

Mál nr. 35/2025**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækis (A)****Sönnun tjónsatviks.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 22. janúar 2025 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags 12. febrúar 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 20. mars 2025.
4. Bréf V2 dags. 9. apríl 2025.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi, hinn 16. október 2024, lagt bifreið sinni, B, fyrir framan verslun og hafi börn hennar beðið í bifreiðinni meðan M fór inn í verslunina. Meðan hún var inni í versluninni hafi annað barna hennar hringt og sagt að ekið hefði verið á B. M hafi þá farið út og séð að eigandi A var að nudda framenda hennar, þ.e. endann sem sneri að B. M og eigandi A hafi átt tal saman og hann hafi sagst hafa fundið fyrir „hnjaski“ þegar hann lagði í stæðið við hlið B. Eigandi A hafi þá gefið henni upp símanúmer sitt og sagt henni að tilkynna tjónið. V hafi hins vegar hafnað bótaskyldu þar sem eigandi A hafi ekki kannast við að hafa valdið tjóni á B. M hafi haft samband við eiganda A sem hafi þá sagst ekki hafa ekið utan í B og að „hnjaskið“ hafi verið vegna holræsis sem hann ók ofan í. M hafi þá haft samband við vátryggjanda B, V2, sem hafi hlutast til um skoðun Aðstoðar og öryggis á ákomum á bifreiðarnar. Hafi niðurstaða þeirra skoðunar verið sú að lögun tjóna hafi að hluta passað saman, en ekki hæð þeirra. Telji M að hæðarmismuninn megi rekja til hæðarmismunar vegna holræsis á bifreiðastæðinu.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að einhliða tjónstilkynning hafi borist frá M hinn 1. nóvember 2024. Í kjölfarið hafi V kallað eftir upplýsingum frá eiganda A. Eftir ítrekaðar tilraunir hafi eigandi A haft samband og sagst „ekki hafa keyrt utan í B og það sjáist ekkert á hans bíl.“ Hafi rannsókn Aðstoðar og öryggis leitt í ljós tvær sjáanlegar ákomur á hægra framhorni A, aðra í 45-52 sentimetra hæð og hina í 58-72 sentimetra hæð. Þá hafi ákomur verið á vinstri hlið B og vinstra afturhorni, en hafi þær að mati rannsakanda ekki verið samfelldar. Hafi rispur á vinstri hlið verið í 52 sentimetra hæð og í 59-77 sentimetra hæð. Á vinstra afturhorni B hafi verið eitt tjón í 63-74 sentimetra hæð. Með hliðsjón af því að eigandi A hafni því að hafa valdið tjóninu, svo og því að ákomur á bifreiðunum passi ekki nægilega saman telji V ósannað að tjón á B verði rakið til notkunar A. Þá sé almennt mikil umferð á umræddu bifreiðastæði og ekki sé útilokað að önnur bifreið hafi ekið utan í B.

Í bréfi V2, vátryggjanda B, til nefndarinnar er tekið undir rökstuðning M. M hafi verið stöðug í frásögn sinni og líklegt sé að akstur A yfir holræsi á bifreiðastæðinu skýri misræmi í hæð og stærð tjóna á bifreiðinum.

Álit.

Hvað varðar hugsanlega bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A hjá V þá lýtur ágreiningur aðila að því hvort sýnt sé að tjón á B megi rekja til notkunar A en sönnunarbyrði þess hvílir á M.

Fyrirliggjandi eru ljósmyndir af bifreiðunum A og B þar sem þeim er lagt talsvert þétt saman í bifreiðastæði. Milli bifreiðanna má þá sjá holræsi sem eðli máls samkvæmt er neðar en annað yfirborð bifreiðastæðisins. Ökumenn gerðu ekki sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi en ekki hafa verið bornar brigður á þá frásögn M að eigandi A hafi verið að skoða bifreið sína er M kom á vettvang og að þau hafi tekið tal saman.

Í skýrslu Aðstoðar og öryggis dags. 21. nóvember 2024, kemur fram að sjáanlegt tjón hafi verið á vinstri hlið og vinstra afturhorni B og á hægra framhorni A. Ekki verður annað ráðið af skýrslunni, né ljósmyndum af bifreiðunum, en að um nýlegar ákomur sé að ræða. Í skýrslunni kemur fram að tjón á B hafi ekki verið samfelld, að efri mörkum efri tjóna á A og B hafi skeikað um þrjá sentimetra, og að neðri mörkum þeirra hafi skeikað um einn sentimetra. Hafi því munað tveimur sentimetrum á stærð þeirra. Stærð neðri tjóna á bifreiðunum hafi skeikað um sex sentimetra og verið stærra á B. Lögun tjónanna hafi að hluta passað saman en hæð og stærð ekki.

Nefndin telur frásögn M trúverðuga og telur jafnframt hæðar- og stærðarmismunur á ákomum á bifreiðarnar geta hafa orsakast af hæðarmisfellu á bifreiðastæðinu sjálfu, og því að önnur bifreiðanna var kyrrstæð, en ekki verður séð að rannsókn Aðstoðar og öryggis hafi tekið til þeirra atriða.

Í ljósi alls þess, svo og þess því hefur ekki verið mótmælt af hálfu eiganda A að hann hafi fundi fyrir „hnjaski“ á vettvangi er það mat nefndarinnar að nægilega hafi verið sýnt fram á að tjón á B megi rekja til notkunar A.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 27. maí 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir