

Mál nr. 258/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis: A****Fyrning.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 19. júlí 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 31. júlí 2023, ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 2. ágúst 2023.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 8. ágúst 2023, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í málskoti, viðbótarathugasemdum M og gögnum málsins kemur fram að M hafi orðið fyrir umferðarslysi þann 23. desember 2013. Vegna tjónsins hefur M gert kröfu um bætur fyrir líkamstjón sitt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V. Kröfu M var hafnað af hálfu V með vísan til þess að krafan hefði fyrnst áramótin 2018/2019 sbr. 99. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. M er því ekki sammála og telur að bætur vegna líkamstjóns fyrnist á 10 árum sbr. 2. mgr. 23. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 sem tóku gildi 1. janúar 2020. Í málskoti eru málsatvik rakin með ítarlegum hætti sem og sjúkrasaga M. Vísar M til fræðiritra þar sem fram kemur að hafi fyrningarfrestur verið lengdur með lögum, verði þeim lögum ekki beitt um fyrningu sem hafin er, en ekki lokið, í tíð eldri laga. Þá telur M að fyrningu kröfu hennar hafi ekki verið lokið er lög nr. 30/2019 tóku gildi og ekki heldur fjögurra ára fresturinn varðandi raunverulega vitneskju og möguleika til að krefjast bóta, ef það skiptir máli. Með vísan til þess sem fram kemur í gögnum málsins telur M að hún hafi ekki fengið raunverulega vitneskju um kröfu sína fyrir en með sérfræðimatsgerð dags. 12. júní 2023. Þá bendir M á að V hafi ekki fyrir en 30. júní 2023 borið fyrir sig að krafan væri fyrnd. V hafi samþykkt að matsgerðin færi fram og einungis skilað athugasemdum til matsmanna varðandi það að orsakasamband milli umferðarslyssins og einkenna M væru ekki sönnuð. Einnig hafi V samþykkt að greiða matskostnað vegna matsgerðarinnar. Var það skilningur lögmanns M að V hefði með því viðurkennt kröfuna og þar með rofið fyrningarfrest. Vísar M til 31. gr. laga nr. 30/2004, sbr. 94. gr. laganna sem fjallar um ábyrgðartakmörkun og telur að hún hafi ekki verið sett fram án ástæðulauss dráttar. Þá vísar M einnig til þess að í lögum nr. 30/2019 sé ekki tekið fram að þau gildi ekki aftur í tímann, líkt og skýrlega sé tekið fram í 28. gr. fyrningarlaga nr. 150/2007. Þá vísar M til ýmissa dóma Hæstaréttar máli sínu til stuðnings.

Í bréfum V til nefndarinnar kemur fram að V telji að krafan sé fallin niður fyrir fyrningu sbr. 99. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Dómvenja sé fyrir því að beita skuli hlutlægum mælikvarða á það hvenær tjónþoli megi gera sér grein fyrir kröfu sinni og geti leitað fullnustu hennar. Er það afstaða V að M hafi gert sér grein fyrir kröfu sinni og getað leitað fullnustu hennar eftir að stöðugleikapunktur hafi verið náð og þegar fyrst var tímabært að meta afleiðingar slyssins samkvæmt matsmönnum, þann 23. desember 2014. Ekki hafi verið lögð fram nein gögn sem sýna fram á að einhver ný eða aukin einkenni M hafi komið fram eftir þetta tímamark. Þannig hafi fjögurra ára fyrningarfrestur byrjað að líða í byrjun árs 2015 og krafan hafi því verið fyrnd áramótin 2018/2019. Máli sínu til stuðnings bendir V á tilvitnaða dóma Hæstaréttar. Hafnar V því alfarið að krafan eigi að fyrnast á 10 árum frá tjónsdegi skv. 2. mgr. 23. gr. laga nr. 30/2019 enda hafi krafan þegar verið fyrnd þegar löggin tóku gildi. Þar að auki komi það hvergi fram í gildistökuákvæði laganna sjálfra að þeim sé ætlað að gilda um kröfur sem stofnuðust fyrir gildistöku þeirra.

Álit.

Tjónsatburður sá sem hér er til umfjöllunar varð þann 23. desember 2013. Ágreiningur þessa máls snýst í fyrsta lagi um það hvort krafa M um bætur vegna líkamstjóns, sé fyrnd á grundvelli 99. gr. þágildandi umferðarlaga eða hvort um kröfuna gildi 2. mgr. 23. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Sá meginmunur er á fyrningarákvæðum þessara tveggja laga að samkvæmt fyrrnefndu lögnum fyrnist bóta krafa á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Krafa fyrnist þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði.

Samkvæmt síðarnefndu lögnum fynast kröfur um bætur fyrir líkamstjón á tíu árum frá tjónsatburði. Þar sem tíu ár eru ekki liðin frá því tjónsatburður varð er ljóst að V getur ekki borið fyrir sig fyrningu, falli tjónsatburðurinn undir lög um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 sem tóku gildi 1. janúar 2020. Falli tjónsatburður hins vegar undir þágildandi umferðarlög nr. 50/1987 er uppi ágreiningur um það hvort krafan sé nú þegar fyrnd.

Hvað varðar spurninguna hvaða lög gilda um fyrningu kröfunnar þá hefur nefndin áður fjallað um sambærilegan ágreining og komst að þeirri niðurstöðu í máli nr. 325/2022 að taka hefði það skýrt fram í gildistökuákvæði laga nr. 30/2019, væri þeim ætlað að gilda um kröfur sem stofnuðust fyrir gildistöku þeirra. Þá segir í fyrrgreindum úrskurði að í lögnum sé ekki sérstaklega tekið fram að þau eigi að gilda með afturvirkum hætti um tjónsatburði sem áttu sér stað fyrir gildistöku laganna. Niðurstaða þess máls var því sú að þágildandi umferðarlög nr. 50/1987 ættu við um alla tjónsatburði sem gerðust fyrir 1. janúar 2020. Með vísan til þess er það afstaða nefndarinnar að hið sama gildi um tjónsatburð þann sem hér um ræðir.

Þá kemur til skoðunar hvort krafa M sé nú þegar fyrnd á grundvelli þess að meira en fjögur ár eru liðin frá lokum þess almanaksárs sem M fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Fyrir nefndinni liggja ítarleg lækisfræðileg gögn, greinargerðir frá VIRK og svo matsgerð dags. 12. júní 2023. Í matsgerðinni er lagt mat á varanlegar afleiðingar umferðarslyssins þann 23. desember 2013. Töldu matsmenn stöðugleikapunkt vera 23. mars 2014 og í tölvupósti dags. 27. júní 2023 svara matsmenn fyrirspurn V varðandi það hvenær fyrst hafi verið fyrst tímabært að meta afleiðingar slyssins. Töldu matsmenn fyrst tímabært að meta afleiðingar slyssins einu ári eftir að slysið varð, eða þann 23. desember 2014. Af öðrum gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að á þeim tímamarki hafi M verið kunnugt um atvik sem krafa hennar er reist á og að um varanlegar afleiðingar væri að ræða. Þá hafði hún leitað ítrekað til læknis vegna afleiðinga sinna, farið í röntgenrannsókn, verið óvinnufær vegna bakverkja og leitað til lögmanns vegna tjónsins. Með vísan til þess, féll krafan niður vegna fyrningar áramótin 2018/2019.

Ekki verður litið svo á að V hafi borið að bera fyrir sig fyrningu fyrir en eftir að matsgerð lá fyrir þann 12. júní 2023. Ekki verður heldur talið að fyrning hafi verið rofin með því að V samþykkti að standa sameiginlega að mati. Í tölvupósti V til lögmanns M dags. 28. febrúar 2023 kemur fram að V sé reiðubúið að standa sameiginlega að mati án viðurkenningar á bótaskyldu að því gefnu að samkomulag náist um matsmenn. Í því felst ekki viðurkenning á kröfunni. Varðandi tilvísun M til 31. og 94. gr. laga um vátryggingarsamninga sem fjallar um ábyrgðartakmörkun þá eiga þau ákvæði ekki við um fyrningu bótakröfu.

Með vísan til alls ofangreinds telst krafa M á hendur V fyrnd.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 12. september 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir