglumaður á vettvangi veitt því athygli að A hafi ekki verið hemlað áður en hún lenti á ljósastaurinum. Í bráðamóttökuskra á slysideild sé haft eftir D að hann hafi náð aðeins að bremsa en það sé í algærra mótsögn við önnur gögn málsins, þ.e. vettvangsskýrslu lögreglu. Í þriðja lagi hafi báðir farþegar í A, þ.e. M og B, verið í aftursæti en enginn í framsæti, þ.e. nær þeim stað þar sem högg kom á A. Í fjórða lagi hafi samkvæmt lögreglu verið erfitt að ræða við ökumann og farþega vegna andlegs ástands og hegðun þeirra á vettvangi hafi ekki verið í samræmi við hrópin og ópin sem frá þeim hafi komið. Í fimmta lagi telji D sig hafa ekið á um 50-60 km hraða á klst. sem hafi verið í talsverðu ósamræmi við niðurstöðu framlagðs hraðaútreiknings en samkvæmt honum hafi hraðinn verið 12 km á klst. Í sjötta lagi hafi M hvorki verið talinn bráðveikur eða meðtekinn við komuna á bráðamóttöku. Hann hafi kvartað yfir meiðslum í baki og höndum en rannsóknir ekki leitt neitt óeðlilegt í ljós. Í framburðarskýrslu hjá lögreglu 2. apríl 2020 kvaðst M hafa fundið fyrir doða í handleggjum og

verkjum í hálsi. Í gögnum frá bráðamóttökunni sé hins vegar ekki hægt að ráða að hann hafi kvartað yfir meiðslum í hálsi en sérstaklega tekið fram að hreyfigeta í hálsi hafi verið eðlileg. Loks í sjöunda lagi hafi niðurstaða fyrrgreinds útreiknings á þyngdarhröðun A við áreksturinn verið -2,91g sem sé nokkurn veginn sambærilegt því höggi sem einstaklingur getur fengið við það að hoppa ofan af stól. Um leið eru dregnar í efa niðurstöður í álitserð þeirri sem aflað var af hálfu M um að ætlaður hraði A þegar árekstur varð hafi verið 33 km á klst. M.a. með vísan til framangreindra atriða og fyrirbyggjandi lögregluskýrslna telur V að M hafi ásamt B og D greint ranglega frá atvikum og að hegðun þeirra hafi í besta falli borið með sér að um verulegar ýkjur hafi verið að ræða. Gild rök hafi verið færð fram að um ásetningsbrot kunni að vera að ræða, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004, um vátryggingarsamninga, og krafan sé því ekki reist á lögmætum grunni. Til vara eigi verulegar ýkjur þeirra sem hlut eiga að máli, að leiða til sömu niðurstöðu, þ.e. brottfalls bótaréttar, sbr. 2. mgr. 120. gr. laga nr. 30/2004.

Álit.

Í tilviki M sem var farþegi í A umrætt sinn er gerð krafa um skaðabætur úr lögmæltri ábyrgðartryggingu A. Mælt er fyrir um rétt hans til bóta í 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar, en samkvæmt því ákvæði skal eigandi (umráðamaður) ökutækis bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Jafnframt segir í 4. mgr. sömu lagagreinari að bætur fyrir líkamstjón megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Ákvæðum laga um vátryggingarsamninga, svo sem ákvæðum 89. gr., 90. gr. eða 120. gr., verður hins vegar ekki beitt varðandi bótarétt hans.

Þótt í skýrslu lögreglu á vettvangi hafi verið dregin sú ályktun að svo hafi virst sem A hafi verið ekið til hægri þegar komið var í beygju til vinstri á Strandvegi er ekkert í gögnum málsins að öðru leyti sem gefur tilefni til að ætla megi að það hafi verið af ásetningi sem A hafi verið beygt til hægri í því skyni að aka á umræddan ljósastaur. Samkvæmt framburðarskýrslu D hjá lögreglu kvaðst hann ekki hafa hemlað áður en árekstur varð enda hafi hann ekki séð ljósastaurinn áður en áreksturinn varð. Í þessu ljósi telst það vart athugavert þótt lögregla telji að á vettvangi hafi ekki sést nein merki þess að A hafi verið hemlað í aðdraganda árekstursins. Þótt í bráðamóttökuskra sé haft eftir D að hann hafi aðeins náð að bremsa áður en A skall á ljósastaurinum verður ekki fullyrt að hann hafi orðið missaga þannig að af því verði dregnar ályktanir um að hann hafi vísitandi ætlað að aka á ljósastaurinn án þess að hemla áður. Þótt þau M og B hafi sest í aftursæti A er ekki unnt að álykta samkvæmt gögnum málsins að það hafi verið gert í þeim tilgangi að minnka fyrir fram líkur á raunverulegum meiðslum við höggið frá ljósastaurinum. Öll sem voru í A við áreksturinn hafa borið að þau hafi orðið mjög hrædd og jafnvel grátíð eftir að A rakst á ljósastaurinn. Þegar litið er til þess að um óvæntan árekstur virðist hafa verið að ræða, svo og að óveður var og skyggni mjög lítið ef nokkuð, verður að telja að ekki sé loku fyrir það skotið að fólkið hafi verið miður sín og í einhvers konar áfalli þegar lögreglu bar að garði. Er ekki unnt að draga neinar ályktanir af háttalagi þess, eins og því er lýst í lögregluskýrslu, að um leikræna tilburði hafi verið að ræða í því skyni að gera meira úr meiðslum en efni stóðu til.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lækni-fræðilegum gögnum mun M hafa kvartað fyrst um verki í hálsi er hann leitaði til heimilislæknis 11. febrúar 2020 eða tæpum þremur vikum eftir slysið. Síðar kvartaði hann undan verkjaeinkennum í hnakka. Þá gat hann þess í fyrrgreindri framburðarskýrslu hjá lögreglu 2. apríl sama ár að hann hefði verki í hálsi eftir áreksturinn. Þótt ekki sé tekin afstaða til þess hvort orsakatengsl kunni að vera á milli slyssins og kvartana M vegna einkenna frá hálsi eða hnakka verður ekki ráðið af gögnum málsins að þessar kvartanir hafi ekki átt við rök að styðjast eða þær hafi verið meiri en efni stóðu til eða með einhverjum hætti ýktar. Þess ber að gæta í þessu sambandi að ekkert mat hefur verið framkvæmt á heilsufarslegum afleiðingum slyssins fyrir M. Á þessu stigi verður því ekkert fullyrt hvaða sjúkdómseinkenni sem M býr við megi rekja til slyssins og hver ekki. Það breytir því hins vegar ekki að af fyrirbyggjandi sjúkraskýrslum og öðrum gögnum málsins verður ekki fullyrt að M hafi af ásettu ráði ýkt einkenni sín eða á annan hátt gert meira úr þeim en tilefni var til í því skyni að fá hærri bætur fyrir líkamstjón sitt en hann kann með réttu að eiga.

M var farþegi í aftursæti A þegar slysið varð. Ekkert í gögnum málsins bendir til að hann hafi með einhverjum hætti átt þátt í því að A var ekið á ljósastaurinn.

Í ljósi þess sem greinir hér að framan, hvort sem horft er á einstök atriði eða þau metin heildstætt, verður ekki talið að sýnt hafi verið fram á samkvæmt gögnum málsins að M hafi af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi verið meðvaldur að því að A var ekið á ljósastaurinn né heldur að hann hafi af ásetningi ýkt sjúkdómseinkenni sín í þeim tilgangi að fá greiddar hærri bætur en hann kann að eiga rétt til. Að svo vöxnu eru ekki fyrir hendi skilyrði til að lækka eða fella niður bætur til hans á grundvelli 4. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar. M telst því eiga rétt á óskertum bótum fyrir

líkamstjón sitt af völdum umrædds umferðarslyss úr ábyrgðartryggingu A hjá V að því marki sem sýnt verður fram á slíkt tjón.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum fyrir líkamstjón úr ábyrgðartryggingu A hjá V, að því marki sem sýnt verður fram á slíkt tjón.

Reykjavík, 7. desember 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.