

**Mál nr. 186/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila: V****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (X)****Fjárhæð tjóns.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 26. maí 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 14. júní 2023, ásamt fylgigögnum.
3. Athugasemdir M við bréf V ódagsettar, ásamt mynd af reikningi með áritun um greiðslu.
4. Athugasemdir V við bréf M dags. 26. apríl 2023 (röng dagsetning)

**Málsatvik.**

Í gögnum málsins kemur fram að bifreiðinni X var ekið á bifreið í eigu M hinn 21. febrúar 2022. V viðurkenndi í kjölfar þessa bótarétt M að fullu úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðar X. Eftir það fór M með bifreið sína í skoðun hjá tilteknu bílaverkstæði (hér eftir nefnt B) og voru forsendur þeirrar skoðunar sendar til V sem veitti samþykki til B hinn 28. febrúar 2022 fyrir viðgerð að fjárhæð kr. 395.682 kr. M fór síðan með bifreið sína í viðgerð á tímabilinu 11. – 13. apríl 2022 og kveðst hafa greitt fyrir viðgerðina kr. 518.647 kr. skv. reikningi dags. 18. nóvember 2022.

Í málskoti vísar M til ákvæða samþykktu úrskurðarnefndar í vátryggingamálum um rétt neytenda til að fá úrskurð nefndarinnar um ágreining sem varðar fjárhæðir, sbr. 3. mgr. 3. gr. samþykktanna, auk þess sem vísað er til laga nr. 81/2019 um úrskurðaraðila á sviði neytendamála. Verður umfjöllun M hvað þetta varðar ekki skilin öðruvísi en að M vilji með því sýna fram á að ágreiningur hans við V falli undir starfssvið nefndarinnar. Í bréfi V dags. 14. júní 2023 kemur ekkert fram um að V samþykki ekki að ágreiningur M og V fari fyrir nefndina heldur er eingöngu fjallað efnislega um ágreininginn og verður að túlka það sem samþykki V, sbr. orðalag 3. mgr. 3. gr. samþykktanna fyrir nefndina og telur nefndin því unnt að taka til úrlausnar ágreining um greiðslu bóta til M.

M vísar í málskoti til ákvæða samþykktu úrskurðarnefndar í vátryggingamálum um rétt neytenda til að fá úrskurð nefndarinnar um ágreining sem varðar fjárhæðir, sbr. 3. mgr. 3. gr. samþykktanna, auk þess sem vísað er til laga nr. 81/2019 um úrskurðaraðila á sviði neytendamála. Verður umfjöllun M hvað þetta varðar ekki skilin öðruvísi en að M vilji með því sýna fram á að ágreiningur hans við V falli undir starfssvið nefndarinnar. Í bréfi V dags. 14. júní 2023 kemur ekkert fram um að V samþykki ekki að ágreiningur M og V fari fyrir nefndina og verður að túlka það sem samþykki V, sbr. orðalag 3. mgr. 3. gr. samþykktanna fyrir nefndina og verður því fjallað efnislega um ágreining um greiðslu bóta til M.

M krefst þess að fá tjón sitt bætt með greiðslu kr. 518.647 kr., en tjón hans sé sannað með greiðslu reiknings útg. 18. nóvember 2022 frá bifreiðaverkstæðinu B vegna viðgerðar tjónsins. M bendir á 1. mgr. 4. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatrýggingar máli sínu til stuðnings um að eigandi ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst af notkun þess sem og ákvæði 5. gr. laganna varðandi sömu skyldu vegna tjóns sem verður af árekstri tveggja ökutækja. Einnig vísar M til 1. mgr. 6. gr. laganna um fébótaskyldu eiganda og 1. mgr. 8. gr. um ábyrgðartryggingu ökutækja sem og greiðsluskyldu vátryggingafélags gagnvart tjónþola, sbr. 1. mgr. 19. gr. laganna. M vísar auk þess til meginreglu skaðabótaréttar um að fjárhæð bóta skuli nema raunverulegu tjóni og það tjón M sé sá kostnaður sem hann greiddi vegna viðgerðar á bifreið sinni. M vísar auk þessa til þess að þó samningssamband hafi verið milli V og B um kostnað vegna bifreiðaviðgerða breyti ekki þeirri skyldu V að greiða bætur úr ábyrgðartryggingu ökutækisins X til M.

V telur í fyrsta lagi ósannað að M hafi greitt reikning til B vegna viðgerðar á bifreið sinni og þannig sé tjón hans ósannað. Í öðru lagi telur V að bindandi samningur hafi komist á milli V og B um viðgerð á bifreið M í febrúar 2022 í kjölfar þess að M fór með bifreið sína í tjónaskoðun hjá B í febrúar 2022 og viðgerð í apríl 2022. Á þessum tíma hafi verið í gildi svokallaður CABAS-samningur milli B og V þannig um tjónaviðgerðir þar sem hafi m.a. verið samið um svokallað einingaverð. Í samræmi við þann samning hafi B sent V viðgerðarmat sem V samþykkti og þannig hafi komist á bindandi samningur um viðgerð á bifreið M. V bendir á að ef hefði komið fram aukning á tjóni vegna atriða sem ekki hafi verið hægt að sjá fyrir í frumskoðun hafi B verið heimilt að senda svokallaða viðbótarskoðun til V og þannig hefði V mögulega getað samþykkt frekari greiðslur. Ekki hafi hins vegar verið beðið um viðbótarskoðun

Í vegna viðgerðar á bifreið M. V telur að af framangreindu leiði að B beri að rukka V beint um viðgerðarkostnað vegna tjóns á bifreið M í samræmi við CABAS-samning sem í gildi var á tjónsdegi. V telur M ekki heimilt að krefjast greiðslu á hærri fjárhæð en bindandi samningur um viðgerð milli B og V beri með sér og hið raunverulega tjón sé ekki hærra. Einnig vísar V til þess að samkvæmt meginreglum skaðabótaréttar hvíli sú skylda á M sem tjónþola að takmarka tjón sitt og því hafi M verið óheimilt að gera samkomulag um viðgerð á bifreið sinni sem hafi falið í sér meiri kostnað en hinn bindandi samningur sem þegar hafði verið gerður bar með sér og að M hafi verið kunnugt um þann samning.

Í viðbótarathugasemddum M kemur fram að útgefinn reikningur B til M varðandi kostnað við viðgerð á bifreið hans sýni raunverulegan viðgerðarkostnað og þar með það tjón sem M varð fyrir. M ítrekar að samningssamband V og B hafi ekki áhrif á rétt hans til greiðslu skaðabóta. Auk þess framvísar M mynd af reikningi frá B með áritun f.h. B um að greiðsla hafi átt sér stað hinn 20. febrúar 2023.

Í viðbótarathugasemddum V er bent á að V telur að stimpill og áritun á reikning feli ekki í sér sönnun á greiðslu reikningsins og að M hafi ekki sýnt fram á kvittun fyrir greiðslu reikningsins auk þess sem tímamark greiðslunnar skipti máli m.t.t. tjónstakmörkunarskyldu M. Einnig áréttar V að afstaða þess um bindandi samning byggji ekki á hinum almenna CABAS-samningi milli verkstæðisins og félagsins heldur því að B hafi sent viðgerðarmat sem V samþykkti. Samkomulag snúi þannig að tilboði B í viðgerð á bifreið M sem samþykkt hafi verið af V og að B sé þannig ekki heimilt að krefja M um aðra fjárhæð en það samkomulag hafi borið með sér og beri að krefja V beint um þá fjárhæð. V ítrekar einnig að M hafi verið kunnugt um þetta og beri að takmarka tjón sitt.

### Álit.

Í málinu hverfist ágreiningur aðila um hvort M hafi sýnt fram á að hann hafi orðið fyrir tjóni að fjárhæð kr. 518.647 vegna viðgerðar á bifreið hans eftir árekstur við bifreiðina X hinn 21. febrúar 2022. Af því sem kemur fram í gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að ágreiningslaust sé hvers eðlis það tjón sem varð á bifreið M í árekstrinum sé en ágreiningur sé um hvaða fjárhæð sé hægt að leggja til grundvallar sem tjón í skilningi skaðabótaréttar. Einnig verður ekki annað séð en að ágreiningslaust sé að sök á árekstri milli bifreiðanna X og bifreiðar M liggi hjá ökumanni bifreiðar X og að bótaskylda hafi verið viðurkennd að fullu úr ábyrgðartryggingu bifreiðar X hjá V vegna tjónsatviksins.

M hefur framvísað reikningi með áritun um greiðslu frá bifreiðaverkstæðinu B til sönnunar þess tjóns sem hann telur sig hafa orðið fyrir. Ekki verður annað ráðið af þeim reikningi en að gert hafi verið við þær skemmdir sem sannanlega urðu við árekstur bifreiðar M við X hinn 21. febrúar 2022. Ágreiningur er hins vegar um fjárhæð bóta þar sem V telur að þær fjárhæðir sem B hafi lagt til grundvallar reikningi til M séu ekki í samræmi við þá fjárhæð sem tilgreind var í tjónaskoðun sem V samþykkti til B í lok febrúar 2022 vegna tjónsins.

Þau samskipti sem áttu sér stað milli B og V í lok febrúar 2022 varðandi tjónaskoðun geta ekki falið í sér bindandi samning sem varðar M, enda verður ekki séð af gögnum málsins að V hafi upplýst M um að mat V á tjóni bifreiðar M hafi verið bundið við tiltekna fjárhæð. Tilvísun V til þess að bindandi samningur hafi komist á um tjónsfjárhæð milli B og V getur ekki takmarkað rétt M til skaðabóta vegna tjóns síns.

Meginreglur skaðabótaréttar gera ráð fyrir því að að tjónþoli eigi rétt á því að fá fullar bætur fyrir tjón sitt úr hendi þess sem skaðabótaskyldur er, en sömu meginreglur gera ráð fyrir því að tjónþola sé skylt að takmarka tjón sitt. Við mat á því hvort M hafi sinnt umræddri tjónstakmörkunarskyldu í þessu máli verður að líta til þess að V hefur ekki sýnt fram á að hafa upplýst M sérstaklega um áætlaða tjónsfjárhæð skv. tilvitnaðri „tjónaskoðun“ sem V samþykkti í lok febrúar 2022. Ekki verður heldur séð að V hafi upplýst M eða aðra tjónþola sína um svokallaða CABAS-samninga sem V hefur gert við tiltekin bifreiðaverkstæði eða hvaða skilmálum þeir lúta. Hins vegar sendi V tilkynningu til M með tilvísun um lista yfir verkstæði sem hægt væri að fá tjónaskoðun á. Á þeim lista var bifreiðaverkstæðið B og hefði V verið í lófa lagið að upplýsa M frekar um að þær fjárhæðir sem tilgreindar voru í samskiptum B og V í lok febrúar 2022 hefðu áhrif á rétt M til bóta úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X. Það gerði V ekki og verður tjónstakmörkunarskylda M ekki túlkðuð með það víðtækum hætti að hann hafi mátt vita að reikningur sá sem útgefinn var í nóvember 2022 vegna viðgerðar á bifreið hans væri hærri en almennt mátti gera ráð fyrir vegna sambærilegra viðgerða. Engin gögn liggja fyrir um fjárhæðir í sambærilegri viðgerð, fyrir utan samning milli B og V sem, eins og áður segir, bindur ekki M. Verður V að bera

hallann af slíkum sönnunarskorti í ljósi þess að V hefði verið í lófa lagið, þegar ágreiningur kom upp milli V og B varðandi einingaverð að leiðbeina tjónþolum eins og M að leita á annað verkstæði vegna viðgerðar. Réttur M til skaðbóta byggir á meginreglum skaðabótaréttar og telst M, með framlögðum gögnum, hafa sýnt fram á að hann varð fyrir tjóni að fjárhæð kr. 518.647 sem fæst bætt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X hjá V.

**Niðurstaða.**

M á rétt til bóta að fjárhæð kr. 518.647 hjá V.

Reykjavík, 22. ágúst 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir