

**Mál nr. 306/2023**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nafn varnaraðila (V)**

**Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.**

**Skráningarnúmer ökutækis: (A).**

### **Umfang tjóns.**

#### **Gögn.**

- 89. Málskot mótttekið 30. ágúst 2023 ásamt fylgiskjöllum.
- 90. Bréf V dags. 4. október 2023 ásamt fylgiskjöllum.
- 91. Viðbótarathugasemdir M dags. 11. október 2023.

#### **Málsatvik.**

Hinn 27. september 2022 varð árekstur milli A og B, bifreiðar í eigu M. Ekki er ágreiningur um að A hafi borið alla sök á árekstrinum. Í málskoti kemur fram að í kjölfarið hafi V boðið M að fá not af hopphjóli, dagpeninga eða bílaleigubíl meðan B væri á verkstæði. M hafi valið að fá dagpeninga en verkstæðið sem hann leitaði til hafi metið það svo að bið eftir varahlutum tæki þrjár vikur en viðgerðin sjálf tvær. B hafi svo verið óökufær á verkstæðinu frá tjónsdegi og allt til 20. desember 2022. Þann dag hafi viðgerð þó ekki verið lokið þó B væri orðin ökufær enda hafi vantað fleiri varahluti. Hinn 19. janúar 2023 hafi M svo fengið þær upplýsingar frá verkstæðinu að aðeins vantaði plastfilmur til að ljúka viðgerðinni. B hafi verið áfram á verkstæðinu þar til viðgerð hafi verið að fullu lokið, en það hafi ekki verið fyrr en 13. febrúar 2023. M hafi þá sótt bifreiðina og farið með hana til aðalskoðunar, en þá þurft að greiða 20.000 kr. sekt þar sem frestur til skoðunar var liðinn. Samtals hafi B verið 140 daga á verkstæði. M krefst þess fyrir nefndinni að fá greidda dagpeninga vegna afnotamissis í þann tíma og eins krefst hann þess að fá bætur vegna framangreindrar sektar.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að í kjölfar tjónamats hafi M skilið B eftir á verkstæðinu þar sem hún hafi staðið óhreyfð uns viðgerð hófst, en áætlað hafi verið að viðgerðin sjálf tæki fimm daga. Viðgerðin hafi hafist 11. nóvember 2022 en dregist þar sem panta hafi þurft fleiri varahluti. Hinn 20. desember 2022 hafi viðgerð verið lokið, að undanskilinni einni filmu sem ekki hafði skilað sér til verkstæðisins. M hafi hins vegar neitað að taka við bifreiðinni þann dag og hafi hann ekki tekið við henni fyrr en viðgerð var að fullu lokið hinn 10. febrúar 2023. Við áreksturinn hafi orðið tjón á fremri farþegahurð og rennihurð á hægri hlið B og byggi krafa M á því að B hafi verið öðkuhæf frá tjónsdegi og þar til hann tók við henni að nýju, eða í 136 daga. Þó umgengni um hægri hlið B hafi verið takmörkuð vegna tjónsins hafi M ekki lagt fram nein gögn eða staðfestingu á því að bifreiðin hafi verið öðkuhæf frá tjónsdegi og fram að viðgerð. Hafi B þá verið í fullkomlega ökuhæfu ástandi frá 20. desember 2022 og geti V með engu móti fallist á að greiða bætur vegna afnotamissis eftir það tímamark. Þá hafi M einnig getað fært B til skoðunar á tímabilinu 20. – 31. desember 2022 og hefði þá ekki komið til umræddrar sektar. Bendi þá ekkert til þess að sá hluti viðgerðarinnar sem þá var enn eftir að framkvæma hefði leitt til þess að B hefði ekki fengið fulla skoðun. Það hvíli almennt á tjónþola að sýna fram á raunverulegt fjártjón sitt og takmarka það eins og kostur er. Regla um bætur vegna afnotamissis meðan á eðlilegum viðgerðartíma stendur sé í raun undantekning frá þeirri meginreglu að hver og einn tjónþoli þurfi að sýna fram á raunverulegt fjártjón. Er þá áréttað að samkvæmt tjónamati hafi viðgerð átt að taka fimm daga og sé tæplega hægt að slá því föstu að tjónþoli eða V beri ábyrgð á þeirri töf sem hafi orðið vegna biðar eftir varahlutum. Hafi V þó boðið M bætur vegna afnotamissis í 35 daga en M ekki fallist á það boð. Samkvæmt öllu framansögðu geti V aðeins fallist á að greiða bætur vegna afnotamissis í fimm daga, eða á meðan viðgerð stóð, en til vara, og án ábyrgðar, geti V fallist á að greiða bætur vegna afnotamissis frá 11. nóvember og til 20. desember, þ.e. meðan B var í vörslu verkstæðisins og M gat sannanlega ekki haft afnot af henni.

Í viðbótarathugasemdum sínum áréttar M að verkstæðið hafi tjáð honum að viðgerð tæki tvær vikur og bið eftir varahlutum þrjár. Hann viti ekki hvað V og verkstæðinu hafi farið á milli en miðað við vinnustundirnar sem fóru í viðgerðina hefði verið útilokað að ljúka henni á fimm dögum. Þá hafi öll samskipti M við verkstæðið verið að hans frumkvæði, en hann hafi reglulega haft samband og spurt fréttu. Þegar honum hafi þá verið boðin afnot af B hinn 20. desember 2022 hafi honum verið sagt að

viðgerð væri samt ekki lokið, en hann hafi ekki fengið upplýsingar um að það vantaði bara filmur. Hafi hann því ekki vitað að B væri skoðunarhæf á þeim tíma. Þá sé ekki rétt að hann hafi neitað að veita B viðtöku, það hafi verið of mikið umstang fyrir hann, m.t.t. vinnutíma hans, að taka hana af verkstæðinu til þess eins að koma henni þangað aftur, auk þess sem hann hefði ekki vitað annað en að hægri hlið B væri enn ónothæf til umgangs. Svigrúmið til þess að færa B til um jólaleytið hafi þá verið takmarkað, auk þess sem hann hefði sem áður segir ekki haft vitneskju um að hún væri skoðunarhæf. Þá áréttar M að B hafi verið öökuhæf frá tjónsdegi og ekkert komi fram um það á heimasíðu V að ekki sé greitt vegna afnotamissis meðan beðið er eftir varahlutum, enda sé slík bið eðlilegur þáttur viðgerðarferlis.

### Álit.

Óumdeilt er að V beri að bæta það fjárhagslega tjón sem M varð fyrir vegna áreksturs A og B. Það er meginregla í skaðabótarétti að það hvílir á tjónþola að sýna fram á umfang tjóns síns, svo og að takmarka það eins og kostur er. Þegar um afnotamissi er að ræða gerir V ekki kröfu um að sýnt sé fram á raunverulegt umfang fjárhagslegs tjóns heldur er eitt þeirra úrræða sem tjónþolum stendur til boða að fá greiðslu á afnotamissi: „4.500 kr. á dag meðan á eðlilegum viðgerðartíma stendur.“ Hefur V því kosið að setja sér umrædda verklagsreglu um greiðslu vegna afnotamissis fremur en að hver og einn tjónþoli sýni fram á raunverulegt fjártjón vegna afnotamissis. Hins vegar virðist V ekki hafa skilgreint með nánari hætti hvað „eðlilegur viðgerðartími“ er né heldur hefur verið sett skýrt þak á dagafjölda sem bætur eru greiddar vegna í þeim tilvikum sem ekki er sýnt fram á umfang fjártjóns. Í tilviki M liggur að mati nefndarinnar ekki fyrir að bifreiðin hafi verið öökuhæf allt frá tjónsdegi eða að hún hefði ekki getað nýst honum þrátt fyrir að hurðir hægra megin á bifreiðinni hafi ekki verið nothæfar til umgengni um þær. Án gagna sem sýna fram á raunverulegt fjártjón M vegna þess tíma, þ.e. frá tjónsdegi og fram að viðgerð, verður því ekki fallist á kröfu hans hvað það varðar. Hins vegar virðist óumdeilt að bifreiðin var tekin til viðgerðar hinn 11. nóvember 2022 og hafði M því ekki aðgengi að henni frá þeim tíma. Hvað sem líður upphaflegu mati um áætlaðan viðgerðartíma liggur þá fyrir að bifreiðin varð ekki ökuhæf að nýju fyrr en 20. desember 2022. Verður jafnframt að telja að ekki sé sýnt fram á að ekki hafi verið um „eðlilegan viðgerðartíma“ að ræða og eins og mál þetta liggur fyrir er það því mat nefndarinnar að M eigi rétt á bótum vegna afnotamissis vegna tímabilsins 11. nóvember til 20. desember 2022. Verður að telja það til samræmis við verklagsreglur sem V hefur sjálft sett sér en áréttað er að ekkert liggur fyrir um fjártjón M vegna afnotamissisins. Ekki er þó sýnt fram á annað en að bifreiðin hafi verið ökufær og M getað veitt henni viðtöku 20. desember 2022. Þrátt fyrir að eitthvað óhagræði hefði falist í því fyrir M að færa bifreiðina á ný á verkstæðið og veita henni viðtöku að nýju eftir filmuásetningu verður því ekki jafnað til afnotamissis í þá rúmlega 50 daga sem liðu frá 20. desember 2022 og þar til viðgerð var að fullu lokið 10. febrúar 2023.

Kemur þá til skoðunar krafa M um bætur vegna sektar sem honum var gert að greiða þar sem hann færði B of seint til aðalskoðunar. Fyrir liggur að endastafur í fastanúmeri B er 0, sem felur það í sér að heimilt er að færa hana til skoðunar í desember án þess að komi til sektargreiðslu. Þá virðist sem bifreiðin hafi verið skoðunarhæf 20. desember 2022. Á M hvílir sú ábyrgð sem eiganda bifreiðarinnar að færa hana til skoðunar á tilsettum tíma, og er það mat nefndarinnar að hann hefði haft tækifæri til þess á greindu ellefu daga tímabili. Hvað varðar hugsanlegan upplýsingaskort af hálfu verkstæðisins um raunverulegt ástand bifreiðarinnar á þeim tíma er ekki sýnt fram á neitt í þeim efnum og má telja að M hafi staðið það nær að spyrjast nánar fyrir um það hvort bifreiðin væri skoðunarhæf. Verður því að hafna kröfu hans að þessu leyti.

### Niðurstaða.

M á rétt á bótum vegna afnotamissis dagana 11. nóvember 2022 til 20. desember 2022, eða samtals í 41 dag, frá V.

Reykjavík, 7. nóvember 2023.

---

Þóra Hallgrímsdóttir

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

---

Heiða Óskarsdóttir