

### Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 29. mars 2016 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-24/2015:

#### I

##### Álitaefni og kröfugerð

Hinn 18. mars sl. bað X, hér eftir einnig nefnd álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hún telur vera á bifreið, sem keypt var af Y, hér eftir einnig nefnt seljandi. Álitsbeiðandi krefst þess að bótaskylda seljanda sé viðurkennd.

#### II

##### Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 31. mars sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bårust þau hinn 27. apríl. Með bréfi, dags. 5. maí, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og bårust þær 4. júní. Með bréfi, dags. 5. júní, var seljanda gefinn kostur á frekari andsvörum og bårust þau hinn 18. júní. Með bréfi, dags. 23. júní var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera enn frekari athugasemdir og bårust þær hinn 2. júlí. Með bréfi, dags. 6. júlí var seljanda gefinn kostur á enn frekari andsvörum og frestur til þess til 20. júlí. Hinn 13. október óskaði kæruneftndin eftir frekari gögnum frá álitsbeiðanda og bårust þau hinn 20. október. Hinn 22. júlí voru gögn málsins send sérfræðingi í bifreiðamálum og skilaði hann álit sínu hinn 15. janúar sl. að teknu tilliti til þeirra gagna sem bårust frá álitsbeiðanda hinn 20. október. Með bréfi, dags. 18. janúar var aðilum máls gefinn kostur á að gera athugasemdir við álit sérfræðingsins og frestur til þess til 28. janúar. Hinn 27. janúar barst svar frá álitsbeiðanda, án efnislegra athugasemda við álit sérfræðingsins. Engin frekari gögn bårust nefndinni. Hinn 18. mars, var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

#### III

##### Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni og gögnum sem henni fylgdu kemur m.a. fram að einkahlutafélagið Z keypti bifreiðina xx-000 nýja af seljanda í upphafi árs 2008. Var bifreiðin af gerðinni Nissan Navara, árgerð 2008. Á árinu 2013 var bifreiðin síðan skráð á álitsbeiðanda, sem jafnframt er forsvarsmaður Z. Segir álitsbeiðandi að í lok árs 2012 hafi bifreiðin verið færð til reglubundinnar skoðunar hjá seljanda þar sem álitsbeiðandi hafði orðið vör við óeðlilegt hljóð frá vélarrými bifreiðarinnar. Var hljóðið hins vegar ekki kannað frekar. Í maí 2013 kom upp alvarleg bilun í vél bifreiðarinnar. Var bifreiðin þá aðeins ekin 115.000 km. Í kjölfarið leitaði álitsbeiðandi til seljanda og óskaði eftir upplýsingum um hvað gæti hafa valdið biluninni. Var henni m.a. tjáð að 5 ára ábyrgðartími seljanda á bifreiðinni væri liðinn og því færu allar viðgerðir fram á kostnað álitsbeiðanda. Starfmaður seljanda mun þó hafa tjáð henni að sambærilegar bilanir hefðu komið upp í öðrum bifreiðum sömu tegundar og að um þekkta bilun væri að ræða. Í framhaldinu átti álitsbeiðandi í frekari viðræðum við starfsmenn og forsvarsmenn seljanda, en án þess að málið leystist.

Álitsbeiðandi segist telja, eftir að hafa ráðfært sig við sérfróða aðila, að bilun í vél bifreiðarinnar verði rakin til þess að einföld neðri tímakedja vélarinnar hafi rofnað með þeim afleiðingum að stimplar rákust upp í ventla og eyðilögðust. Vél bifreiðarinnar hafi því orðið með öllu ógangfær og í raun ónýtt. Segir álitsbeiðandi að vandamál með neðri tímakedju véla af umræddu tagi, YD25DDTi, séu algeng og hafi það verið talið framleiðslugalli af

fjölmörgum þjónustuverkstæðum bifreiða um heim allan. Einnig hafi t.a.m. umboðsaðilar fyrir samskonar bifreiðar í Bretlandi gefið það út að umrædd einföld keðja sé ekki til þess fallin að þola það álag sem henni sé ætlað og almennt megi gera ráð fyrir í bifreiðum af umræddri gerð. Því hafi óháð fyrirtæki og verkstæði, víðs vegar um heiminn, gefið sig sérstaklega út fyrir það að skipta um tímakeðju og tilfallandi festingar í samskonar bifreiðum. Rekur álitsbeiðandi að upplýsingar liggi fyrir um að mistök hafi verið gerð við þróun véla í umræddar bifreiðar hjá framleiðanda hvað varði álag á tímakeðjur og því sé um augljósan framleiðslugalla að ræða. Þá segist álitsbeiðandi hafa undir höndum upplýsingar um að seljandi hafi verið grandsamur um framleiðslugallann. Hafi framleiðandi bifreiðarinnar gefið fjölmörgum umboðsaðilum í Evrópu þau fyrir mæli að þeir viðurkenni umræddan galla og framlengi ábyrgð á vélunum í 5 ár. Telur álitsbeiðandi því ljóst að bilunin verði ekki rakin til hirtuleysis hennar sjálfrar, heldur til framleiðslugalla, enda hafi bifreiðin ávallt verið send í reglubundna skoðun og smurningu hjá umboði eða viðurkenndum þjónustuaðilum.

Álitsbeiðandi rekur næst þá skoðun sína að sú skylda verði ekki lögð á eigendur bifreiða af umræddri gerð að þeir fylgist sjálfir með ástandi tímakeðja í bifreiðunum, enda sé slíkt ekki á þeirra færi. Hafa verði í huga að álitsbeiðandi hafi látið seljanda tafarlaust vita þegar vart varð við undarlegt hljóð úr vél bifreiðarinnar. Seljandi hefi hins vegar ekki séð ástæðu til að kanna það frekar, né skrá það í tölvukerfi sitt. Telur álitsbeiðandi það blasa við að það hafi verið alfarið á ábyrgð seljanda að upplýsa álitsbeiðanda um umræddan galla auk þess sem seljandi hefði verið í lófa lagið að bregðast sérstaklega við athugasemdum álitsbeiðanda um skrölthljóð í vélarrúmi bifreiðarinnar, enda hefði seljandi mátt vita að orsök þess mætti rekja til framleiðslugalla og gæti bent til alvarlegrar bilunar. Vísar álitsbeiðandi hér til tölvupóstsamskipta við starfsmann á verkstæði seljanda en þar segir: „Framleiðendur gefa yfirleitt ekki upp neinn sérstakan tíma sem á að skipta um tímakeðju, þær endast yfirleitt vel. Það sem þarf hins vegar að gæta að er að smyrja reglulega á 15.000 km fresti eða einu sinni á ári hvort sem kemur fyrir. Við höfum fengið bíla inn til okkar sem þarf að skipta um keðjur og þá má oft sjá að smureftirliti er mjög ábótavant, og líður oft 20.000 [km] eða lengra á milli. Það sem þá gerist er að það tognar á keðjunni og fer að koma skrölthljóð frá vélinni í hægagangi.“ Telur álitsbeiðandi ljóst, með vísan til framangreinds, að vélbúnaður bifreiðarinnar hafi verið haldinn galla í skilningi laga um lausafjárkaup og að seljandi beri ábyrgð á þeim galla. Segir álitsbeiðandi og að meðferð hennar á bifreiðinni hafi verið góð, gætt hafi verið að viðhaldi og umhirða verið góð. Þá hafi bifreiðinni aðeins verið ekið 115.000 km þegar umrædd bilun kom upp, sem geti vart talist verulegur akstur. Telur álitsbeiðandi einnig að seljandi hafi verið, eða mátt vera, kunnugt um galla í vél bifreiðarinnar frá kaupdegi, eða skömmu eftir það og vísar álitsbeiðandi til bréfs frá seljanda, dags. 20. júlí 2014, þar sem segi orðrétt: „Hvað varðar upplýsingasöfnun að þá er alveg ljóst að þessar vélar hafa verið að fara.“ Segir álitsbeiðandi þetta ríma ágætlega við eigin athugun á samskonar bilunum bæði héraðs og erlendis. Að lokum kemur fram að álitsbeiðandi krefst skaðabóta.

Meðfylgjandi álitsbeiðni eru útprentanir af tveimur vefsíðum þar sem rætt er um samskonar bilanir, afrit af tölvupóstsamskiptum vegna málsins, útprentun úr ökutækjaskrá og afrit af bréfi þjónustustjóra Nissan í Bretlandi.

#### IV

#### Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda kemur m.a. fram að bifreiðin sem um ræði hafi verið keypt hinn 14. janúar 2008. Við söluna hafi framleiðandi veitt þriggja ára eða 100.000 km ábyrgð á bifreiðinni, hvort sem kæmi á undan. Seljandi rekur að ólíkt því sem haldið sé fram í álitsbeiðni hafi bifreiðin ekki verið færð til reglubundinnar skoðunar hjá seljanda í lok árs 2012. Hins vegar hafi bifreiðin verið færð á verkstæði vegna innköllunar framleiðanda hinn 11. júlí 2012. Í þeirri heimsókn hafi álitsbeiðandi hins vegar ekki kvartað undan hljóði eða

skrölti í vél. Hins vegar hafi, að ósk álitsbeiðanda, bensínlok verið skoðað. Þá hafi komið í ljós í sömu skoðun að cylender í vél var ónýtur og var skipt um hann. Segir seljandi að álitsbeiðandi hafi ekki óskað eftir því að vél væri skoðuð með hliðsjón af einkennilegum hljóðum. Segir seljandi að bifreiðin hafi næst komið á verkstæði hinn 29. október 2012 vegna hurðaðopnara vinstra megin. Hinn 5. febrúar 2013 kom bifreiðin enn og aftur á verkstæði seljanda, á vegna bilunar í fjórhjóladrifi og vegna þess að ABS-ljós logaði. Í kjölfarið var gert við ABS-lúm og var viðgerð lokið 28 febrúar. Þegar álitsbeiðandi sótti bifreiðina þann dag óskaði hún einnig eftir því að nuddhljóð í hægra afturhjólí sé kannað. Bilanagreining rakti nuddhljóðið til aftara drifskatts vegna ónýtra hjöruliðsklossa og var skipt um þá í kjölfarið. Segir seljandi að aldrei hafi verið óskað eftir því að bilanaleit færi fram vegna einkennilegra hljóða frá vélarrými og sé því fullyrðingum álitsbeiðanda um slíkt hafnað. Seljandi bendir á að lög um lausafjárkaup gildi um viðskiptin og að samkvæmt þeim lögum sé kvörtunarfrestur 2 ár nema ábyrgðaryfirlýsing hljóði upp á lengri tíma. Bifreið álitsbeiðanda hafi verið seld með þriggja ára framleiðsluábyrgð og fellur bifreiðin ekki undir framlengda ábyrgð sem framleiðandi var með á eldri bifreiðum sömu gerðar. Kvörtunarfrestur álitsbeiðanda hafi því verið löngu liðinn. Bendir seljandi einnig á að fylgiskjöl með álitsbeiðni fjalli um eldri árgerðir bifreiða sömu tegundar og bifreið álitsbeiðanda, þ.e. módel D22, en bifreið álitsbeiðanda sé módel D40. Í sömu gögnum komi einnig fram að gallinn eigi við um vélar með númer fyrir YD25DDT1219661. Vélanúmer bifreiðar álitsbeiðanda sé með endinguna 894173 sem styðji að umrædd gögn eigi ekki við um bifreið hennar. Næst rekur seljandi að samkvæmt þjónustusögu bifreiðarinnar hafi hún aðeins verið færð einu sinni í reglubundið þjónustueftirlit á verkstæði seljanda, þ.e. hinn 29. ágúst 2008. Þá segist seljandi ekki hafa aðrar upplýsingar um áskilið þjónustueftirlit framleiðanda. Umhirða, umgengni, aksturslag, notkun eða notkunarleysi geti haft mjög mikil áhrif á endingu bifreiða og íhluta þeirra. Þá bendir seljandi á að engin gögn hafi verið lögð fram sem því til stuðnings að bifreiðin hafi fengið það þjónustueftirlit sem fram komi í ábyrgðar- og þjónustubók bifreiðarinnar.

Að lokum kemur fram að seljandi líti á sem svo að kvörtun álitsbeiðanda sé of seint fram komin og hafnar hann því kröfum um skaðabætur. Meðfylgjandi andsvörum er afrit af verkbeiðnum vegna viðgerða á umræddri bifreið, dags. 29. október 2012, 5. febrúar 2013 og 28. febrúar 2013

## V

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

Í athugasemdum álitsbeiðanda við andsvör seljanda kemur m.a. fram að álitsbeiðandi telur að sú staðreynd að beiðni álitsbeiðanda um að skrölthljóð í vél bifreiðarinnar yrði kannað hafi ekki verið skráð í tölukerfi verkstæðis seljanda útiloki alls ekki að beiðni hafi verið sum slíkt. Sé því um að ræða orð gegn orði. Næst rekur álitsbeiðandi ákvæði 32. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup og athugasemdir við greinina og bendir á að 2 ára kvörtunarfrestur vegna galla sé ekki undantekningalaus. Ítrekar álitsbeiðandi að seljanda hljóti að hafa verið ljóst að umræddar bifreiðar voru haldnar galla og því hafi framferði hans ekki verið í samræmi við heiðarleika og góða trú í skilningi 33. gr. sömu laga. Þá bendir álitsbeiðandi á að fullyrðingar seljanda um að fylgiskjöl í álitsbeiðni um framleiðslugalla í umræddri bifreið fjalli aðeins um galla í eldri árgerðum séu rangar. Vísar álitsbeiðandi einnig til frekari gagna máli sínu til stuðnings. Álitsbeiðandi segir einnig að bifreiðin hafi verið þjónustuð reglulega, þrátt fyrir tilraunir seljanda til að kasta vafa á það í andsvörum sínum. Eins mótmælir álitsbeiðandi því að akstur bifreiðarinnar og aldur hennar gefi það til kynna að vélarbilunina megi rekja til annars en galla. Segir álitsbeiðandi að viðhaldi bifreiðarinnar hafi verið í samræmi við það sem almennt gerist og því sé bilunin eða gallinn ekki afleiðing af vöntun á viðhaldi. Ítrekar álitsbeiðandi að seljandi hefði átt að grípa til aðgerða þegar umræddur galli komst honum til vitundar eða í það minnsta koma umræddum galla til

vitundar álitssbeiðanda svo hún mætti gera ráðstafanir til að forða tjóni. Þar sem það hafi ekki verið gert, hljóti ábyrgðin á því tjóni sem rekja megi til gallans að hvíla hjá seljanda.

Meðfylgjandi athugasemdum álitssbeiðanda er annarsvegar álit verkfræðings á umræddum galla, hins vegar upplýsingar af vef um gallaðar tímakedjur.

## VI

### Frekari andsvör seljanda

Í frekari andsvörum seljanda kemur m.a. fram að seljandi tekur undir að vissulega sé um að ræða orð gegn orði hvað varði hvort álitssbeiðandi hafi beðið um að skrölthljóð frá vél yrði kannað af starfsmönnum verkstæðis seljanda. Seljandi telur hins vegar enga ástæðu til að ætla að starfsmenn sínir hafi ákveðið að sleppa því að skrá slíkar athugasemdir frá álitssbeiðanda, enda hafi þeir enga hagsmuni af því. Seljandi bendir einnig á að í verkbeiðnum verkstæðis sé að finna verklýsingu sem lögð sé fram til staðfestingar viðskiptavinar þegar bifreiðar séu skoðaðar og að sömu upplýsingar komi fram á reikningi að viðgerð lokinni. Geti þannig viðskiptavinir strax gert athugasemdir telji þeir að verkstæðið hafi ekki framkvæmd það sem beðið var um. Ítrekar seljandi og að hann telji að lausafjárkaup eigi við um kaupin og kvörtunarfrestur vegna galla liðinn. Rekur seljandi að félagið sé umboðsaðili framleiðanda umræddrar bifreiðar hér á landi og starfi samkvæmt verklagsreglum framleiðanda. Séu því innkallanir eða önnur tilmæli til eigenda bifreiða unnin eftir fyrirmælum framleiðanda. Segir seljandi að hvað varði vélbúnað umræddrar bifreiðar sé ekki um að ræða neinar aðgerðir sem grípa hefði átt til, sem seljandi hafi ekki sinnt. Þá segist seljandi ekki munu leggja mat á gögn fengin af netinu frá aðilum ótengdum framleiðanda, né styðjast við þau frekar en áður nefndar verklagsreglur framleiðanda. Ítrekar seljandi og að engar upplýsingar um áskilið þjónustueftirlit á bifreiðinni hafi verið lagðar fram eða lögð fram gögn til stuðnings því að bifreiðin hafi fengið það þjónustueftirlit sem fram komi í ábyrgðar- og þjónustubók bifreiðarinnar. Þá bendir seljandi á að hann hafi hvorki séð um, né fengið að sjá gögn um viðgerð á bilun í vél bifreiðarinnar og geti því ekki lagt frekara mat á ástæður þess að vélin bilaði.

## V

### Frekari athugasemdir álitssbeiðanda

Í frekari athugasemdum álitssbeiðanda kemur m.a. fram að álitssbeiðandi ítrekar að vakin hafi verið athygli starfsmanna seljanda á skrölthljóði í vél bifreiðarinnar. Rekur álitssbeiðandi næst að í sjálfu sér sé rétt að lög um lausafjárkaup gildi um umrædd viðskipti. Hins vegar telur álitssbeiðandi rétt að ítreka að í málinu sé um að ræða þekktan framleiðslugalla, líkt og áður hafi verið rakið og að tjón álitssbeiðanda megi að öllu leyti rekja til sinnuleysis seljanda. Í þeim gögnum sem lögð hafi verið fram meig m.a. sjá á tölvupóstsamskiptum illi álitssbeiðanda og seljanda að starfsmenn seljanda voru óumdeilanlega meðvitaðir um framleiðslugalla í sams konar bifreiðum og að í tölvupóstsamskiptum sem álitssbeiðandi hafi lagt fram megi glöggt sjá að evrópskir umboðsaðilar framleiðanda bifreiðarinnar voru sérstaklega látnir vita af gallanum. Vísar álitssbeiðandi einnig til tölvupóstsamskipta milli álitssbeiðanda og þáverandi framkvæmdastjóra seljanda frá 20. júní 2013, þar sem framkvæmdastjórinn svarar fyrirspurnum álitssbeiðanda m.a. á eftirfarandi hátt: „Hvað varðar upplýsingasöfnun að þá er það ljóst að þessar vélar hafa verið að fara.“ Ennfremur kemur fram í tölvupósti frá framkvæmdastjóranum, dags. 27. maí 2013, að hann kannist við umræddan galla, en þar segir: „Í þessum vélum hefur ekkert verið að klicka nema tímagírinn, annað hefur verið í lagi.“ Telur álitssbeiðandi að þessi ummæli sem og önnur tölvupóstsamskipti við starfsmenn seljanda verði ekki túlkuð með neinum öðrum hætti en að seljandi hafi verið grandvís um umræddan framleiðslugalla en ekki upplýst álitssbeiðanda um þá tjónshættu sem af gallanum leiddi fyrr en tjónið var komið fram. Hafi seljandi þannig verið

í vondri trú við sölu eða þjónustu á bifreiðinni, sem hafi leitt til mikils tjóns fyrir álitsbeiðanda. Telur álitsbeiðandi að framferði seljanda hafi ekki verið í samræmi við heiðarleika eða góða trú sbr. 33. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup, en ákvæðið fjalli um undantekningar frá reglum um tilkynningar á galla. Skipti þannig engu máli hvort tilkynning barst innan 2 ára reglu lausafjárkaupalaganna. Tekur álitsbeiðandi og fram að henni þyki óeðlilegt að fyrirtæki sem starfi á þjónustusviði og hreyki sér af þjónustu við viðskiptavini sína skuli ekki taka mark á umsögnum viðskiptavina framleiðanda á alþjóðavettvangi eða frá fagaðilum sem þjónusta bifreiðar frá framleiðanda.

Meðfylgjandi frekari athugasemdum álitsbeiðanda er afrit af tilvísuðum tölvupóstsamskiptum.

## VII

### Niðurstaða kæruneftdarinnar

Kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og seljanda falli undir valdsvið neftdarinnar, 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 kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa. Ágreiningur aðila fellur undir nr. 50/2000 um lausafjárkaup þar eð upphaflegur kaupandi bifreiðarinnar var einkahlutafélag og geta viðskiptin því ekki fallið undir lög nr. 48/2003 um neytendakaup, sbr. 3. mgr. 1. gr. þeirra laga. Þrátt fyrir að núverandi eigandi bifreiðarinnar geti talist neytandi í skilningi lagagreinarinnar, getur hún ekki átt meiri rétt á hendur neftndum seljanda, en einkahlutafélag það er upphaflega keypti bifreiðina nýja átti, sbr. 84. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

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

Eins og að framan er rakið keypti álitsbeiðandi bifreiðina xx-000 hinn 29. maí 2013 af einkahlutafélagi sem hún er í fyrirvari fyrir. Einkahlutafélagið keypti bifreiðina nýja af seljanda hinn 14. janúar 2008. Er bifreiðin af gerðinni Nissan Navara, árgerð 2008, fyrst skráð hinn 14. janúar 2008. Í maí 2013 kom upp alvarleg bilun í vél bifreiðarinnar og var vélin skoðuð lauslega á verkstæði seljanda hinn 24. maí 2013. Við skoðunina kom í ljós að neðri tímakedja var slitin, tannhjól á dælum ónýt og að líklega væri vélin ónýt, þó að sá fyrirvari væri gerður að skoða þyrfti vélinu betur til að meta það. Þegar bilunin kom upp var bifreiðin um 5 ára og 4 mánaða og ekin um 120.000 km.

Í 1. mgr. 85. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup segir 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 tilkynningarfreftir 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. Var sá tími löngu liðinn þegar umrædd bilun og eftirfarandi kvörtun álitsbeiðanda kom fram.

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 ekki staðið rétt að innköllunum framleiðanda eða öðrum leiðbeiningum hvað varðar umrædda bifreið, geti sú háttsemi fallið undir fyrrnefnt ákvæði, enda megi rekja tjón álitsbeiðanda til þessa. Í skýringum við greinina sem fylgdi frumvarpi til laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup segir m.a. að ákvæðið nái einkum yfir galla sem rekja megi til atvika sem seljandinn vissi um eða gat ekki verið ómeðvitaður um en skýrði kaupanda ekki frá. Er tekið sem dæmi að ákvæðið geti átt við þegar seljandi bifreiðar upplýsir ekki að bifreiðin hafi áður skemmst mikið í árekstri, ef einmitt það atriði skipti máli við mat á gallanum. Hvort ákvæðið geti átt við í þeim tilvikum þar sem einhverskonar farmleiðslugalli í bifreiðum getur í einhverjum tilvikum valdið bilun sem leiðir til tjóns eins og undirliggjandi tilviki, verður hins vegar að ráðast af mati á því hvort slíkar bilanir í tengslum við framleiðslugalla hafi verið svo algengar að það geti talist til vítaverðs gáleysis að tilkynna ekki um slíkt.

Svo sem rakið er að framan skoðaði bifvélavirki gögn málsins og veitti álit sitt á þeim gögnum. Í áliti bifvélavirkjans segir m.a. eftirfarandi:

„Samkvæmt gögnum málsins eru gerð góð skil á því hvers vegna neðri tímakedja vélarinnar gefur sig. Í gögnum málsins, fskj.8, segir að framleiðandi keðjanna sé franskur og séu notaðar í framleiðslu til ársins 2010. Gæði þessa keðja virðist vera gríðarlega misjöfn. Virðist að keðjurnar hafi verið að gefa sig frá 70 þús. km. notkun í nokkur hundruð þúsund kílómetra notkun. Þetta ræðst mikið af hvernig notkun og viðhaldi bifreiðarinnar er háttáð hver endingin verður. Reynsla bifreiðaeigenda af einföldum tímakedjum er misjöfn og er líftími þeirra mun styttri en tvöföldu keðjanna. Þrátt fyrir þetta virðast framleiðendur ekki mæla með að þeim sé skipt út eftir ákveðna notkun eins og í vélum með tímareimunum, en í slíkum vélum er venjulega ráðlagt af framleiðanda að skipta þeim út eftir ákveðna notkun, annaðhvort í mánuðum eða kílómetrum eftir því sem kemur á undan. Keðjan í xx-000 endist 64 mánuði og 10 daga eða 115500 km. samkvæmt gögnum málsins. Samkvæmt reynslu og þeirri staðreynd að einföld keðja sem er að knýja tvo aðra hluti hlýtur að slitna helmingi hraðar en tvöföld keðja. Það væri þá eðlilegra að þegar svo er háttáð að framleiðandi eða seljandi myndi ráðleggja eigendum athugun á keðjunni því það má segja hún gefur sig fyrr en seinna við þessar aðstæður. Þá getum við sagt að framleiðandi beri þá hag kaupenda eða notenda fyrir augum eins og er gert í sambandi við vélar sem eru með tímareimar.

Niðurstaða mín í þessu máli er sú að eftir að það byrjar að vitnast að tímakedjurnar geti slitnað og valdið því tjóni sem lýst er í álitsbeiðninni þá á framleiðandinn og/eða umboðsaðili bifreiðarinnar að láta eigendur vita að þeir geti orðið fyrir því tjóni sem verður við slit keðjunnar. Er þá sú þjónusta til að vernda hag eigenda þessara bifreiða eins og er gert með þær bifreiðar sem eru með tímareimar, en eigendum slíkra bifreiða er ráðlagt að athuga hvort það sé þörf á því eftir ákveðna notkun, að skipta tímareim.“

Af gögnum málsins má og ráða að seljanda hafi verið kunnugt um að vélar í samskonar bifreiðum hefðu verið að gefa sig. Hins vegar kemur fram að framleiðandi bifreiðarinnar, en nefndur seljandi er umboðsaðili þess aðila héraðs, hafi ekki gefið út tilmæli eða innkallanir í tengslum við umræddar tímakedjur. Ekki liggur fyrir í málinu hve algengar umræddar bilanir voru, en til að fallast mætti á að um vítavert gáleysi væri að ræða af hálfu seljanda yrði umrædd bilun að vera verulega algeng í bifreiðum sömu gerðar. Að þessu virtu telur kærunefndin að ekki verði fallist á að seljandi hafi sýnt af sér vítavert gáleysi í skilningi 33. gr. laganna. Þegar af þeim sökum verður að hafna kröfum álitsbeiðanda.

**VIII**  
**Álitsorð**

Kröfum X er hafnað.

---

Pétur Örn Sverrisson  
formaður

---

Jón Rúnar Pálsson

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir