

Mál nr. 186/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis: A

Orsakatengsl. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 13. júní 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 13. júlí 2022 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 15. júlí 2022.

Málsatvik.

Í málskoti og fylgigögnum þess kemur fram að hinn 30. janúar 2019 hafi A, sem M ók umrætt sinn lent í árekstri við bifreiðina B við Nauthólsveg í Reykjavík. Ekki virðist ágreiningur um að M beri alla sök á árekstrinum. M hafi strax lýst eymslum í hálsi og hafi hún leitað til læknis hinn 2. febrúar 2019 vegna einkenna sem hún rakti til árekstursins, þ.e. stífni í öxlum og hálsi en jafnframt hefði hún fengið mígreni og kastað upp í kjölfar hans. Vegna versnandi einkenna mígrenis hafi hún þá verið í samskiptum við heilsugæslu og taugasérfræðing í kjölfar árekstursins. M krafðist bóta úr slysátryggingu ökumanns og eiganda A hjá V vegna þeirra einkenna sem hún rekur til árekstursins en V hafi, með bréfi dags. 14. júní 2021, hafnað bótaskyldu með þeim rökum að félagið hefði aflað svokallaðrar PC-Crash skýrslu og niðurstöður hennar bentu ekki til þess að varanlegt heilsutjón hefði hlotist af árekstrinum. M hafi ekki fellt við sig það og látið afla gagna um tjónið og mats á afleiðingum slyssins. Hafi V á öllum stigum verið haldið upplýstu um það ferli en hafnað að taka þátt í matskostnaði á grundvelli þess að félagið teldi útilokað að nokkur hefði meiðst við áreksturinn. Samkvæmt fyrirbyggjandi matsgerð um líkamstjón M, dags. 23. apríl 2022, sé varanlegur miski M 6 stig og varanleg örorka 4% en stöðugleikapunktur hafi verið náð hinn 30. apríl 2020. V hafi hins vegar, hinn 13. maí 2022, hafnað að greiða bætur á grundvelli matsgerðarinnar þar sem ekki væri fallist á það að orsakatengsl væru til staðar milli atviksins og þeirra einkenna sem M ræki til þess. M gerði athugasemdir við þá afstöðu, í tölvupósti dags. 17. maí 2022, og var sérstaklega gagnrýnt að V óskaði þá ekki eftir endurmati örorkunefndar eða dómkvæðingu í þeim tilgangi að hnekkja fyrirbyggjandi matsgerð. Þá sé óeðlilegt að byggja á því að litlar sjáanlegar skemmdir hafi orðið á A þegar fyrir liggja að skemmdir hafi orðið á innra stuðrabyrði hennar og að viðgerðarkostnaður hafi verið töluverður. Þá hafi B skemmst verulega við áreksturinn og nauðsynlegt hafi verið að draga hana af vettvangi. Telur M samkvæmt öllu framansögðu að bótaskylda sé fyrir hendi enda verði að byggja á fyrirbyggjandi læknisfræðilegum gögnum hvað varðar mat á líkamstjóni en ekki einhliða aflaðra útreikninga V sem þess utan segi ekki til um áhrif áreksturs á líkama ökumanna eða farþega.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að félagið telji orsakatengsl milli árekstursins og þeirra einkenna sem M reki til hans með öllu ósönnuð. Höggið af árekstrinum hafi verið mjög vægt og áhrifin af því á líkama M hverfandi eða ekki meiri en af ýmsum daglegum athöfnum eins og að ganga niður tröppur eða setjast í stól. Bifreið M hafi þá verið afar örugg og búin öllum hugsanlegum búnaði til að tryggja að ökumenn og farþegar gangi óskaddaðir frá mun harðari árekstrum en hér um ræði. Þá er sönnunargildi fyrirbyggjandi matsgerðar um líkamstjón M mótmælt enda hafi hennar verið aflað einhliða, án aðkomu V og án þess að félagið hefði aðkomu að vali á matsmönnum. M hefði getað aflað mats dómkvaddra matsmanna í stað utanréttarmats án aðkomu félagsins enda hafi slíkt mat mjög takmarkað sönnunargildi og sé með því ekki sýnt fram á orsakatengsl milli slyssins og meints tjóns M. Þá sé umrædd matsgerð haldin verulegum ágöllum þar sem litið sé framhjá hlutlægum gögnum og eingöngu byggt á frásögn M á matsfundi. Hvorki sé um að ræða ný einkenni, enda hafi M þjáðst af mígreni frá unglingsárum, né verulega og marktæka versnun fyrri einkenna. M hafi leitað læknis hinn 2. febrúar 2019 en eftir það sé ekki minnst á umrætt slys í fyrirbyggjandi læknisfræðilegum gögnum og sérfræðingur í heila- og taugalækningum sem M hafi leitað til í apríl 2020 geti ekki staðfest að versnun á mígreni verði rakin til þess. Séu rök þau sem sett eru fram í fyrirbyggjandi matsgerð fyrir orsakatengslum samkvæmt framansögðu svo langsótt að ekki verði á þeim byggt.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram sú afstaða að V geti ekki byggt höfnun sína á því að um einhliða matsgerð sé að ræða. V hafi hafnað því að standa að sameiginlega aflaðri matsgerð, en hafi hins vegar verið gefið færi á því að koma athugasemdum á framfæri við matsmenn, og hafi félagið nýtt sér það og sent matsmönnum gögn og athugasemdir. Hafi V því tekið þátt í matsferlinu. Þá er áréttað að V hafi hvorki nýtt sér heimild til að bera matsgerðina undir örorkunefnd, sbr. 10. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 né óskað eftir dómkvaðningu matsmanna til samræmis við reglur laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Þá er fyrirbyggjandi PC-Crash skýrsla og sönnunargildi hennar sérstaklega mótmælt, auk þess sem sú skýrsla sé haldin ágalla þar sem hún miði aðeins við hluta þess tjóns sem varð á A. Að öðru leyti eru fyrir kröfur á málatilbúnaður áréttuð.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort orsakatengsl séu milli árekstursins hinn 30. janúar 2019 og þeirra einkenna sem M rekur til hans, þ.e. óþæginda frá háls hrygg og versnun migrenis, en samkvæmt almennum sönnunarreglum hvílir sönnunarbyrði þess á M. Hvað varðar hraða- og höggútreikning í svokallaðri PC-Crash skýrslu verður ekki litið framhjá því að hennar er einhliða aflað af V, en ekki liggur fyrir t.d. mat dómkvaddis matsmanns á þyngdarkrafti. Þó skýrslan lýsi litlum þyngdarkrafti árekstursins verða ekki dregnar víðtækar almennar ályktanir af sönnunargagni sem er einhliða aflað. Þrátt fyrir útreikninga sem fram koma í slíkum skýrslum gefa þær þá ekki óyggjandi algildar vísbendingar um hugsanleg viðbrögð eða áhrif á líkama þeirra sem verða fyrir árekstri. Verður því við mat á hugsanlegum orsakatengslum jafnframt að líta til annarra gagna. Fyrirbyggjandi er reikningur vegna þeirrar viðgerðar sem fór fram á A í kjölfar árekstursins auk ljósmynda af bifreiðinni. Liggur fyrir að viðgerðarkostnaður nam 1.354.678 kr. og að viðgerðin náði til innri hluta framstuðarans stuðrabyrðis og krumpuhluta stuðarans og virðist því að ekki hafi aðeins verið um yfirborðsskemmdir að ræða. Af framansögðu er það því mat nefndarinnar að ekki sé útilokað að áreksturinn hafi leitt til líkamstjóns M en jafnframt liggur fyrir að töluverð ákoma varð á B við áreksturinn.

Þá liggur fyrir matsgerð sem M aflaði en fyrir liggur að V hafði tækifæri til að koma á framfæri athugasemdum við hana. Matsgerðin er nokkuð ítarleg og tekur til slyssins 30. janúar 2019 auk annars umferðarslyss sem M varð fyrir hinn 9. desember 2016. Með hliðsjón af sjúkrasögu M er það ályktun matsmanna að meiri líkur en minni séu til þess að ákveðin versnun á migrenieinkennum M hafi átt sér stað við síðara slysið, köst séu tíðari en áður og minna þurfi til þess að þau komi fram, enda hafi hnykkur á háls hrygg sem hún hafi fengið við áreksturinn gert M viðkvæmari fyrir. Niðurstaða matsins er sú að varanlegur miski M vegna slyssins 30. janúar 2019 sé 6 stig og varanleg örorka 4%. Kemur fram að við mat á síðara slysinu sé tekið tillit til færniskerðingar vegna fyrra slyssins. Þrátt fyrir þá ágalla sem V telur vera á umræddri matsgerð hefur það ekki neytt þess úrræðis sem mælt er fyrir um í 1. mgr. 10. gr. skaðabótalaga að bera matið undir örorkunefnd, né heldur hefur V aflað matsgerðar dómkvaddra matsmanna í því skyni að fá því hnekkt. Liggja því ekki fyrir nefndinni nein þau gögn sem gefa tilefni til að draga niðurstöður ofangreindar matsgerðar í efa. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni verður því að telja að telja að M eigi rétt til bóta vegna þess líkamstjóns sem hún hlaut í slysinu 30. janúar 2019 á grundvelli fyrirbyggjandi matsgerðar dags. 21. apríl 2022.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 6. september 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir