

Mál nr. 4/2026**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Umfang tjóns. Afnotamissir.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 5. janúar 2026 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 29. janúar 2026 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 30. janúar 2026.
4. Viðbótarathugasemdir V dags 5. febrúar 2026.

Málsatvik.

Í málskoti og gögnum málsins kemur fram að bifreiðin B, í eigu M, hafi, hinn 26. október 2024, skemmst við árekstur og að ágreiningslaust sé að tjónið sé bótaskyldt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V. Hins vegar séu aðilar ósammála um með hvaða hætti eigi að bæta M afnotamissi B.

M krefst bóta vegna afnotamissis B í 78 daga, sem nemi kostnaði vegna bílaleigubifreiðar samkvæmt framlögðum reikningum að fjárhæð 798.000 kr. ásamt vöxtum. V hefur hins vegar fallist á að greiða kostnað vegna bílaleigubifreiðar í 21 dag en hafnað frekari kröfum vegna afnotamissis.

M byggir kröfu sína á lögum um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019, einkum 4., 8. og 19. gr., sem kveði á um hlutlæga bótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis. Samkvæmt 2. mgr. 6. gr. laganna fari um bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum. Meginregla íslensks skaðabótaréttar sé að tjónþoli eigi rétt á fullum bótum fyrir sannanlegt fjártjón sitt, sbr. einnig 35. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Afnotamissir hafi varað í 78 daga m.a. vegna biðar eftir varahlutum og sé sú töf ekki á ábyrgð M. Er því þá sérstaklega mótmælt að tafir er stafi af bið eftir varahlutum rjúfi orsakasamhengi. Slíkar tafir séu eðlilegur og fyrirsjáanlegur hluti viðgerðarferlis og beri tjónvaldur, og þar með váttryggingafélagið, áhættuna af slíkum töfum gagnvart tjónþola.

M hafnar einnig því að verklagsregla V um að bæta afnotamissi að hámarki í 21 dag geti takmarkað bótarétt og er vísað til úrskurðar nefndarinnar nr. 59/2022 því til stuðnings. Þá er bent á að tilkynningar V hafi verið sendar á rangt netfang og því ekki borist réttum aðilum, og verði M ekki gert að bera hallann af því.

Hafi M þá verið nauðsynlegt að útvega aðra bifreið á umræddu tímabili í þeim tilgangi að koma í veg fyrir röskun á lögbundinni starfsemi sinni. Er vísað til dóms Hæstaréttar í málum nr. 361/1982 og 84/1973 því til stuðnings. M hafi sýnt fram á raunverulegt tjón með framlagningu reikninga og eigi því rétt á fullum bótum vegna afnotamissis bifreiðarinnar.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að B hafi orðið fyrir nokkru tjóni en alls ekki verið óökufær vegna þess. Viðgerð á henni hafi tekið fimm daga, þ.e. frá 9. til 13. desember 2024. Þrátt fyrir það hafi V, fyrir mistök sem M hafi hagnast á, fallist á að greiða bætur vegna afnotamissis í 21 dag. Framlagður reikningur vegna bílaleigu sýni þá að M hafi tekið bifreið á leigu 4. nóvember 2024 og skilað henni 21. janúar 2025. Ekkert sambandi sé milli þess reiknings og þess tíma, þ.e. þeirra fimm daga, sem ekki hafi verið unnt að nota B. Í málatilbúnaði M sé m.a. byggt á því að B hafi verið sérútbúin m.t.t. þeirra starfa sem M hafi með höndum en ekkert liggja fyrir um að bifreiðin sem tekin var að leigu sé sérútbúin að einhverju leyti. Feli framlagður reikningur því ekki í sér sönnun á fjártjóni M. Upplýsingapóstur um rétt M til bóta vegna leigu á bifreið hafi þá verið sendur á aðalnetfang M og sé því ekki rétt að hann hafi verið sendur á rangan aðila. Ekki sé til staðar sjálfkrafa lögvarinn réttur tjónþola til bóta vegna afnotamissis, heldur verði slíkur réttur byggður á meginreglum skaðabótaréttar og helst komi til skoðunar í því sambandi reglur um sönnun, orsakatengsl, takmörkun tjóns og sennilega afleiðingu. Sé mat V það að með því að hafa fengið bætur vegna afnotamissis í 21 dag hafi M fengið tjón sitt að fullu bætt, en raunar hefði sá réttur, eins og áður segi, átt að takmarkast við fimm daga afnotamissi. Hafi M þá raunar ekki sýnt fram á þörf þess að taka bifreið á leigu yfirleitt, en M búi yfir bílafloata og unnt hefði verið að takmarka tjón þess með því að skipuleggja verkefni með öðrum hætti. Hafi M ekki lagt fram nein gögn er sýni fram á annað. Þá sé í öllu falli alls ósannað að þörf hafi verið á bílaleigubifreið eftir

að viðgerð lauk, þ.e. eftir 13. desember 2024. Þá sé hin langa bið eftir varahlutum sem raungerðist í þessu tilviki ekki fyrirsjáanleg afleiðing umrædds tjónsatviks og hvorki sanngjarnt né eðlilegt að tjónvaldur verði gerður ábyrgur fyrir henni.

Í viðbótarathugasemdum M er því sérstaklega mótmælt að M hafi leigt bifreið að óþörfu. B hafi verið sérútbúin til starfa M og ríkar öryggiskröfur séu gerðar til slíkra bifreiða. Jafnvel minniháttar árekstur geti haft áhrif á burðarvirki, skynjara, ljósabúnað eða loftgæði og gert slíka bifreið óhæfa til þeirra starfa sem hún eigi að nýta við. V geri lítið úr því tjóni sem varð með því að kalla það „rispur og smávægilegar beyglur“ og líti með því fram hjá sérstöðu þeirra bifreiða sem M nýti í starfsemi sinni. Er því þá sérstaklega mótmælt að leigutíminn sé í ósamræmi við viðgerðartímann enda taki hann m.a. til tjónaskoðunar, þöntunar varahluta og biðar eftir þeim. Það að V telji að viðgerðin hefði aðeins átt að taka fimm daga breyti því ekki að B hafi verið óaðgengileg M í 78 daga vegna atvika sem M beri enga ábyrgð á. M búi ekki yfir neins konar „lager“ af ónotuðum bifreiðum heldur sé hverri bifreið ætlað ákveðið hlutverk og nauðsynlegt hafi verið að leigja bifreið til að halda úti lögbundinni þjónustu M. Sé fyrirbyggjandi reikningur þá sönnun á fjártjóni M vegna þessa.

Í viðbótarathugasemdum V er því enn mótmælt að B hafi verið öökufær en engar skemmdir hafi orðið á burðarvirki, skynjurum eða ljósabúnaði. Hluti þeirra skemmda sem hafi verið á B hafi þá verið vegna eldra tjóns. Er því þá mótmælt að fordæmi þau sem M vísar til í málatilbúnaði sínum hafi fordæmisgildi í málinu. Fullyrðing M um að ekki hefði verið hægt að nýta aðrar bifreiðar þess á umræddu tímabili sé þá ekki studd neinum gögnum og alls ósönnuð.

Álit.

Ágreiningur málsins lýtur að því að hvaða marki M eigi rétt til bóta vegna afnotamissis bifreiðarinnar B eftir tjón sem varð 26. október 2024, en óumdeilt er að tjón M er sem slíkt bótaskyldt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar A hjá V.

Samkvæmt 2. mgr. 6. gr. laga um ökutækjatrýggingar fer um bótaábyrgð samkvæmt lögunum eftir almennum reglum skaðabótaréttar. Af því leiðir að tjónþoli á rétt til bóta fyrir sannanlegt fjártjón sem er í orsakatengslum við tjónsatvik, að því marki sem tjónið telst eðlileg og fyrirsjáanleg afleiðing þess. Jafnframt hvílir á tjónþola sönnunarbyrði fyrir tjóni sínu og umfangi þess svo og því að hann hafi takmarkað tjón sitt eftir atvikum.

Af málflutningi V má ráða að B hafi verið tekin til viðgerðar 9. desember 2024 og að viðgerð lauk 13. sama mánaðar. Hefur því ekki verið sérstaklega mótmælt af hálfu M. Reikningur vegna bílaleigu sýnir hins vegar að M tók bifreið á leigu frá 4. nóvember 2024 til 21. janúar 2025, eða í alls 78 daga. Ekki liggja fyrir sérstakar skýringar þess að þörf hafi verið á bílaleigubifreið frá 13. desember 2024, en ætla má að þá hafi B verið til reiðu fyrir M að lokinni viðgerð. Er því þegar af þeirri ástæðu ekki sýnt fram á afnotamissi né tjón vegna hans eftir 13. desember 2024.

Kemur þá til skoðunar hvort M hafi sýnt fram á að nauðsyn hafi verið á leigu bílaleigubifreiðar fram til þess er B var tekin til viðgerðar en óumdeilt virðist að hún hafi í sjálfu sér verið öökufær á því tímabili og liggja ekki fyrir nein gögn er sýni fram á annað. M byggir á því að B hafi verið sérútbúin til starfsemi þess og að nauðsynlegt hafi verið að taka aðra bifreið á leigu til að koma í veg fyrir röskun á þeirri starfsemi. Engin gögn liggja þó fyrir um að það með hvaða hætti B hafi verið sérútbúin eða um það að sá búnaður hafi laskast við tjónsatvikið, þannig að B hafi þrátt fyrir öökufærni verið ónothæf í starfsemi M. Er því ekki sýnt fram á að ómögulegt hafi verið að nýta hana í starfsemi M, s.s. vegna öryggisþátta eða skertra notkunarmöguleika. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni er því ekki sýnt fram á að tjón M vegna leigu á bílaleigubifreið tímabilið 4. nóvember 2024 til 9. desember 2025 verði rakið til umrædds bótaskylds tjónsatviks.

Að virtum gögnum málsins verður því ekki talið að M hafi sýnt fram á að kostnaður vegna leigu bifreiðar í 78 daga sé sennileg og óhjákvæmileg afleiðing hins bótaskylda tjónsatviks. V hefur þegar fallist á að greiða bætur vegna afnotamissis í 21 dag og verður að telja að með því hafi M fengið bætt það tjón vegna afnotamissis sem sýnt er fram á að stafi af umræddu tjónsatviki. Kröfu M um frekari bætur vegna afnotamissis er því hafnað.

Niðurstaða.

M á ekki frekari rétt til bóta vegna afnotamissis en V hefur þegar fallist á að greiða.

Reykjavík, 23. mars 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Berglind Svavarsdóttir