

### Álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 15. maí 2013 gaf kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-6/2013:

#### I

##### Álitaefni og kröfugerð

Hinn 17. janúar sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hann telur vera á bifreiðinni xx-000, sem er af gerðinni Nissan Patrol. Álitsbeiðandi beinir kröfum sínum að núverandi umboðsaðila Nissan hérlendis, Y, hér eftir einnig nefnt gagnaðili. Álitsbeiðandi krefst þess gagnaðili greiði sér skaðabætur vegna bilunnar á vél bifreiðarinnar.

#### II

##### Málsmeðferð kærunefndarinnar

Með bréfi, dags. 18. janúar sl., gaf kærunefndin gagnaðila kost á andsvörum og bárust þau hinn 6. febrúar. Með bréfi, dags. 12. febrúar, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær hinn 4. mars. Með bréfi, dags. 8. mars, var gagnaðila gefinn kostur á að koma að frekari athugasemdum og frest til þess til 24. mars. Engin frekari gögn bárust nefndinni.

#### III

##### Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni, ritaðri af lögmanni álitsbeiðanda, kemur fram að hinn 23. september 2011 festi álitsbeiðandi kaup á bifreiðinni xx-000, sem er af gerðinni Nissan Patrol, árgerð 2000. Seljandi bifreiðarinnar var A, breskur þegn. Er álitsbeiðanda af þeim sökum nær ókleift að beina bótakröfum sínum að þeim aðila. Því beinir álitsbeiðandi kröfum sínum að gagnaðila, sem umboðsaðila og innflytjanda bifreiðarinnar, þar sem tjónið megi með beinum hætti rekja til athafna eða athafnaleysis gagnaðila.

Í júní 2012 varð álitsbeiðandi var við bilun á vélarbúnaði bifreiðarinnar, sem leiddi til þess, að bifreiðin varð algerlega óökufær. Við skoðun á bifreiðinni kom í ljós, að vélarbilunin var tilkomin vegna gats á stimplum í vél sem rekja mátti til þröngra röra í vélarbúnaði. Við skoðun kom jafnframt í ljós, að vélin var algerlega ónýtt og að annað hvort þyrfti að skipta um vél í bifreiðinni eða ráðast í umfangsmiklar lagfæringar og varahlutaskipti. Ákvað álitsbeiðandi að velja síðari kostinn, enda mun ódýrari en vélarskipti.

Í framhaldi af þessu sendi álitsbeiðandi erindi til gagnaðila, dags. 27. júní 2012, þar sem þess var krafist, að félagið hlutaðist til um að skipt yrði um vél í bifreiðinni eða hún lagfærð með fullnægjandi hætti, álitsbeiðanda að kostnaðarlausu. Vísaði álitsbeiðandi um það einkum til þess, að forveri gagnaðila hefði árið 2001, í samráði við framleiðanda bifreiðarinnar, innkallað alla Nissan Patrol jeppa með díselvélum með 3.0 lítra slagrymi sem seldir hafa verið hér í landi frá júníbyrjun árið 2000, en bifreið álitsbeiðanda fellur undir þann flokk.

Með bréf gagnaðila., dags. 3. júlí s.á., var kröfum álitsbeiðanda hafnað og einkum með vísan til þess, að því er virðist, að langur tími hafi liðið frá innköllun bifreiðanna, eða um 11 ár, auk þess sem ekki sé útilokað að rekja megin vélarbilunina til annarra þátta en fyrrgreindan galla í vél.

Með bréfi álitsbeiðanda, dags. 15. ágúst 2012, var fyrrgreindum sjónarmiðum gagnaðila alfarið hafnað og kröfur ítrekaðar. Því erindi hefur ekki verið svarað.

Af þeim sökum sá álitsskiptandi sér ekki annað fært, en að færa bifreiðina til viðgerðar hjá öðrum aðila, sem lauk viðgerð á vél bifreiðarinnar í nóvember 2012.

Álitsskiptandi vísar til þess að vélabúnaður bifreiðarinnar hafi verið haldinn galla sem leitt hafi til þess, að vélin er nú talin algjörlega ónýtt. Eins og rakið hefur verið, þá mun forveri gagnaðila hafa árið 2001 innkallað alla Nissan Patrol jeppa með díselvélum með 3,0 lítra slagrymi sem seldir höfðu verið hér á landi frá júníbyrjun 2000. Vísar álitsskiptandi um það til fréttatilkynningar í Morgunblaðinu 29. apríl 2001. Þar segir m.a. að „komið hefði í ljós, að vélar Evrópugerða Nissan Patrol af umræddri stærð hafi ónógt olíumagn á vélinni til að halda stimpilhita innan marka. Endurtekin ofhitnun við mjög mikið álag orsakar á endanum sprungur í stimpilkollum.“ Í fréttatilkynningunni var þess jafnframt getið, að skv. skýrum tilmælum frá Nissan í Evrópu skyldi „skipt um vélar í öllum bílum af þessari gerð.“

Að mati álitsskiptanda er ljóst, sbr. framanritað, að bifreið álitsskiptanda hafi verið haldin galla í vélabúnaði, sem umboðsaðili, gagnaðili, beri ábyrgð á. Einnig þykir ljóst, að fyrrgreind bilun í vélabúnaði bifreiðar álitsskiptanda megi með beinum hætti rekja til framleiðslugallans. Vísar álitsskiptandi um það einkum til athugasemda verkstæðis þess sem annaðist skoðun og viðgerð á vélinni, sbr. einnig ljósmyndir sem teknar voru af vélinni við það tilefni. Er vélarbiluninni og viðgerð á vélinni lýst með svofelldum hætti í reikningi verkstæðisins:

„Gengur frekar illa. Taka mótór uppúr og hedd af. Skoða stimpla. Kemur í ljós að gat er á stimplum.“ Þá er biluninni og viðgerð lýst með svofelldum hætti í reikningi sama aðila með svohljóðandi hætti: „Mótór tekinn úr bílnum og kemur í ljós að gat er komið á stimpil og var blokkinn send í Z í yfirhalingu. Z boraði blokk út og skipti um stimpla + planaði blokkina og heddidi. Mjög erfiðlega gekk að ná dæluhúsinu út og trissunni framan af mótornum og þurfti að brenna hluta af þessu af og þar af leiðandi skipta þessu út. Erfiðlega gekk að fá rétt dæluhús og þurftum við að fá endurbætt hús (nýtt frá gagnaðila) ásamt plötunni sem er aftan á tímagírnum. Sökum þess þurfti Z að taka tímagírin allan af og koma plötunni fyrir að aftan áður en þeir lokuðu dæluhúsinu. Skipt var um glóðarkerti á 3. cyl. Ekki var skipt um tímagír til að halda verði niðri. Skipt var um mótórolíu og loftsíu. Hreinsiefni var sett í gasolíuna því bíllinn var búinn að standa svo lengi hjá okkur. Orginal heddpakkning og greinarpakkningar fóru í bílinn.“

Með vísan til þessa telur álitsskiptandi fullsannað, að vélarbilunina megi rekja til galla í vél bifreiðarinnar, sbr. að framan (gat á stimplum), og að afleiðingar gallans hafi ekki komið fram fyrr en á umræddum tíma. Þá vísar álitsskiptandi jafnframt til þess, að á gagnaðila hvíli hlutlæg skaðabótaábyrgð vegna gallans, þrátt fyrir að langt sé um liðið, enda hafi félagið ekki hlutast til um fullnægjandi lagfæringu á vélinni líkt og ætlast mátti til í samræmi við innköllunina.

Að mati álitsskiptanda verður ekki séð af þeim gögnum sem lögð hafa verið fram af hálfu gagnaðila, að ráðist hafi verið í fullnægjandi lagfæringar á vélabúnaði bifreiðarinnar, með vísan til afdráttarlausra tilmæla framleiðanda, sbr. að framan. Vísast um þetta m.a. til viðhaldsskýrslu gagnaðila. Í henni er vísað til þriggja partanúmera sem gagnaðili mun hafa skipt um í vélinni við viðgerð þann 9. júlí 2001, þ.e. tveir lítrar af olíu, olíusía og þrýstiventill. Ekkert umræddra partanúmera felur hins vegar í sér tilvísun til olíukvarða eða sogslöngu í ventlalagi. Af þeim sökum verður ekki séð, að skipt hafi verið um þá varahluti, líkt og staðhæft er í fyrrgreindu bréfi gagnaðila. Hafi bifreiðin enn verið með upprunalegan olíukvarða, sem gefur til kynna lægra olíumagn, þá verður ekki annað séð en viðgerðin þann 9. júlí 2001 hafi verið gagnslaus og alls ekki til þess fallin að bæta úr galla vélarinnar.

Í öðru lagi telur álitsskiptandi að samsetningin á því sem lagfært var við viðgerðina þann 9. júlí 2001 sé einkennileg. Svo virðist sem tveimur lítrum af olíu hafi verið bætt á vélinu, sem gefur til kynna að bifreiðinni hafi ekki verið ekið og að olían á henni hafi verið ný. Álitsskiptandi veltir því upp hvers vegna gagnaðili hafi þá afráðið að skipta um olíusíu í

bifreiðinni og hvort hún sé þá af annarri gerð en upprunalega olíusían. Eða fyrst skipt var um olíusíu, hvort ekki hefði þá ekki verið rétt að skipta út allri olíunni og setja á bifreiðina fullan skammt af nýrri olíu.

Í þriðja lagi er stórlega dregið í efa, að bifreiðinni hafi ekki verið ekið áður en til viðgerðar kom þann 9. júlí 2001. Fastlega má gera ráð fyrir, að henni hafi verið ekið a.m.k. stuttan spöl, t.d. í og úr gámi við flutning frá framleiðanda og frá tollsvæði í umboð gagnaðila. Bent er á, að skv. innköllunartilmælum framleiðanda bifreiðarinnar er mælt svo fyrir, að skipta beri um allar vélar í bifreiðum sem eknar hafa verið. Af því megi draga þá ályktun, að engu máli skipti hvort þeim hafi verið ekið stuttan eða langan spöl auk þess sem gangsetning bifreiðar og lausagangur hlýtur, eðli máls samkvæmt, að falla undir akstur.

Í fjórða lagi er byggt á því, að umrædd bifreið hefði einungis verið ekið 155.000 km. Þegar bilunar varð vart, en slíkur akstur geti ekki talist verulegur í bifreiðum af þessari gerð, og hefði álitsbeiðandi því mátt gera ráð fyrir, að vél bifreiðarinnar myndi endast mun lengur.

Þá byggir álitsbeiðandi á því, að samkvæmt fyrrgreindri fréttatilkynningu sem birtist í Morgunblaðinu þann 29. apríl 2001, komi fram, að bilana vegna gallans hafi síður orðið vart í norðanverðri Evrópu, þar sem hitastig er lægra og hámarkshraði er bundinn við lægri mörk en sunnar í álfunni. Af því má draga þá ályktun, að mati álitsbeiðanda, að bilana verði síðar vart hér á landi en sunnar í Evrópu, þ.e. að unnt sé að aka bifreiðum um lengri tíma, án þess að gallans verði vart. Af þeim sökum álitur álitsbeiðandi ekki óeðlilegt, að afleiðingar gallans hafi ekki komið fram fyrr en raun varð á.

Í málinu liggur fyrir, að álitsbeiðandi tilkynnti gagnaðila um gallann um leið og hans varð vart og vel innan þess frests sem tilgreindur er í 32. gr. laga um lausafjárkaup, nr. 50/2000. Við kaup álitsbeiðanda á bifreiðinni sinnti hann skoðunarskyldu sinni með hefðbundnum hætti eins og ætlast mátti til, en útilokað var við venjubundna söluskoðun að átta sig á gallanum fyrr en bilunar varð vart sumarið 2012. Ljóst er, að álitsbeiðanda gat með engu móti verið kunnugt um gallann eða umfang hans fyrr en við bilun vélarinnar og því verður að miða tímamark tilkynningarskyldu við þann tíma.

Allt að einu verður að telja, að tilkynningarfrestir laganna eigi ekki við um ágreiningsefni þetta enda augljóst, sbr. að framan, að gagnaðili sinnti ekki skyldu sinni til úrbóta á gallanum með fullnægjandi hætti, líkt og honum bar að gera, sbr. 33. gr. laganna.

Álitsbeiðandi fullyrðir fyrir sitt leyti, að umhirða, umgengni, aksturslag og notkun hafi verið eðlileg og með venjubundnum hætti. Vísar álitsbeiðandi um það m.a. til ökuferilsskrár þar sem fram kemur, að bifreiðin hafi nær undantekningarlaust farið athugasemdalaust í gegnum aðalskoðun. Þá staðhæfir álitsbeiðandi að hann viti ekki betur en að bifreiðin hafi verið færð reglulega til smurningar hjá gagnaðila. Staðhæfingar gagnaðila þess efnis, að vélarbilunina megi rekja til þess, að notkun bifreiðarinnar hafi verið ábótavant er alfarið hafnað og hlýtur sönnunarbyrði um slíkt að hvíla alfarið á herðum félagsins, með vísan til þess sem að framan er rakið einkum þess, að félagið hafi ekki fullnægt skyldu sinni til fullnægjandi úrbóta við innköllun.

Þá komi bilanalýsing einnig heim og saman við reynslusögur annarra vegna samskonar véla í samskonar bifreiðum, sbr. m.a. útprentun af vef hins íslenska jeppaspjalls [www.jeppaspjall.is](http://www.jeppaspjall.is), þar sem lýst er sambærilegum galla m.a. í bifreiðum sem eknar voru um 155.000 km.

Álitsbeiðandi hefði því mátt gera ráð fyrir, að endingartími vélarinnar væri mun lengri en raun varð á og því hafi endingartími vélarinnar ekki staðist réttmætar væntingar álitsbeiðanda, en því megi slá föstu, að endingartími véla af þessari gerð og stærð sé umtalsverður.

Með vísan til þess sem að framan er rakið álitur álitsbeiðandi augljóst, að gagnaðili beri ábyrgð á því tjóni sem álitsbeiðandi varð fyrir, enda megi rekja tjónið með beinum hætti til galla í vélbúnaði bifreiðarinnar, sem gagnaðili hlutaðist ekki til um að yrði lagfærður með

fullnægjandi hætti, líkt og félaginu bar að gera og skuldbatt sig til að gera í samræmi við fyrirmæli framleiðanda og innköllunartilkyningu, og sé jafnframt sennileg afleiðing gallans. Gagnaðila hefði því mátt vera ljóst, að gallinn myndi fyrir eða síðar leiða til skemmda á vélarbúnaði bifreiðarinnar. Þar sem gagnaðili bætti ekki úr gallanum með fullnægjandi hætti hafi félagið tekið á sig ríkari ábyrgð á eiginleikum bifreiðarinnar og því tjóni sem síðar kynni að koma fram af þeim sökum og ber því skaðabótaábyrgð á tjóni álitsbeiðanda.

Um röksemdir fyrir fjárhæð skaðabótakröfu álitsbeiðanda vísast aðallega til reikninga frá verkstæði, þar sem fram kemur að kostnaður hafi numið alls kr. 933.231 að meðtöldum virðisaukaskatti.

Þá liggur jafnframt fyrir, að álitsbeiðandi hafði engin afnot af bifreiðinni allt frá bilun í júní 2012 fram til loka nóvember s.á. Af þeim sökum er þess krafist að álitsbeiðanda verði ákvarðaðar bætur vegna afnotamissis að álitum skv. mati nefndarinnar.

Verði ekki fallist á aðalkröfu álitsbeiðanda er þess krafist, að nefndin ákvarði álitsbeiðanda bætur að álitum skv. mati nefndarinnar með vísan til framanritaðra röksemda og sjónarmiða.

Áskilinn er réttur til að koma að frekari röksemdum og göngum, eftir því sem tilefni gefst til og í samræmi við málatilbúnað gagnaðila.

Telji nefndin nauðsynlegt að staðreyna umræddan galla á vélbúnaði bifreiðarinnar með frekari hætti en gert hefur verið í beiðni þessari með vísan til þeirra gagna sem liggja fyrir í málinu, er þess farið á leit við nefndina að hún kveði til sérfróðan mann eða menn við úrlausn málsins í samræmi við heimild 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006, sbr. 99. gr. laga nr. 50/2000, og að allur kostnaður sem af því leiði skuli greiðast úr ríkissjóði.

Meðfylgjandi álitsbeiðni var kaupsamningur, dags. 23. september 2011 ásamt ástandslýsingu seljanda, ástandsskoðunarskýrsla, dags. 23. september 2012., fréttatilkynning í Morgunblaðinu, dags. 29. apríl 2001, bréf álitsbeiðanda til gagnaðila, dags. 27. júní 2012, bréf gagnaðila til álitsbeiðanda, dags. 3. júlí 2012, viðgerðaryfirlit gagnaðila, bréf álitsbeiðanda til gagnaðila, dags. 15. ágúst 2012, reikningur og viðgerðaryfirlit verkstæðis, dags. 14. september og 21. nóvember 2012, ljósmyndir teknar af starfsmönnum verkstæðisins, tölvupóstur lögmanns álitsbeiðanda, dags. 23. nóvember 2012, ásamt svari, dags. 26. s.m., útprentun úr ökutækjaskrá og útprentun af vef hins íslenska jeppaspjalls.

## IV

### Andsvör gagnaðila

Í andsvörum gagnaðila, rituðum af B gagnaðila, kemur fram að umrædd bifreið er af gerðinni Nissan Patrol, nýskráð 5. júlí 2001 og seld með þriggja ára ábyrgð framleiðanda. Framleiðandi hafi á umræddum tíma innkallað bifreiðar sem komnar voru í notkun þar sem þær reyndust vera með ónóga olíu. Skipt var um vélar í bifreiðum sem búið var að selja og komnar í notkun. Samkvæmt fyrirmælum framleiðanda fóru bifreiðar sem ekki var búið að afhenda til nýrra eiganda í gegnum ákveðið ferli þar sem skipt var um olúkvarðasett, bætt á olíu og skipt um síu. Var svo gert við umrædda bifreið áður en hún var seld og nýskráð og má sjá það á lista úr kerfum framleiðanda bifreiðarinnar.

Krafa álitsbeiðanda byggir á því að ekki hafi verið ráðist í fullnægjandi lagfæringar árið 2001. Samkvæmt áður nefndum lista úr kerfum framleiðanda sést að aukið var við olíumagn bifreiðarinnar, skipt um síu og einnig olúkvarðasett. Þetta var gert samkvæmt fyrirmælum framleiðanda og samþykkt af hans hálfu í ábyrgðarkerfi hans. Annað var gagnaðila ekki heimilt að gera.

Farið var í einu og öllu eftir fyrirmælum framleiðanda. Bifreiðin var síðan í notkun eigenda sinna í 11 ár og ekin tæplega 160.000 km áður en bilun varð á vélinni. Samkvæmt bilanalýsingu frá viðgerðaraðila var komið gat á stimpil, en slíkt getur gerst af ýmsum

ástæðum, s.s. yfirálagi, ónógri kælingu og vegna gæða eldsneytis og því alfarið hafnað að það hafi með það að gera að ekki hafi verið farið eftir fyrirmælum framleiðanda fyrir afhendingu bílsins.

Varðandi akstur bifreiðarinnar fyrir afhendingu þá sér framleiðandi um flutning á bílnum til Íslands og þekkir allt það ferli – þ.e. til og frá skipi og gerðu fyrirmæli framleiðanda að sjálfsögðu ráð fyrir því, enda kemur skýrt fram að aðeins átti að framkvæmda vérlarskipti í þeim bifreiðum sem búið var að afhenda og aka af viðskiptavinum.

Samkvæmt ofangreindu fellur umrædd bilun í vél bifreiðar álitsbeiðanda, sem varð um ellefu árum eftir sölu hennar til fyrsta eigenda, ekki undir framleiðsluábyrgð bifreiðarinnar. Gagnaðili lítur svo á að kvörtun um galla sé of seint fram komin og hafnar því öllu kröfum um endurgreiðslu kostnaðar vegna umræddrar bilunar.

## V

### **Athugasemdir álitsbeiðanda við andsvör gagnaðila**

Álitsbeiðandi hafnar þeim sjónarmiðum sem sett eru fram í greinargerð gagnaðila og vísar til þeirra röksemda sem finna má í álitsbeiðni.

Í fyrsta lagi er ítrekað, að af gögnum máls verði með engu móti ráðið, að ráðist hafi verið í nauðsynlegar lagfæringar á vélarbúnaði bifreiðarinnar af hálfu gagnaðila. Í innköllun frá framleiðanda kemur skýrt fram, að skipta eigi um vélar í öllum bifreiðum sem eknar hafa verið. Slíkt var ekki gert, þótt telja megi nær öruggt að bifreiðinni hafi verið ekið áður en til viðgerðar kom. Sé á því byggt af hálfu gagnaðila, að bifreiðinni hafi ekki verið ekið áður, hlýtur sönnunarbyrðin um það að hvíla alfarið hjá gagnaðila. Hefur sú sönnun ekki tekist, að mati álitsbeiðanda, enda hafa engin gögn verið lögð fram því til stuðnings.

Af gögnum máls verður afdráttarlaust ráðið, að ekki sé unnt að tryggja að ending véla í innkölluðum bifreiðum verði eðlileg hafi þeim verið ekið án lagfæringar. Af því megi draga þá einföldu ályktun, að skipta hefði þurft um vél í bifreiðum sem ekið hafi verið án lagfæringar. Þar sem slíkt var ekki gert, hlýtur ábyrgðin á því tjóni sem rekja mátti til gallann að hvíla hjá gagnaðila.

Í greinargerð gagnaðila er gefið í skyn, að akstur bifreiðarinnar og aldur hennar gefi til kynna, að vélarbilunina megi ekki rekja til gallans. Þessu er alfarið mótmælt af hálfu álitsbeiðanda. Í því sambandi er sérstaklega vísað til greinar í Morgunblaðinu sem virðist byggð á fréttatilkynningu forvera gagnaðila, en af greininni má ráða, að bilana verði síðar vart í bifreiðum sem ekið er á norðlægum slóðum, þar sem hitastig er lægra og hámarkshraði er bundinn við lægri mörk en sunnar í álfunni. Það er því alls ekki óeðlilegt að afleiðingar gallans hafi komið fram eftir jafn langan tíma og raun varð á.

Af hálfu álitsbeiðanda er á því byggt, að viðhald bifreiðarinnar hafi verið í samræmi við það sem almennt gerist og því megi ekki rekja vélarbilunina til skorts á viðhaldi. Þar sem gagnaðili bætti ekki úr gallanum í öndverðu, eins og ætlast mátti til, og í samræmi við fyrirmæli framleiðanda, hlýtur sönnunarbyrðin um það að rekja megi vélarbilunina til annarra atriða að hvíla alfarið hjá gagnaðila.

Að örðu leyti er vísað til röksemda í álitsbeiðni.

## VI

### Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og seljanda falli undir valdsvið nefndarinnar, sbr. lög 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 kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa. Ágreiningur aðila fellur undir nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

Í álitsbeiðni kemur fram að álitsbeiðandi keypti bifreiðina xx-000, sem er af gerðinni Nissan Patrol, af þriðja aðila hinn 23. september 2011 fyrir kr. 1.550000. Bifreiðin er árgerð 2000, nýskráð 5. júlí 2001. Bifreiðin var því rúmlega 10 ára á kaupdegi og hafði verið ekið 155.000 km. Í júní 2012 bilaði vél bifreiðarinnar og nam viðgerðarkostnaður kr. 933.231. Álitsbeiðandi telur bifreiðina haldna galla og hefur beint kröfum sínum að gagnaðila, sem hefur umboð fyrir bifreiðar af umræddri tegund og mun hafa tekið við réttindum og skyldum þess aðila sem upphaflega flutti inn og seldi bifreiðina um mitt ár 2001.

Í 84. gr. laga nr. 50/2000 um þjónustukaup er fjallað um heimild kaupanda til að gera kröfu á fyrri söluaðila að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Í 1. mgr. 84. gr. segir að kaupandi geti borið gallakröfu sína á hendur seljanda fram gegn fyrri söluaðila, ef seljandi gat gert sams konar kröfu vegna gallans.

Í 1. mgr. 85. gr. laganna segir síðan að kaupandi skuli setja kröfu sína á hendur fyrri söluaðila fram án ástæðulauss dráttar frá því honum varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um gallann. Í síðasta lagi skuli hann setja kröfu sína fram áður en liðnir eru þeir tilkynningarfrestrir sem gilda í samskiptum seljanda og fyrri söluaðila.

1. mgr. 85. gr. vísar þannig til 32. gr. sömu laga, þar sem fjallað er um rétt kaupanda til að tilkynna seljanda að hann hyggist bera fyrir sig galla. Þar segir í 1. mgr. að kaupandi glati rétti sínum til að bera fyrir sig galla ef hann tilkynni ekki seljanda þá ætlan sína án ástæðulauss dráttar frá því hann varð galla var. Í 2. mgr. sömu greinar segir að leggi kaupandi ekki fram kvörtun innan tveggja ára frá þeim degi sem hann veitti söluhlut viðtöku geti hann ekki síðar borið gallann fyrir sig.

Sem fyrr segir keypti álitsbeiðandi umrædda bifreið hinn 23. september 2011, þ.e. rúmum 10 árum frá því gagnaðili seldi upphaflega bifreiðina. Eru því þeir tímafrestrir álitsbeiðanda skv. 32. gr. laganna, til að bera fyrir sig galla, löngu liðnir.

Í 33. gr. laganna kemur hins vegar fram að kaupandi geti, þrátt fyrir ákvæði 32. gr., borið fyrir sig galla ef seljandi hefur sýnt af sér vítavert gáleysi eða framferði hans er á annan hátt ekki í samræmi við heiðarleika eða góða trú. Sú háttsemi, sem talin er ámælisverð, verður að tengjast meintum galla á söluhlut samkvæmt ákvæðinu.

Fallast má á það með álitsbeiðanda, að hafi gagnaðili, eða öllu heldur forveri hans, staðið ranglega að úrbótum á vélbúnaði umræddrar bifreiðar við innköllun framleiðanda á árinu 2001, geti sú háttsemi fallið undir fyrrnefnt ákvæði. Hafi gagnaðili hins vegar staðið að innköllun til samræmis við leiðbeiningar framleiðanda, getur ákvæðið ekki átt við og því væri frestur álitsbeiðanda til að bera fyrir sig galla gagnvart gagnaðila liðinn.

Samkvæmt þeim leiðbeiningum sem forveri gagnaðila fékk frá framleiðanda vegna innköllunarinnar og fylgdu álitsbeiðni, var forvera gagnaðila sett fyrir að skipta um vélar í þeim bifreiðum sem höfðu verið seldar. Í sama gagni kemur fram að ekki eigi að skipta um vél í þeim bifreiðum sem gert hafi verið við með ákveðnum hætti fyrir sölu, en í leiðbeiningunum segir skýrlega „The following vehicles are NOT affected: [...] „Vehicles repaired before sales (at compound or at dealer) [...]“ Ekki verður annað ráðið af gögnum málsins en að viðgerð á umræddri bifreið hafi farið fram áður en hún var seld og því hafi ekki verið skylt eða heimilt skv. leiðbeiningum framleiðanda, að skipta um vél í bifreiðinni. Að sama skapi verður ekki annað ráðið en að akstursmælir bifreiðarinnar hafi staðið á núlli þegar

viðgerðin var framkvæmd. Að mati kæruneftndarinnar er því ekki hægt að fallast á, m.v. fyrirbyggjandi gögn, að forveri gagnaðila hafi ekki staðið að viðgerð á bifreiðinni til samræmis við leiðbeiningar framleiðanda vegna innköllunarinnar. Er því ekki hægt að fallast á að forveri gagnaðila hafi sýnt af sér vítavert gáleysi, eða framferði hans ekki í samræmi við heiðarleika eða góða trú í skilningi 33. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup. Er því frestur álitsbeiðanda til að bera fyrir sig galla skv. ákvæðum sömu laga liðinn og verður því ekki hjá því komist að hafna kröfum hans.

## VII Álitsorð

Kröfum álitsbeiðanda, X, er hafnað.

---

Pétur Örn Sverrisson  
formaður

---

Jón Rúnar Pálsson

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir