

Mál nr. 61/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Gildissvið laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019.****Gögn.**

1. Málskot, dags. 17. febrúar 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 8. mars 2023.
3. Athugasemdir lögmanns M með bréfi, dags. 14. mars 2023.
4. Viðbótarathugasemdir V með bréfi, dags. 23. mars 2023.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að M hafi verið ökumaður bifhjólsins A hinn 11. september 2022 og verið við störf sín sem lögreglumaður þegar hann ók bifhjólinu upp að einstaklingi sem var verið að veita eftirför í þeim tilgangi að stöðva hann. M lýsir atvikum þannig í málskoti að hann hafi stöðvað bifhjólið A skyndilega, sett fætur á jörðina til að ná fótfestu og teygt sig eftir einstaklingnum. M kveðst ekki hafa náð taki á einstaklingnum og á sama tíma hafi bifhjólið A fallið á hliðina og á líkama M. Í tjónstilkynningu til V var atvikum þannig lýst að M hefði komið að einstaklingnum með forgangi á bifhjólinu A og þegar M hafi stöðvað og stigið niður til að stöðva einstaklinginn hafi hjólið fallið á hann þannig að hnykkur hafi komið á fót og mjöðm. Í tilkynningu M til atvika- og slysaskráningarvefs lögreglunnar kemur fram að M hafi verið í eftirför á bifhjóli þegar hann missti bifhjólið á hliðina og við það hafi hann hlotið áverka á öxl, mjöðm, hné og verki í baki. Sambærileg lýsing er í tilkynningu til Vinnueftirlitsins og tilkynningu til annars vátryggingafélags en V. Í bráðamóttökuskrá dags. 11. september 2022 kemur fram sú skráning atvika að M sé lögreglumaður sem hafi verið að elta mann í annarlegu ástandi og þegar hann hafi verið að leggja bifhjóli á lítilli ferð hafi hann fengið abduction og hyperextension áverka á hægri mjöðm. Frekari læknisfræðileg gögn sýna óvinnufærni og beiðni um sjúkrabjálfun vegna einkenna sem M rekur til þessa atviks.

M telur að hann eigi rétt til bóta úr slysátryggingu ökumanns bifhjólsins A hjá V og vísar til 9. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. M vísar til þess að bifhjólið A hafi verið í notkun þegar líkamstjón hans kom til þar sem hann hafi enn verið á hjólinu þegar það féll á hann og tjónið megi m.a. rekja til þyngdar bifhjólsins sem sé hluti af hættueiginleikum A sem ökutækis. Einnig telur M að lýsingar hans á atvikum í eigin skýrslum eigi að leggja til grundvallar mati á atvikum en ekki skráningar í sjúkraskrá, auk þess sem orsakatengsl séu sönnuð vegna líkamstjónsins.

V hefur hafnað bótaskyldu og vísar í fyrsta lagi til 5. mgr. 9. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar þar sem segir: „*Ef tjónþoli á rétt á skaðabótum vegna slyssins eftir lögum þessum eða öðrum skaðabótareglum lækka bætur úr þessari vátryggingu sem því nemur.*“ V vísar til þess að M hafi verið við lögreglustörf þegar hann slasaðist og eigi þar af leiðandi rétt til bóta skv. 30. gr. lögregluglaga nr. 90/1996 þar sem segi: „Ríkissjóður skal bæta lögreglumönnum líkamstjón og munatjón sem þeir verða fyrir vegna starfs síns.“ V telur að M verði fyrst að láta reyna á rétt skv. hlutlægru bótareglu 30. gr. lögregluglaga áður en hann leitar bóta í slysátryggingu ökumanns. V vísar einnig til frávísunarúrskurðar í máli nr. E-4433/2011 hjá Héraðsdómi Reykjavíkur þar vísað sé til 5. mgr. 92. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 vegna frávísunar máls sem hefði átt að gera kröfu um í ábyrgðartryggingu fyrst, en umrætt ákvæði sé sambærilegt og 5. mgr. 9. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. V telur að í umræddri 5. mgr. 9. gr. felist sérákvæði gagnvart ákvæðum skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. 2. mgr. 22. gr. þeirra laga um að vátryggingafélag eigi ekki kröfu á hendur hinum skaðabótaskylda ef það greiðir bætur úr slysátryggingu. Þess vegna skipti máli að M leiti réttar síns á grundvelli 30. gr. lögregluglaga. Aukinheldur telur V að ósannað sé að bifhjólið A hafi dottið á M og geti allt eins verið rakið til þess sem átti sér stað við það að M hljóp einstakling uppi í því skyni að handsama hann. Einnig telur V að eins og atvikum sé lýst sé ekki sýnt að tjónsatvikið sé hægt að rekja til notkunar ökutækis, ekki hafi verið notast við vélarafll þess þegar tjón varð og vísar til úrskurðar í máli nefndarinnar í máli nr. 472/2021 þar sem atvik féllu utan notkunarhugtaksins.

M segir í viðbótarathugasemdum sínum að líta verði til 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 sem kveði á um að frá skaðabótakröfu eigi að draga bætur úr slysátryggingu ökumanns eftir umferðarlögum.

Umrætt orðalag hafi komið inn í skaðabótalögin með lögum nr. 37/1999 sem og hefi því komið inn seinna en breytingar á þágildandi umferðarlögum með lögum nr. 32/1998. Einnig telur M að ósannað sé að líkamstjón hans sé hægt að rekja til annarra atvika en það að bifhjólíð A hafi fallið á hann.

V segir í sínum viðbótarathugasemdum að það verði að líta á lög um ökutækjatyggingar nr. 30/2019 sem sérlög gagnvart skaðabótalögum, enda komi fram í lögskýringargögnum með frumvarpi til laga um ökutækjatyggingar að tekið hafi verið tillit til nýrrar löggjafar og réttarframkvæmdar áranna á undan. V vísar aftur til þess að ekki sé hægt að leita í slysatryggingu ökumanns fyrr en búíð sé að leita í ábyrgðartryggingu skv. frávísunarúrskurði frá árinu 2011. Einnig vísar V til þess að óljóst sé hvaða hlutverk M hafi haft við handtöku einstaklingsins sem veitt hafi verið eftirför og líta eigi til lýsinga í sjúkragögnum á atvikum.

Álit.

Í málinu er ágreiningur um gildissvið 9. gr. laga um ökutækjatyggingar nr. 30/2019. Í fyrsta lagi telur nefndin að leysa verði úr því hvort atvik það sem leiddi til meiðsla M sé atvik sem verður við stjórn ökutækisins og rekja má til notkunar þess í skilningi 4. gr. laganna, en þau skilyrði þar að uppfylla til þess að tjón ökumanns sé greiðsluskylt úr slysatryggingu ökumanns, sbr. 1. mgr. 9. gr. laganna. Af lýsingu atvika er ljóst að M var við stjórn bifhjólsins A þegar það féll á hann. Hvað varðar það álitaefni hvort bifhjólíð var í notkun, sbr. 4. gr. laga um ökutækjatyggingar verður að líta til þess að lýsingar M á tjónsatviki sýna að mjög stuttur tími líður frá því að hann stöðvar bifhjólíð og teygir sig eftir einstaklingi sem hann hyggst stöðva og þess að bifhjólíð fellur á hann. Sérstakir hættueiginleikar ökutækja eru meðal annars þyngd þeirra og vélarafli. Verður tjón M að telja í nægilegum tengslum við þá hættueiginleika þegar það verður í sömu mund og bifhjólíð er stöðvað.

Í öðru lagi verður þá að taka afstöðu til þess hvort 5. mgr. 9. gr. laga um ökutækjatyggingar takmarki rétt M til bóta úr slysatryggingu ökumanns, en ákvæðið segir að ef tjónþoli eigi rétt á skaðabótum vegna slyssins eftir lögum um ökutækjatyggingar eða öðrum skaðabótareglum þá lækki bætur úr slysatryggingu ökumanns sem því nemur. Þegar sambærilegt ákvæði kom inn í 92. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 með breytingalögum nr. 32/1998 er ekki að finna nokkrar skýringar á umræddu orðalagi. Ekki er heldur að finna dóma þar sem tekist er á við viðlíka álitaefni og hér er uppi. Verður því að skýra það almennri orðskýringu um að liggja þurfi fyrir að tjónþoli eigi rétt á skaðabótum til þess að réttur til bóta úr slysatryggingu ökumanns skerðist. Ekki liggur fyrir staðfesting á því í gögnum málsins að M eigi skaðabótarétt vegna líkamstjóns síns. Verður, þegar af þeirri ástæðu, ekki talið sýnt að hann eigi rétt á slíkum bótum og telst 5. mgr. 9. gr. laga um ökutækjatyggingar því ekki eiga við í máli hans m.v. fyrirliggjandi gögn. Óskýr tilvísun V til frávísunarúrskurðar Héraðsdóms Reykjavíkur í tilteknu máli sem ekki er aðgengilegt í heild sinni breytir ekki þessari niðurstöðu.

Í þriðja lagi verður ekki séð að lýsingar í læknisvottorðum fari þannig í bága við lýsingar M á atvikum að draga megi í efa að orsakatengsl séu milli þess að bifhjólíð A féll á M og þeirra einkenna sem lýst er í sömu læknisvottorðum.

Verður að þessu sögðu fallist á að M eigi rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns bifhjólsins A vegna líkamstjóns síns hinn 11. september 2022.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 18. apríl 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir