

**Mál nr. 325/2022****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns og eiganda.****Skráningarnúmer ökutækis: A****Fyrning.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 14. október 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 9. nóvember 2022.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 17. nóvember 2022.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 28. nóvember 2022.

**Málsatvik.**

Í málskoti og viðbótarathugasemdum M kemur fram að M hafi orðið fyrir umferðarslysi hinn 5. desember 2012. Samkvæmt matsgerð, dags. 13. janúar 2022, sé varanlegur miski hennar vegna afleiðinga slyssins metinn til 5 stiga og hafi V ekki borið brigður á það mat. Það sem aðila greini hins vegar á um sé hvort krafa M til bóta sé fyrnd, sbr. 99. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. M telur svo ekki vera og byggir þá afstöðu einkum á því að V hafi með tómlæti fyrirgert rétti sínum til að bera fyrir sig fyrningu. Vísar M til almennra meginreglna kröfuréttar um tómlæti svo og tómlætisreglna laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, sér í lagi 94. gr. og vísar til umfjöllunar dómstóla hvað það lagaákvæði varðar. Þáverandi lögmaður M hafi tilkynnt V um tjón hennar með tilkynningu dags. 11. febrúar 2015 og í kjölfar þess að M leitaði til núverandi lögmanns, sumarið 2020, hafi gögn málsins verið send V og félaginu tilkynnt um fyrirhugað matsferli. Þá hafi V sent lögmanni M gögn málsins án fyrirvara um að krafan væri fyrnd. Í framhaldinu hafi verið leitað eftir matsgerð og það hafi ekki verið fyrir en eftir að hún lá fyrir, eða hinn 8. febrúar 2022, sem V hafi borið fyrir sig að krafa M væri fyrnd, þ.e. sex árum eftir að V var fyrst tilkynnt um tjón hennar. M telji að sú mótbára sé of seint fram komin enda hafi sinnuleysi V í málinu verið algert. Miðað við það sem á undan var gengið hafi M haft réttmætar væntingar um að félagið bæri ekki fyrir sig fyrningu. Þá vísar M til þess að hún hafi ekki fengið vitneskju um grundvöll bótakröfu sinnar fyrir en umrædd matsgerð lá fyrir, en óvissa hafi verið um umfang tjóns hennar og erfitt hafi verið að afla læknisfræðilegra gagna. Hafi M fyrst átt þess kost að leita fullnustu kröfu sinnar þegar matsgerð um umfang tjóns hennar lá fyrir. M mótmælir því þá að byggt sé á ákvæðum eldri umferðarlaga enda eigi bann við afturvirkni laga ekki við þegar um sé að ræða samning milli neytenda og váttryggingafélags um váttryggingu sem í eðli sínu sé slysáttrygging, enda sé meginreglan sú að réttarstaða aðila ákvarðist af lögum eins og þau séu hverju sinni. Beri því að byggja á 2. mgr. 23. gr. núgildandi laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019, en þar sé kveðið á um fyrirvaralausan tíu ára fyrningarfrest krafna um bætur vegna líkamstjóns.

Í bréfum V til nefndarinnar kemur fram að félaginu hafi fyrst borist tjónstilkynning rúmlega tveimur árum eftir slys M. M hafi verið flutt með sjúkrabifreið til skoðunar en félagið hafi ekki undir höndum nein samtímasjúkragögn en hafi þó borist vottorð dags. 15. maí 2015 þar sem fram komi afar takmarkaðar upplýsingar um heilsufar M eftir slysið. Fyrri lögmaður M hafi þá á árinu 2015 lagt það til að beðið yrði með málið þar til M lyki sjúkráþjálfun sem hún var í eftir meðferð á Reykjalundi. Bótaskylda hafi ekki verið samþykkt á grundvelli þessara gagna en V hafi óskað eftir frekari gögnum. Engin frekari samskipti hafi átt sér stað milli V og þáverandi lögmanns M og ekkert hafi gerst í málinu þar til umboð núverandi lögmanns barst V. Lögmaður M hafi þá fengið gögn málsins send hinn 2. september 2020 og ítrekað gagnabeiðni sína hinn 29. júní 2021. Hinn 6. júlí 2021 hafi V borist matsbeiðni sem var dagsett 24. maí 2021, en félaginu hafi hins vegar aldrei borist boð á matsfund og hafi því ekki átt þess kost að gæta hagsmuna sinna. V hafni því þar af leiðandi að félagið hafi sýnt af sér tómlæti, en verulegt tómlæti hafi hins vegar verið til staðar af hálfu M. Þá staðfesti fyrirbyggjandi matsgerð að krafa M hafi verið fyrnd enda komi fram í henni að stöðugleikapunktur hafi verið náð á árinu 2013. Jafnframt er tekið fram að 94. gr. laga um váttryggingarsamninga eigi ekki við í málinu enda beri V fyrir sig fyrningu en ekki ábyrgðartakmörkun. Þá lýsir V þeirri afstöðu að miða skuli við þau lög er í gildi voru á tjónsdegi.

**Álit.**

Óumdeilt er að umrætt tjónsatvik hafi átt sér stað hinn 5. desember 2012. Voru þá í gildi eldri umferðarlög, nr. 50/1987. Í XIII. kafla laganna um fébætur og vátryggingu sagði eftirfarandi í 99. gr.: *Allar bótakröfur samkvæmt þessum kafla, bæði á hendur þeim, sem ábyrgð ber, og vátryggingafélagi, svo og endurkröfur vátryggingafélags, fyrnast á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fyrnast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði.* Ljóst er að ekki voru að fullu liðin tíu ár frá 5. desember 2012 og þar til M lagði ágreining aðila fyrir nefndina. Kemur þá til skoðunar hvort krafa hennar hafi þá þegar verið fyrnd á grundvelli þess að meira en fjögur ár hafi þá verið liðin frá lokum þess almanaksárs sem M fékk vitneskju um kröfu sína og átt þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Samkvæmt fyrirliggjandi matsgerð, dags. 13. janúar 2022, er stöðuleikapunktur talinn vera hinn 5. mars 2013. Læknisfræðileg gögn fyrir nefndinni, utan téðrar matsgerðar, eru takmörkuð, og liggur ekkert fyrir sem sýni fram á að M hafi ekki á þeim tíma verið kunnugt um atvik sem krafa hennar er reist á, að um varanlegar afleiðingar væri að ræða. Í öllu falli verður að miða við að slík vitneskja hafi í síðasta lagi verið til staðar um það leyti sem þáverandi lögmaður hennar var í samskiptum við V sumarið 2015. Verður því byggt á því, sé horft til áðurnefndrar 99. gr. eldri umferðarlaga, að krafa M hafi fyrnst í síðasta lagi í árslok 2019. Í ljósi þess að upplýsingar um áðurnefnda dagsetningu stöðugleikapunktar virðast ekki hafa legið fyrir fyrr en með umræddri matsgerð, verður þá ekki litið svo á að V hafi borið að bera fyrir sig fyrningu fyrr en þá. Verður þá ekki fallist á að í samskiptum V við lögmann M á árunum 2020 og 2021 hafi falist viðurkenning bótaskyldu af hálfu V.

M byggir þá jafnframt á því að V hafi sýnt af sér tómlæti, sbr. 94. gr. laga um vátryggingarsamninga. Í 94. gr. laganna, sem á við um persónutryggingar, en sambærilegt ákvæði er að finna í þeim hluta laganna er varðar skaðatryggingar, kemur fram að hyggist vátryggingarfélag bera fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð að hluta eða öllu leyti, á grundvelli ákvæða XIII. kafla laganna um almennar forsendur fyrir ábyrgð félagsins, beri því að senda tilkynningu þess efnis án ástæðulauss dráttar en ella glati það rétti sínum til að bera fyrir sig slík atvik. Rétt er að áréttá að jafnvel þó V hefði að mati nefndarinnar dregið að senda tilkynningu um að það teldi kröfu M fyrnda verður ekki séð að fyrning sé eitt þeirra atriða sem fjallað er um í XIII. kafla laganna. Gildissvið áðurnefndrar 94. gr. er skýrlega afmarkað og fyrning fellur ekki þar undir.

Rétt er þá að taka fram að ekki verður fallist á þá afstöðu M að niðurstaða nefndarinnar skuli byggð á núgildandi lögum um ökutækjatryggingar, enda yrði að mati nefndarinnar að taka það skýrt fram í gildistökuákvæði laganna sjálfra væri þeim ætlað að gilda um kröfur sem stofnuðust fyrir gildistöku þeirra.

Samkvæmt framansögðu telst krafa M á hendur V fyrnd.

**Niðurstaða.**

M á ekki rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 13. desember 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Dögg Hermannsdóttir