

Mál nr. 390/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysátrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Gildissvið vátryggingar. Tjónsatburður. Notkun ökutækis. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot móttakið 9. október 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 12. nóvember 2025.

Málsatvik.

Í fyrirliggjandi dagbókarfærslu lögreglu kemur fram að hinn 10. nóvember 2023 hafi M fengið flog undir stýri. Eiginkona hans var með honum í bílnum og kveðst hún hafa náð að stýra bifreiðinni út af veginum og þannig komið í veg fyrir slys. Í færslunni segir að M sé flogaveikur en að langt sé síðan hann hafi síðast fengið flog. Í sjúkraskrá slysadeildar er haft eftir eiginkonu M að enginn forboði hafi verið og hafi ástandið varað í 10 mínútur. Við skoðun á slysadeild fann M fyrir verk í mjóbaki. Hefur M gert kröfu um bætur vegna líkamstjóns úr slysátryggingu ökumanns og eiganda, bifreiðarinnar A hjá V. Af hálfu V var bótaskyldu hafnað með bréfi dags. 18. mars 2024 á grundvelli þess að orsakatengsl milli tjóns M og slyss væru ekki til staðar. M byggir á því að V sé með engu móti stætt á að hafna bótaskyldu úr slysátryggingu ökumanns og eiganda, enda sé um hlutlæga ábyrgðarreglu að ræða. M hafi við lækni skoðun á slysadeild eftir slysið, kvartað undan verk í neðra baki. Hann hafi síðan leitað reglulega á heilsugæsluna vegna þeirra einkenna ásamt því að vera til meðferðar hjá sjúkrapjálfa. Við mat á varanlegum afleiðingum slyss samkvæmt skaðabótalögum sé almennt viðurkennt að fara þurfi fram heildarmat á því hvaða afleiðingar sé hægt að tengja við umferðarslys og þá komi t.d. til skoðunar hvort einkenni komi fljótlega fram eftir slysið, einkenni vari það lengi að það geti talist varanleg og að ekki séu aðrar orsakir. Það mat sé í höndum óvilhallra matsmanna, en ekki V.

V vísar til þess sem fram kemur í fyrrgreindri dagbókarfærslu lögreglu sem sönnun þess að M hafi ekki lent í eiginlegum árekstri, heldur hafi kona hans náð að stýra bifreiðinni utan vegar og sett í „park“. Enginn áverki hafi orðið á þeim eða bifreiðinni. Einkenni M frá baki megi rekja til veikinda hans en fram komi í gögnum að hann hafi áður haft einkenni í baki vegna umferðarslyss árið 2018.

Álit.

Ágreiningur málsins hverfist um hvort verkur M frá mjóbaki sem hann lýsir í kjölfar þess að hafa fengið flog við akstur hinn 10. nóvember 2023, teljist til notkunar ökutækis í skilningi 1. mgr. 4. gr., sbr. 1. mgr. 9. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019, þannig að bótaskylda geti stofnast úr slysátryggingu ökumanns og eiganda. Samkvæmt framangreindum ákvæðum er skilyrði bótaskyldu að líkamstjón verði rakið til notkunar ökutækis. Í því felst að nægjanleg orsakatengsl þurfa að vera milli notkunarinnar og tjónsins. Þótt ábyrgðin samkvæmt lögunum sé hlutlæg leysir það ekki tjónþola undan sönnunarbyrði um að tjón hans megi rekja til notkunar ökutækis. Þegar litið er til dómaframkvæmdar varðandi túlkun á hinu svokallaða notkunarhugtaki verður ekki annað séð en að bæði dómur Hæstiréttur og Landsréttur sýni að tjón þurfi að hafa orðið vegna sérstakra eiginleika ökutækja sem ökutækja til að teljast til notkunar þeirra. Þeir sérstöku eiginleikar tengjast einkum hraða, vélarafli eða þyngd ökutækis. Á grundvelli dagbókarfærslu lögreglu verður lagt til grundvallar að M hafi fengið flog við akstur, en að eiginkona hans hafi náð að stýra bifreiðinni örugglega út af veginum og stöðva hana. Ekki varð árekstur, ekki urðu sýnilegar skemmdir á bifreiðinni og engin gögn liggja fyrir um að M hafi orðið fyrir áfalli eða höggi í tengslum við atvikið sjálft. Atburðarásin ber því með sér að hinn líkamlegi atburður sem varð, þ.e. flogið, átti sér stað óháð notkun þeirra sérstöku eiginleika ökutækisins sem greinir í framangreindri dómaframkvæmd. Verkir M í mjóbaki komu fram í kjölfar atviksins. Hins vegar liggja engin gögn fyrir sem sýna fram á að þá megi rekja til höggs, snöggs líkamlegs álags vegna aksturs eða annarra þátta sem tengjast notkun ökutækis í skilningi laganna. Þá liggur jafnframt fyrir að M hafði sögu um bakverki vegna eldra umferðarslyss árið 2018, sem dregur enn frekar úr líkum á að orsök núverandi einkenna sé rakin til umrædds atviks. Verður með vísan til þess ekki ráðið að tjón M verði

rakið til sérstakra eiginleika ökutækisins A sem tengjast hraða, vélarafli eða þyngd þess. Þegar af þeirri ástæðu fellur tjónið ekki undir slysatryggingu ökumanns og eiganda skv. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar. M á því ekki rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum fyrir líkamstjón úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 9. desember 2025.

rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir