

**M-11/2012. Álit 20. júní 2012.**

## **Álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa**

Hinn 20. júní 2012 gaf kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu M-11/2012.

### **I**

#### **Álitaefni og kröfugerð**

Hinn 2. febrúar 2012 bað X, hér eftir nefndur álitsbeiðandi um álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á notaðri bifreið af Y, hér eftir nefnt seljandi. Telur álitsbeiðandi bifreiðina gallaða og krefst riftunar og að seljandi endurgreiði útlagðan viðgerðarkostnað.

### **II**

#### **Málsmeðferð kærunefndarinnar**

Með bréfi, dags. 6. febrúar 2012, var seljanda gefinn kostur á andsvörum við álitsbeiðninni og var tveggja vikna frestur veittur til að skila þeim. Andsvör seljanda bárust nefndinni 23. febrúar. Hinn 28. febrúar voru álitsbeiðanda send andsvörin til upplýsinga og bent á heimild hans til að hafa uppi athugasemdir vegna andvaranna. Hann nýtti sér þá heimild og skilaði athugasemdum sínum 9. mars. Seljandi fékk athugasemdir álitsbeiðanda sendar til upplýsinga þann 13. mars og var einnig gefinn kostur á að koma sínum athugasemdum á framfæri við nefndina ef einhverjar væru. Ekki bárust frekari athugasemdir frá seljanda.

### **III**

#### **Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda**

Samkvæmt kaupsamningi og afsali, dags. 27. júlí 2011, sem fylgdi gögnum málsins keypti A bifreiðina xx-000 af seljanda. Kaupsamningur og afsal er þó merkt Z en á kennitölu seljanda. Álitsbeiðandi er sagður vera meðeigandi kaupanda. Samkvæmt kaupsamningi er bifreiðin af gerðinni Toyota Land Cruiser 90, fyrsti skráningardagur 15. desember 2000 og að bifreiðinni hafi verið ekið 237.000 km. Kaupverð var kr. 1.800.000.

Þann 15. september 2011 brotnar spíssahaldari í bifreiðinni og lét álitsbeiðandi gera við það. Kveðst álitbeiðandi hafa tala um þetta við seljanda á sínum tíma. Taldi seljandi að þetta væri hluti af því að kaupa gamlan bíl en urðu álitsbeiðandi og seljandi ásáttir um að seljandi tæki í staðinn þátt í kostnaði við næstu smurningu og þjónustuskoðun. Meðfylgjandi er reikningur frá Z-b, dags. 15. september 2011, vegna umræddrar viðgerðar. Telur kærunefndin ekki ástæðu til að rekja hann nánar þar sem aðilar virðast hafa komist að samkomulagi varðandi þessa viðgerð.

Þann 7. desember 2011 fór álitsbeiðandi með bifreiðina í viðgerð þar sem sjálfskiptivökvi hafði komist inn á kælikerfi bifreiðarinnar. Taldi álitsbeiðandi að um vanefndir fyrri eiganda væri að ræða og hafði því ekki samband við seljanda vegna þessa. Meðfylgjandi álitsbeiðni er umræddur reikningur dags. 7. desember 2011. Telur kærunefndin ekki þörf á að rekja hann nánar þar sem álitsbeiðandi virðist ekki beina kröfu þessari að seljanda.

Þann 30. desember 2011 fór bifreiðin aftur á verkstæði vegna bilunar sem lýsti sér þannig að vélaraðvörunarljós kviknaði og bifreiðin missti allt afl. Kveðst álitsbeiðandi að ýmsar tilraunir hafi verið gerðar til að komast að umræddri bilun. Meðfylgjandi álitsbeiðni er reikningur frá Z-b, dags. 30. desember 2011, vegna umræddrar viðgerðar. Þar kemur fram að skipt hafi verið um ventlasett í olíuverki, hreinsiefni sett í tank, skipt hafi verið um olíu á sjálfskiptingu og skipt hafi verið um eldsneytissíu fyrir kr. 76.573 að meðtöldum virðisaukaskatti.

Í janúar 2012 fór bifreiðin aftur á verkstæði vegna þess að vélaraðvörunarljós logaði. Kemur loks í ljós, eftir umfangsmikla leit, að orsök bilunarinnar er að finna í fjórum spíssum bifreiðarinnar og olíutanki. Meðfylgjandi er reikningur frá Z-b dags. 30. janúar. Þar kemur m.a. fram að farið hafi fram bilanagreining, spíssar hafi verið sendir í hreinsun og yfirferð, skipt hafi verið um rail rör og eldsneytistankur hreinsaður. Kostnaður vegna þessa var kr. 353.841.

Þá segir loks í álitsbeiðninni:

„Aðalástæða þess að við kaupum þessa bifreið er að hún er í eigu Z en ekki einstaklings, þar sem við vorum búinn að sjá að það væri 3 mánaðar viðbótar ábyrgð á bifreiðum í eigu Z og því við höldum að Z og Z-a væru eitt og sama fyrirtækið. En við komumst síðar að því að svo er ekki og öll umboðinn eru undir sér kennitölum og þar að auki eru þau ekki að starfa undir sömu verklagsreglum heldur. Tek dæmi, núna er Z betri notaðir bílar (sem er Z-b) að auglýsa 12 mánaðar lámarksábyrgð á notuðum bílum, (reyndar eru þeir bílar ekki mikið eldri en 5 ára), en þetta á ekki við önnur umboð Z, eingöngu bíla sem Z-b á. Þetta tel ég vera mismunun og það kemur hvergi fram hvorki í auglýsingu eða tilkynnt við undirritun kaupsamninga að þetta eigi ekki við um allt land.

Ég vil reyndar taka það fram að Z-b og starfsmenn þeirra hafa gert allt til þess að halda kostnað í lámarki og einnig gefið mér góða afslætti á viðgerðum á bifreiðinni.

Tel rétt að Z-a greiði í það minnsta helming til allan viðgerðarkostnaðinn, því þegar okkur er seldur bíllinn, þá er hann í eigur Z-a og þeir tjá okkur að þetta sé topp eintak og eina sem þurfi að gera er að fara að gera er að kíkja á bremsur að framan og það séu komnar riðbólur fyrir ofan framrúðu, annað var ekki að bifreiðinni.

Annað er líka að þegar maður greiðir næstum ásett verð á bifreiðinni að þá eigi hún að vera í lagi en ekki að maður þyrfti að borga 770.000kr í viðbót í viðgerðarkostnað er ekki ásættanlegt. [...]“

#### IV

#### Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda kemur fram að seljandi eignaðist bifreiðina þann 22. júlí 2011. Þá rekur seljandi það að þann 27. júlí hafi bifreiðin verið seld fyrir kr. 1.800.000 en tekur fram að ásett verð hafi verið kr. 1.900.000. Kveðst seljandinn að bifreiðin hafi verið vel útlítandi miðað við aldur og akstur og hafi seljandi selt bifreiðina í góðri trú um ágæti hennar.

Þá rekur seljandi það að álitsbeiðandi og seljandi hafa náð sáttum þegar spíssahaldari bifreiðarinnar brotnaði um að seljandi tæki að sér smurningu og þjónustuskoðun í staðinn og einnig að hann sé sammála þeirri fullyrðingu álitsbeiðanda að um vanefndir fyrri eigenda væri að ræða þegar sjálfskiptivökvi komst inn á kælikerfi bifreiðarinnar.

Hvað varðar bilun í spíssum segir seljandi að slík bilun sé því miður ekki óalgeng í gömlum díseljeppum en telur ekki ásættanlegt að taka þátt í kostnaði vegna þeirrar bilunar.

Segir seljandi að ekki á neinum tímapunkti í samningsferlinu hafi því verið haldið fram að bifreiðin væri í eigu Z né að bifreiðin væri í ábyrgðarkerfi Z. Þá bendir seljandi á að á kaupsamningi komi skýrt fram að seljandi bifreiðarinnar sé Y. Segir seljandi að það tíðkist ekki hjá honum að selja bifreiðar undir því yfirskyni að þær séu í eigu annarra en fram komi á kaupsamningi. Þá bendir seljandi á að í öllu ferlinu hafi álitsbeiðandi haft samband við sig

eftir að hann lét framkvæma viðgerðir á bifreiðinni og hafi þannig komið í veg fyrir að seljandi gæti haldið kostnaði í lágmarki og komið til móts við álitsbeiðanda eins og mögulegt var. Hafi álitsbeiðandi að mati seljandi þannig fyrirgert rétti sínum til að sækja bætur til seljanda þar sem seljandi telji það rétt sinn að fá að skoða bifreiðina og taka þátt í ákvarðanatöku í málinu.

## V

### **Athugasemdir álitsbeiðanda við andsvör seljanda**

Í athugasemdum álitsbeiðanda rekur álitsbeiðandi það að hann hafi nú þegar greitt í viðgerðarkostnað sem nemi 43% af kaupverði bifreiðarinnar og telur álitsbeiðandi það ekki ásættanlegt að bera þann kostnað einn. Þá segir álitsbeiðandi það ekki vera rétt hjá seljanda að ekki hafi verið haft samband við hann þegar bifreiðin bilaði. Seljandi hafi svarað skilaboðum álitsbeiðanda seint og hafi álitsbeiðandi ekki getað verið bíllaus og því farið með bifreiðina til Z-b í þeirri trú að Z-a og Z-b væri eitt og sama fyrirtækið. Hafi álitsbeiðandi síðar komist að því að svo var ekki. Kveður álitsbeiðandi að einnig haft hafi verið samband við seljanda varðandi síðustu viðgerð sem fór fram á bifreiðinni. Hafi seljanda verið boðið að skoða málið og einnig að taka þátt í að finna varahluti í bifreiðina en hafi seljandi afþakkað. Þá segir álitsbeiðandi að fyrir honum sé verkstæði Z-b viðurkennt Z verkstæði og ef þurft hefði að senda bifreiðina á Selfoss í hver skipti sem hún bilaði hefði það kostnað meira en sá afsláttur sem álitsbeiðandi fékk hjá Z-b.

Þá segir álitsbeiðandi seljandi láti allt líta út eins og verið sé að versla við Z og vísar því til stuðnings til símsvörunar seljanda, bréfsfni, heimasíðu Z og auglýsingar seljanda þar sem auglýst er undir merkjum Z-a.

Kveðst álitsbeiðandi hafa verið að leita að sambærilegri bifreið og þeirri sem hann keypti sem væri í eigu Z, þar sem álitsbeiðanda var tjáð hjá Z-c að bifreiðar í eigu Z væru ástandsskoðaðar og lagfærðar ef þyrfti. Kveðst álitsbeiðandi því hafa keypt bifreiðina í trausti þess að hún væri ástandsskoðuð. Þá bætir álitsbeiðandi því við að seljandi hafi ekki bent sér á að fara með bifreiðina í ástandsskoðun og þar af leiðandi eigi seljandi að bera kostnað í þessu máli.

Loks segir álitsbeiðandi að í ljósi þess að hann telji sig hafa verið blekkta þar sem Z-a sé í raun Y og eigi ekkert skylt við Z og þær ábyrgðir og skilmála sem þar gildi og seljandi vilji ekki taka neinn þátt í útlögðum viðgerðarkostnaði, sjái hann þann eina möguleika að fara fram á að kaupnum verði rift. Fer álitsbeiðandi fram á fulla endurgreiðslu ásamt endurgreiðslu á útlögðum viðgerðarkostnaði samtals að fjárhæð kr. 2.570.000.

Þá fylgdi athugasemdum álitsbeiðanda auglýsing sú sem álitsbeiðandi rekur hér að framan en þar er umrædd bifreið auglýst undir merkjum Z-a.

## VI

### **Niðurstaða kærunevndarinnar**

Kærunevnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og seljanda falli undir valdsvið nefndarinnar, sbr. III. kafla laga nr. 87/2006 um breytingu á lögum um lausafjárkaup, lögum um þjónustukaup og lögum um neytendakaup og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 766/2006 um kærunevnd lausafjár- og þjónustukaupa. Viðskipti aðila falla undir lög nr. 48/2003 um neytendakaup, sbr. 1.- 3. mgr. 1. gr. laganna.

Við afgreiðslu málsins hefur kærunevndin leitað aðstoðar sérfræðings, sbr. heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006.

Líkt og að framan greinir er álitsbeiðandi meðeigandi bifreiðarinnar xx-000. Var hún keypt þann 27. júlí 2011 fyrir kr. 1.800.000. Fyrsti skráningardagur bifreiðarinnar var 15.

desember 2000 og var bifreiðin því rúmlega 10 ára á kaupdegi. Bifreiðinni hafi verið ekið 237.000 km. Þegar kaupin fóru fram samkvæmt því sem kemur fram í kaupsamningi.

Í áður nefndum kaupsamningi milli aðila segir m.a. eftirfarandi:

„Ökutækið selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur kynnt sér og sætt sig við, en seljandi kann að vera ábyrgur gagnvart kaupanda vegna galla samkvæmt almennum reglum.“

Kærunefndin álitur að um kaupin gildi 17. gr. neytendakaupalaga, en þar segir:

Þótt söluhlutur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekktum almennum fyrirvara telst hann gallaður þegar:

a. ástand söluhlutar er verra en neytandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti;

b. fyrir liggja atvik sem lýst er í b- eða c-lið 1. mgr. 16. gr.

Ef notaðir hlutir eru seldir á uppboði þar sem neytandi hefur haft möguleika á að vera viðstaddur gilda ákvæði 1. mgr. eftir því sem við getur átt.

Þá segir enn fremur í 3. mgr. 16. gr. neytendakaupalaga að neytandi geti ekki borið neitt það fyrir sig sem galla sem hann vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð.

Í framangreindum ákvæðum er kveðið á um upplýsingaskyldu seljanda og skoðunarskyldu kaupanda auk þess sem í a- lið 1. mgr. 17. gr. er kveðið á um það að söluhlutur sé gallaður þegar ástand hans er til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ekkert bendi til þess að bifreiðin svaraði ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hafði gefið um hana, sbr. c-lið 1. mgr. 16. gr. Telur kærunefndin að byggja megi á því að ekkert hafi komið fram við samningsgerð af hálfu seljanda um að bifreiðin væri í eigu Z og hún væri í ábyrgðarkerfi Z. Þá kemur einnig skýrt fram á kaupsamningi að seljandi bifreiðarinnar sé Y Verður því ekki litið svo á að galli hafi verið til staðar á þeim grundvelli. Telur nefndin jafnframt vandséð að seljandi hafi vanrækt að gefa upplýsingar um atriði sem verulegu máli skiptu um bifreiðina, sbr. b-lið 1. mgr. 16. gr. nkpl. Í því sambandi ber einkum að líta til þess að alls óvíst er að seljandi hafi haft vitneskju um þá galla sem álitsbeiðandi telur vera á bifreiðinni. Verður því vart álitid sem svo að vanræksla hafi átt sér stað í þessu tilliti og því ekki um galla að ræða í skilningi 16. gr.

Stendur þá aðeins eftir mat á því hvort ástand bifreiðarinnar hafi verið til muna verra en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti, sbr. a-liður 1. mgr. 17. gr. neytendakaupalaga.

Álitsbeiðandi telur ýmsa galla vera á umræddri bifreið. Þó virðist sem álitsbeiðandi og seljandi hafi komist að samkomulagi varðandi kostnað vegna einhverra þeirra og eins að álitsbeiðandi telur einhverja gallanna ekki vera á ábyrgð seljanda. Eftir standa gallar sem gert var við þann 30. desember 2011 og 30. janúar 2012.

Í kaupsamningi og afsali kemur fram að álitsbeiðandi staðfestir að seljandi hafi vakið athygli hans á því að láta óháðan aðila meta ástand ökutækisins. Líkt og að framan greinir lét álitsbeiðandi ekki gera það þar sem hann taldi að bifreiðin væri ástandsskoðuð samkvæmt upplýsingum frá Z-c og seljandi hafi auk þess ekki bent honum á að fara með bifreiðina í ástandsskoðun. Er það mat kærunefndar að álitsbeiðandi geti ekki byggt á upplýsingum sem álitsbeiðandi fékk frá Z-c en ekki seljanda og hafi álitsbeiðanda verið ljós þessi möguleiki þar sem hann og kaupandi bílsins kvitta bæði undir kaupsamninginn þar sem þetta kemur skýrt fram. Þá er það mat kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa að í ljósi þess að umræddar bilanir komu ekki fram fyrr en tæpu hálfu ári eftir kaup að ekki sé um að ræða galla sem voru til staðar þegar salan fór fram.

Er það mat kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa að álitsbeiðandi hafi mátt búast við viðhaldi af þessu tagi á bifreið sem var komin á ellefta ár og hafði verið ekið nær 237.000 km. þegar hún var keypt. Alþekkt sé að spíssar og spíssahaldari gefið sig og ekki sé óalgengt að eitthvað þurfi að eiga við spíssa eftir 100.000 km. en fari það þó allt eftir notkun og

umhirðu. Þá sé ekki óalgengt að ýmislegt sé lagfært og athugað við bilanagreiningu til að komast að raunverulegri bilun. Þá er einnig eðlilegt að skipt sé um olíu og síur með reglulegu millibili. Því sé ekki hægt að líta svo á að ástand bifreiðarinnar miðað við aldur hennar og akstur hafi verið verra en álitsbeiðandi mátti búast við, sbr. ákvæði a-liðar 1.mgr. 17. gr. laga nr. 48/2003. Samkvæmt öllu framansögðu er það álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa að hafna verði riftunarkröfu álitsbeiðanda þar sem hann hafi ekki sýnt fram á að seljandi beri ábyrgð á göllum sem teljist verulegir.

## VII

### Álitsorð

Kröfum álitsbeiðanda um riftun er hafnað.

---

Áslaug Árnadóttir

---

Lárus M.K. Ólafsson

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir