

Mál nr. 27/2021

M og
V vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar AÁgreiningur um hvort varanlegt líkamstjón hafi hlotist við árekstur.

Gögn.

Málskot móttakið 19.01.2021 ásamt fylgiskjölum 1-26.

Bréf V dags. 04.02.2021 ásamt fylgiskjölum 1-2.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að á árinu 2017 hafi M lent í tveimur umferðarslysum. Í fyrra skiptið, hinn 24. júlí 2017, hafi hún verið í öftustu bifreiðinni í þriggja bíla árekstri. Hafi verið gengið frá uppgjöri vegna þess tjóns en þar sem málin séu nátengd sé þó einnig vísað til gagna vegna fyrra atviksins. Síðara slysið hafi átt sér stað hinn 16. nóvember 2017, en þá hafi bifreið A, sem var vátryggð hjá V, verið ekið aftan á bifreið M þar sem hún var kyrrstæð á aðrein við Höfðabakka. Í kjölfar þessara slysa hafi M þjást af verkjum í hálsi, baki, höfði og víðar og sé nú óvinnufær. Vorið 2019 hafi verið komist að samkomulagi um að afleiðingar beggja slysa yrðu metnar saman. Í matsgerð, dags. 14. október 2019, hafi M verið metin til 5 stiga varanlegs miska og 9 % varanlegrar örorku vegna fyrra slyssins og 5 stiga varanlegs miska og 9% varanlegrar örorku vegna seinna slyssins. Á grundvelli þessa hafi V verið sent kröfubréf, en V hafi hafnað kröfunni með bréfi dags. 6. desember 2019, á grundvelli þess að félagið væri ósammála niðurstöðu matsgerðarinnar, enda hefði ekkert sjáanlegt tjón orðið á bifreiðinni A og hún ekki undirgengist viðgerð í kjölfar tjónsins þrátt fyrir að vera kaskótryggð. Hafi V í kjölfarið óskað eftir dómkvaðningu matsmanns til að reikna út hraða ökutækjanna við áreksturinn. Matsfundur hafi farið fram hinn 2. október 2020, en af einhverjum ástæðum liggi fundargerð hans ekki fyrir. Í kjölfar matsins, sem hafi verið háð ákveðinni óvissu, enda hafi matsmaður ekki haft önnur gögn en upplýsingar frá V að styðjast við, hafi V, hinn 4. desember 2020, hafnað bótaskyldu á grundvelli þess að líklegur ökuhraði A við áreksturinn hafi verið 6-8 kílómetrar á klukkustund. M kvartar yfir því að bótaskyldu sé hafnað eftir á á grundvelli slíkra útreikninga í bága við fyrirbyggjandi matsgerð. Ekki hafi verið um yfirmat á henni að ræða þar sem sömu atriði hafi ekki verið til skoðunar. V hafi á fyrri stigum ekki borið því við að varanlegar afleiðingar hefðu ekki getað hlotist af síðara slysinu, heldur verið ósammála því að matið væri jafnhátt vegna beggja slysa. Þrátt fyrir það hafi V ekki reynt að fá þeirri skiptingu hnekkt með yfirmati. Þá geti hröðun haft verulega mismunandi áhrif á tjónpola, t.a.m. með hliðsjón af líkamlegu ástandi þeirra. Er þess því krafist að nefndin úrskurði um bótaskyldu V vegna líkamstjóns M.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V fram að strax í upphafi hafi verið gerður fyrirvari við orsakatengsl árekstrarins og einkenna M. Við nánari athugun hafi svo komið í ljós að höggið á bifreið M hafi verið svo vægt að útilokað væri að það hefði orsakað varanlegt líkamstjón. Í því skyni að hnekkja fyrri matsgerð hafi V því óskað eftir því að dómkvaddur yrði sérfræðingur til að leggja mat á hraða A við áreksturinn. Niðurstaða hans hafi verið sú að hröðun hafi að hámarki verið 2,1 g. en til samanburðar geti þéttingsfast klapp á bakið valdið hröðun upp á 4.2 g. Einkennin sem M reki til seinna slyssins séu nákvæmlega þau sömu og hún reki til fyrra slyssins og sé því ósannað að seinni áreksturinn hafi leitt til varanlegs líkamstjóns M. M hafi ekki hnekkt fyrrgreindu mati með yfirmati og verði að bera hallann af því. Þá vísar V til Landsréttardóms í máli 877/2018 um ágreining sem sé að öllu leyti sambærilegur þessum. Er bótaskyldu því hafnað.

Álit:

Fyrir liggur að í upphafi féllst V á bótaskyldu með fyrirvara um að orsakatengsl væru milli einkenna M og síðari árekstrarins. Í matsgerð, dags. 14. október 2019, kemur fram að seinna slysið, hinn 16. nóvember 2017, hafi verið töluvert vægara en hið fyrra, en að M tengi orkuleysi og andleg einkenni meira við seinna slysið. Þá er niðurstaða matsgerðarinnar sú að M búi við stoðkerfiseinkenni sem rekja megi til umræddra slysa, og að hún búi við skerta starfsgetu. Samtals er varanlegur miski talinn vera 10 stig, og varanleg örorka 18%. Er það jafnframt niðurstaða matsins að miski og örorka M skiptist jafnt á milli beggja slysa, án þess að í matinu sé að finna ítarlegri rökstuðning fyrir þeirri skiptingu. Af fyrirbyggjandi gögnum verður ekki ályktað að líkamleg einkenni M hafi tekið miklum breytingum eftir seinna slysið, og hvað varðar andleg einkenni hennar þá liggur fyrir að M átti einhverja sögu um kvíða og þróttleysi fyrir slysin. V felldi sig ekki við þá skiptingu sem fram kom í framangreindu mati og taldi útilokað að höggið sem bifreið M varð fyrir við seinni áreksturinn hefði leitt til varanlegs líkamstjóns. Fór V því fram á dómkvaðningu matsmanns til að reikna út hraða A. Samkvæmt niðurstöðu dómkvadds matsmanns, dags. 8. nóvember 2020, kemur fram

að líklegur hraði bifreiðarinnar A, þegar henni var ekið aftan á bifreið M, hafi verið 6-8 kílómetrar á klukkustund, og að líklegt hæsta gildi hröðunar ökutækis M hafi verið 2,1 g. Er því ljóst að um afar vægan árekstur var að ræða og verður því að gera kröfu um að sérstaklega sé sýnt fram á afleiðingar hans. Þó ekki sé útilokað að líkamstjón geti hlotist af svo vægum árekstri hefur því samkvæmt framansögðu ekki verið sýnt fram á orsakatengsl milli árekstrarins hinn 16. nóvember 2017 og einkenna þeirra sem M býr við í dag. M ber hallann af sönnunarskorti hvað það varðar og ber því að hafna kröfu hennar.

Niðurstaða.

M á ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík 2. mars 2021.
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.