

Mál nr. 181/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Sönnun tjónsatviks.****Gögn.**

1. Málskot dags. 22. maí 2024, ásamt fylgiskjölum og myndbandsupptöku.
2. Bréf V, dags. 21. júní 2024.

Málsatvik.

Í málskoti og gögnum málsins kemur fram að M hafi hinn 18. febrúar 2020 verið farþegi í lítilli bifreið, B, þegar bifreiðin A, sem er stór flutningabifreið, var ekið yfir á vegarhelming B. Náði ökumaður B að hemla til að koma í veg fyrir stórslys. Hefur M gert kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A vegna andlegrar vanlíðunar eftir atvikið. V hefur hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A. M vísar til fyrirbyggjandi myndbandsupptöku af atvikinu. Uptakan stafar frá bifreið sem A var að taka fram úr umrætt sinn. Á myndbandinu sést að bifreiðin A var staðsett í framúrakstri á öfugum vegarhelmingi þegar hún nálgast bifreiðina B sem kom úr gagnstæðri átt. Sest á myndbandinu að bifreiðin B er nær kyrrstæð þegar A fór framhjá. Telur M að litlu hafi mátt muna að háorkuárekstur ætti sér stað þar sem óumdeilanlegt sé að M og ökumaður B hefðu orðið fyrir stórfelldu líkamstjóni eða jafnvel látið lífið. Hafði M fulla ástæðu til að ætla að líf hennar væri í mikilli hættu og eðlileg afleiðing þess að hún varð fyrir miklu og varanlegu andlegu áfalli í kjölfar þessa. Þá sé einnig óumdeilanlegt að aksturslag A var glæfralegt. Vísar M til fyrirbyggjandi gagna til staðfestingar því að M hafi hlotið varanlegt heilsutjón sem rekja megi til háttsemi ökumanns A. Hafi M í kjölfarið sýnt hamlandi einkenni kvíða auk áfallastreitu einkenna sem hafa töluverð áhrif á hennar líf í kjölfar atviksins. Hafi hún upplifað ofsahræðslu og endurupplifanir vegna atviksins ásamt því að töluverðar truflanir hafi orðið á svefni. Hugtakið líkamstjón hafi verið víkkað að verulegu leyti í greinargerð með frumvarpi til skaðabótalaga og geðrænt tjón felld undir það hugtak.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að af hálfu V verði ekki fallist á að M hafi orðið fyrir tjónsatburði sem leitt geti til bótaréttar úr ábyrgðartryggingu flutningabifreiðarinnar A. Þegar um sé að ræða tilvik þar sem einstaklingur heldur því fram að hafa orðið fyrir tjóni án þess að snerting eigi sér stað telur V að gera verði auknar sönnunarkröfur varðandi atvikið sjálft, afleiðingar og orsakatengsl. Afstaða V byggir á því að M hafi hvorki nægjanlega sýnt fram að hún hafi orðið fyrir líkamstjóni, sem talist geti sennileg afleiðing af notkun A né að orsakasamband sé fyrir hendi. Af skoðun á myndskaiðinu verði ekki nákvæmlega greint hversu mikil fjarlægð var á milli ökutækjanna þegar framúraksturinn átti sér stað og verði því heldur ekki fullyrt að raunveruleg hætta hafi verið á ferðum. Samkvæmt upplýsingum eiganda A, var umræddur ökumaður með áratugareynslu af akstri slíkra bifreiða og mat hann aðstæður þannig að framúrakstur væri í lagi. Að sögn ökumannsins mun ökumaður bifreiðarinnar sem uptakan stafar úr, hafa aukið hraðann þegar framúrakstur var hafinn og þannig valdið aukinni hættu við framúraksturinn. Að mati V er í fyrirbyggjandi vottorðum aðeins lýst almennum og eðlilegum tilfinningalegum viðbrögðum sem flestir einstaklingar upplifa einhvern tímann á lífsleiðinni af ýmsum ástæðum og geti ekki talist líkamstjón í skilningi skaðabótareglana.

Álit.

Ágreiningur þessa máls hverfist um það hvort M eigi rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A, vegna þeirra andlegu einkenna sem lýst er í læknisfræðilegum gögnum málsins. Í 4. gr. laga nr. 77/2019 um ökutækjatrýggingar kemur fram að eigandi (umráðamaður) skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns. Samkvæmt 1. mgr. skaðabótalaga nr. 50/1993 skal sá sem bótaábyrgð ber á líkamstjóni, greiða skaðabætur fyrir atvinnutjón, sjúkrakostnað og annað fjártjón sem af því hlýst og enn fremur þjáningabætur. Með líkamstjóni er hér ekki eingöngu átt við líkamleg meiðsli, heldur getur geðrænt

tjón einnig fallið hér undir, sbr. umfjöllun í greinargerð í frumvarpi því er varð að skaðabótalögum. Út frá þessu þarf að skoða hvort andlegt tjón M verði rakið til bifreiðarinnar A en þá þarf að víkja frá þeirri meginreglu skaðabótaréttar að einungis sá sem með beinum hætti verður fyrir tjóni vegna bótaskylds atburðar, eigi rétt til greiðslu skaðabóta. Við mat á því hvort víkja skuli frá meginreglunni er horft til þess hvort viðkomandi hafi orðið vitni að atburði, til sakarstigs þess sem bótaábyrgð ber og eftir atvikum tengsla við aðila sem verða fyrir meiðslum í tjóninu. Það er skilyrði að viðkomandi hafi í raun verið í hættu á að slasast sjálfur og að áfall hans sé af þeim sökum. Af gögnum málsins og þá sérstaklega af fyrirbyggjandi myndbandi verður ekki annað ráðið en bifreiðin A hafi verið komin yfir á réttan vegarhelming nokkru áður en hún kom að bifreið þeirri sem M var farþegi í. Verður af gögnum málsins ekki unnt að leggja til grundvallar að M hafi sjálf verið í slíkri hættu umrætt sinn að skilyrði bótaskyldu séu fyrir hendi. Um er að ræða undantekningarreglu sem túlka ber þröngt samkvæmt viðteknum lögskýringarreglum. Verður því ekki talið að andleg einkenni hennar megi rekja til notkunar bifreiðarinnar A. Með vísan til alls ofangreinds er það afstaða nefndarinnar að M eigi ekki rétt á bótum vegna andlegra einkenna sinna úr ábyrgðartryggingu ökutækisins A, hjá V.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu ökutækisins A hjá V.

Reykjavík, 29. október 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir