

Mál nr. 114/2026

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (A)

Skaðabótaábyrgð. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 9. mars 2026, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags. 17. apríl 2026, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 11. maí 2026, ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að bifreiðin B, sem M var eigandi að, hafi verið stopp við [...] vegna rafmagnsleysis. M hafi fengið X til að flytja bílinn á Z, 20. janúar 2025, til viðgerðar. Bíllinn hafi verið fluttur skv. leiðbeiningum framleiðenda, þ.e.a.s. afturhjólum lyft og framhjól sett á dollý kerru. Þann 25. janúar 2025 hafi bíllinn verið skoðaður á Z. Í ljós hafi komið að ekki hafi verið til tækjabúnaður hjá þeim til að annast rafmagnsvandamálið. Það hafi því verið ákveðið að flytja bílinn á C til viðgerðar. X var fengið til þess að flytja bifreiðina að nýju og notaði A til að flytja B. Flutningurinn fór þannig fram að einungis framenda B var lyft en bíllinn dreginn á afturhjólunum. M telur að þetta hafi valdið því tjóni sem um er deilt í málinu, þ.e. tjóni á sjálfskiptingu og drifbúnaði B. Samkvæmt yfirlýsingu frá Z hafi ekkert verið athugavert við virkni girrkassa á meðan B var hjá þeim. M gerði kröfu um að tjónið á B yrði bætt úr ábyrgðartryggingu A hjá V en V hafnaði bótaskyldu í málinu, sbr. bréf dags. 29. apríl 2025. Höfnun V byggði á því að M hafi sjálfur beðið um þann flutningsmáta sem olli tjóninu og sé því meðvaldur að tjóninu og þá hafi B verið biluð áður en til flutnings hjá X kom. M fellir sig ekki við þessa niðurstöðu.

Í málskoti er á því byggt að bíllinn hafi verið fluttur með röngum flutningsmáta. Aðferðin sé í algjörrri andstöðu við leiðbeiningar framleiðenda og sé almennt þekkt meðal fagmanna að hún valdi alvarlegu tjóni á drifbúnaði og skiptingu slíkra bifreiða. Flutningsmátinn hafi orðið til þess að B hafi orðið fyrir miklu tjóni sem felist m.a. í skemmdum íhlut í skiptingu og skemmdum startkransi. Bein orsakatengsl séu á milli tjónsins og rangs flutningsmáta. Starfsmaður X sé þjónustuveitandi sem búi yfir sérþekkingu á flutningi ökutækja og starfi eftir lögum um þjónustukaup nr. 42/2000. Umráðamaður B, sá sem fór fram á að bíllinn yrði fluttur, hafi ekki verið fagaðili þegar kemur að flutningi bíla né búi hann yfir sérþekkingu á bifreiðum. Umráðamaður bílsins hafi átt að geta treyst á fagþekkingu starfsmanns X. Umráðamaður B hafni því að gefin hafi verið fyrirmæli um rangan flutningsmáta. Jafnvel þó slík fyrirmæli hefðu verið gefin þá breyti það ekki þeirri ríku skyldu fagmannsins til að vara við þessum alvarlegum afleiðingum og í raun að hafna þessu verklagi. Þó viðskiptavinur óski eftir vinnubrögðum sem vitað sé að geti valdið tjóni, beri hinum faglega aðila að leiðbeina honum um rétta aðferð eða alfarið hafna verkinu frekar en að framkvæma það með röngum og skaðlegum hætti, sbr. 4. og 6. gr. laga nr. 42/2000. Sönnunarbyrðin fyrir því að fullnægjandi viðvörðun hafi verið gefin og að veitt hafi verið samþykki fyrir því að B yrði flutt með þeim flutningsmáta sem mun hafa valdið tjóni á B hvíli á X og V. Slík sönnun hafi ekki verið lögð fram enda hafi ekkert neitt slíkt samþykki verið veitt. Fullyrðing V um að B hafi verið biluð fyrir flutning standist þá heldur ekki skoðun. B hafi verið ógangfær vegna rafmagnsleysis. Í kjölfarið hafi B verið flutt á bifreiðarverkstæðið Z. Samkvæmt yfirlýsingu Z hafi ekkert verið að girrkassanum þegar bíllinn var til skoðunar hjá þeim. Þar sem þeir hafi ekki verið með búnað til þess að gangsetja B eða til að bilanagreina bílinn hafi verið ákveðið að flytja hann á C. Þegar þangað hafi verið komið hafi verið framkvæmdur bilanalestur. Í fyrri bilanalestri hafi aðeins komið fram villumeldingar vegna rafmagnsleysis B. Þegar leyst hafi verið úr því og B gangsett hafi þurft að drepa á vélinni vegna mikilla óhljóða. Í kjölfarið hafi verið ákveðið að gera annan bilanalestur. Í þeirri greiningu hafi komið fram upplýsingar um aðrar skemmdir sem höfðu átt sér stað á B, bilun í sjálfskiptingu, startkransi og sveifarásskynjara. Tjónið hafi því orðið í flutningi X til C. Tjónið hafi orðið vegna vanrækslu og rangra vinnubrögða starfsmanns X. Bótaskylda sé því til staðar úr ábyrgðartryggingu ökutækisins A á grundvelli hlutlægrar ábyrgðar dráttarbifreiðarinnar með vísan til 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar.

Í athugasemdum V er því hafnað að tjón á skiptingu á B sé bótaskyld úr hlutlægri ábyrgðartryggingu A þar sem B hafi þegar verið biluð áður en til flutnings kom. Bifreiðin hafi verið rafmagnslaus og flutt á Z í lok janúar 2025 þar sem B hafi verið skoðuð. Þar hafi komið í ljós að bilun væri á rafmagni og skiptingu B, sem þegar hafi verið staðfest af starfsmanni Z. B hafi svo verið flutt frá Z til C með A í febrúar 2025 og því sé haldið fram að ekki hafi verið rétt staðið að þeim flutningi. Gögn málsins séu hins vegar óumdeilanleg um þann þátt að þrátt fyrir að sannað væri að ranglega hafi verið staðið flutningi B með A liggi ekki fyrir nein samtímagögn í málinu sem sýna fram á orsakatengsl á milli hins meinta ranga flutnings og tjóns á skiptingu B.

Í viðbótarathugasemdum M er því í fyrsta lagi hafnað að B hafi verið bilaður þegar hann kom á Z. Þegar rafmagnsgeymir sé ónýtur eða hafi takmarkaða spennu þá nái bíll ekki að lesa skynjaranna með fullnægjandi hætti. Sé því algengt að það komi viðvörunarljós sem eigi sér ekki stoð þar sem að bíllinn nái ekki að tengjast við þá skynjara. Kvikni því á viðvörunarljósunum því að þau ná ekki tengingu við skynjaranna en ekki því að skynjarinn sé að tilkynna um bilun. Í þessum aðstæðum séu upplýst viðvörunarljós óreiðanleg og röng. Það að ónefndur starfsmaður Z hafi séð viðvörunarljós um skiptinguna þýðir ekki að skiptingin hafi orðið fyrir tjóni áður en bíllinn kom til þeirra. Í framburði starfsmanns Z, segi að ekki hafi verið hægt að skipta um gír. Í hybrid bíl, eins B, sé gírskiptingin rafrænt stýrð, þ.e. gírskiptingin sé ekki beintengd með vír eða stöng eins og í eldri bílum. Þegar rafmagnsgeymir hybrid bíls sé ónýtur og gefi ekki frá sér streymi, eða takmarkað streymi, þá sé ekki hægt að skipta um gír. Stjórn tölvur bílsins þurfi að „leyfa“ gírskiptingu en slíkt takist ekki nema að rafmagn sé á bílnum. Sú staðreynd að ekki hafi verið hægt að skipta um gír sé því bein afleiðing rafmagnsleysis, en ekki merki um galla í skiptingunni sjálfri. Þessi tæknilegu atriði hreki þá ályktun V að B hafi verið með bilaða skiptingu hjá C. Í öðru lagi gildi meginreglan um frjálst sönnunarmat og meti úrskurðarnefndin vægi sönnunargagna. M telur fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis að engu hafandi í málinu, m.a. séu villur og ónákvæmi í skýrslunni sem rýri trúverðugleika hennar verulega og beri að líta fram hjá henni sem sönnunargagni. Jafnframt er vísað til tölvupósts frá C þar sem staðfest sé að einungis hafi eitthvað verið athugavert við rafmagnið. M ítrekar fyrri kröfur.

Álit.

Í máli þessu snýr ágreiningur aðila að því hvort tjón á skiptingu og drifbúnaði B verði rakið til þess þegar bifreiðin var ranglega flutt af hálfu X með bifreiðinni A.

Í 2. gr. skilmála vátryggingarinnar er kveðið á um að tryggingin nái til sérhverrar skaðabótakröfu sem eigandi tryggða ökutækisins sé skyld að tryggja gegn, samkvæmt gildandi lögum um ökutækjatrýggingar, vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækisins. Í 2. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 segir að eigandi (umráðamaður) ökutækis sem notað er til dráttar sé skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki.

Samkvæmt fyrirbyggjandi ódags. staðfestingu starfsmanns X var bifreiðin B færð frá [...] á Z til viðgerðar, með dráttarbifreið af hálfu X, 20. janúar 2025, en X annast m.a. bifreiðaflutninga í atvinnuskyni. Í tölvupósti Z, dags. 27. apríl 2026, kemur fram, að því er virðist í skjáskoti úr kerfum Z frá 25. janúar 2025 vegna viðgerðar á B, að: „Car need to go to BL. Something is wrong with electricity (battery).“ Í símaframburði starfsmanns Z í skýrslu Aðstoðar og öryggis, dags. 11. apríl 2025, segir m.a.: „Þessi bíll [...] kom til okkar á verkstæðið í lok janúar. Ég man að ég talaði við eigandann eða allavega þann sem kom með bíllinn. Hann sagði að billinn væri öökuhæfur. Hann lét dráttarbíl koma með bíllinn en ég man ekki hvaða fyrirtæki það var. Ég man að við þurftum að ýta bílnum inn á verkstæðið. Þegar við skoðuðum hann sáu við að það var eitthvað að rafmagninu og sjálfskiptingunni. Ég er ekki viss hvað en hann skipti ekki um gír. Því þetta er hybrid bíll þá getum við ekki unnið í honum því við erum ekki með réttu tækin í það. Við sögðum honum það. Billinn var pottþétt bilaður áður en hann kom til okkar í lok janúar. Það komu viðvörunarljós um rafmagnið og skiptinguna þegar við reyndum að starta bílnum.“

Þá var B flutt 11. febrúar 2025 af hálfu X frá Z til C, til viðgerðar með bifreiðinni A. Það var gert með þeim hætti að „dolly“ var ekki sett undir B. Í símaframburði starfsmanns X hjá Aðstoð og öryggi kl. 09:48 kemur fram að B hafi ekki verið flutt í samræmi við verklagsreglur, þ.e. alltaf eigi að nota „dolly“ undir fjórhjóladrifna bíla og rafmagnsbíla sem læsi hjólum. Það sama kemur fram í símtali við framkvæmdastjóra X kl. 15:20. Jafnframt er eftirfarandi haft eftir tveimur starfsmönnum X í skýrslu Aðstoðar og öryggis varðandi breytingu á verklagsreglum: „Hann ætlaði að fara setja dollyinu undir

en þá bannaði eigandi [...] honum að gera það og sagði að þetta væri svo stuttur akstur að hann ætti bara drífa sig með hann.“ og „Starfsmaður okkar sagði að þegar hann kom ætlaði hann að setja Dollýu undir bílinn en þá hafi eigandi bílsins sagt að hann þyrfti að drífa sig og ætti bara sleppa dollýunni. Starfsmaðurinn útskýrði að þeir noti alltaf dollýu undir fjórhjóladrífna bíla. Hjólabúnaðurinn á þessum bílum læsist annars að aftan og oft er handbremsan líka á. Hann vildi ekki hlusta á það og sagði að það skipti engu máli með þennan bíl og bað hann um að sleppa henni.“

Í málinu liggja engin gögn fyrir um ástand B frá verkstæðinu C. Í málskoti er vitnað til þess að fylgiskjal 9 með málskoti stafi frá C, hins vegar er það gagn óundirritað og því óljóst frá hverjum það stafar. Í tjónstilkynningu M, dags. 9. apríl 2025, er einnig vísað til að texta sem C á að hafa sent M undir liðnum „Útskýrðu ítarlega hvað gerðist“. Þar undir komi fram að B hafi við komu til C verið með ónýtan aukarafgeymi, innri bilun í sjálfskiptingu og startkransi.

Með hliðsjón af öllu framangreindu hafa að mati nefndarinnar ekki verið lögð fram gögn í málinu sem sýna fram á að tjón á sjálfskiptingu og drifbúnaði B verði rakið til notkunar A, þ.e. hins ranga flutningsmáta. Í málinu hafa þvert á móti verið lögð fram gögn sem benda til þess að bilunin hafi verið til staðar fyrir flutning til Z 20. janúar 2025. Af því verður M að bera hallann og er því óhjákvæmilegt að hafna kröfu hans. Bótaskylda er af þeim sökum ekki til staðar úr ábyrgðatryggingu ökutækisins A hjá V.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 19. júní 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir