

Mál nr. 453/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Umfang tjóns. Afnotamissir ökutækis.

Gögn.

- 270. Málskot mótttekið 22. nóvember 2023, ásamt fylgiskjöllum.
- 271. Bréf V dags. 8. janúar 2024, ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Hinn 3. júní 2023 var bifreiðinni A bakkað á bifreiðina B sem er í eigu M. Var bifreið M kyrrstæð og mannlaus. Ekki er ágreiningur um að A hafi borið alla sök á árekstrinum. Samkvæmt því sem fram kemur í málskoti fór M með bifreiðina í tjónaskoðun á verkstæði þann 6. júní 2023 og skildi bifreiðina þar eftir. Þann 13. júní 2023 fékk M þær upplýsingar frá verkstæðinu að beðið væri eftir varahlutum. Var bifreiðin á verkstæði til 8. september 2023. Á þessu tímabili hringdi M 4-5 sinnum á verkstæðið til þess að kanna stöðuna á bílnum. Gerði M kröfu um greiðslu bóta frá V fyrir afnotamissi bifreiðar sinnar og fékk fyrst þær upplýsingar að afnotamissir væri tíu dagar en síðar var bætt við auka tíu dögum vegna tímalengdar viðgerðar. Afstaða V byggir á því að bifreiðin hafi verið ökuhæf og að M hefði getað verið á bifreiðinni meðan beðið var eftir varahlutum. Kveðst M aldrei hafa fengið upplýsingar um að bifreiðin væri ökuhæf, hvorki frá verkstæðinu né frá V. Fer M fram á að fá bættan afnotamissi fyrir þann tíma sem bifreiðin var í viðgerð, í tæpa þjá mánuði.

V vísar til tölvupósts sem M fékk sendan þann 5. júní 2023 þar sem fram kemur að M ætti rétt á bótum á meðan á eðlilegum viðgerðartíma stendur. Hefur M gert kröfu um greiðslu bóta upp á 5.500 kr. á dag fyrir tímabilið 3. júní til 8. september 2023, samtals í 97 daga. Vísar V til upplýsinga frá starfsmann í móttöku verkstæðisins sem hafi upplýst M um að bifreiðin væri ekki ökuhæf og vel hægt að nota bifreiðina fram að viðgerð. Hafi M ekki viljað nota bifreiðina á meðan og skilið hana eftir á verkstæðinu. Varahlutir hafi verið pantaðir og bárust þeir 7. júlí og hófst viðgerð 10. júlí. Þegar viðgerð hófs hafi komið í ljós að panta þurfti nýjan afturhlera á bifreiðina sem barst 20. júlí og hófst þá viðgerð að nýju. Viðgerðin sjálf tók sex virka daga. Þegar viðgerð var lokið á réttingarverkstæðinu var bifreiðin send til annars verkstæðis sem átti að kvarða bifreiðina upp á nýtt. Vegna veikinda og sumarfría hafi bifreiðin svo verið í einn mánuð á seinna verkstæðinu en bifreiðin hafi verið ökuhæf þann tíma, þó með mikið af villumeldingum og ljósum í mælaborði. Hafi kvörðunin tekið rúmar sex klukkustundir. Samkvæmt þessu hafi viðgerðin sjálf, ásamt kvörðuninni tekið um það bil sjö virka daga. Má því ætla að M hafi sannanlega ekki haft afnot af bifreiðinni í níu daga ef ein helgi er reiknuð inn í dagafjöldann. Telur V að allar ástæður sem nefndar voru af hálfu verkstæðanna hafi ekki verið á ábyrgð V eða eiganda A, sbr. 4. og 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar, auk þess sem ekki sé hægt að fallast á að sá tími sem leið teljist vera hefðbundinn viðgerðartími sem V fellst almennt á að greiða fyrir.

Álit.

Af gögnum málsins má ráða að ekki sé ágreiningur um 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. Óumdeilt er að bifreið M var á tveimur mismunandi verkstæðum frá 6. júní – 8. september 2023. 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 vegna afnotamissis „meðan á eðlilegum viðgerðartíma stendur.“ 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 ökuhæf allt frá tjónsdegi eða að hún hefði ekki getað nýst M meðan beðið var viðgerðar þrátt fyrir tjón á afturhluta bifreiðarinnar. M hafi þrátt fyrir það kosið að skilja bifreið sína eftir á þeim verkstæðum sem

komu að viðgerðinni, samtals í rúma þrjá mánuði. Af gögnum málsins má ráða að ekki sé um eðlilegan viðgerðartíma að ræða, heldur hafi þarna verið um að ræða biðtíma á verkstæðum annars vegar vegna pöntunar á varahlutum og svo hins vegar vegna veikinda og sumarleyfa. Samkvæmt fyrirliggjandi yfirlýsingum verkstæða hafi viðgerðartíminn sjálfur numið samtals um sjö dögum og að bifreiðin hafi verið ökufær meðan beðið var viðgerða. Bar M að takmarka tjón sitt og nota bifreið sína þann tíma sem hún var ökufær milli viðgerða. Hvað varðar hugsanlegan upplýsingaskort af hálfu verkstæðisins um ökufærni bifreiðarinnar er ljóst að M og verkstæði ber ekki saman um þau samskipti og má telja að M hafi staðið það nær að spyrjast nánar fyrir um það hvort bifreiðin væri ökufær. Með vísan til alls ofangreinds er kröfu M um frekari bætur vegna afnotamissis því hafnað.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 6. febrúar 2024.

rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir