

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 19. maí 2015 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-80/2014:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 29. september sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hann telur vera á bifreið, sem hann keypti af Y, hér eftir einnig nefnd seljandi. Álitsbeiðandi krefst annað hvort riftunar eða að seljandi standi straum af viðgerðarkostnaði.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 1. október sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau hinn 13. október. Með bréfi, dags. 14. október, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær hinn 20. október. Með bréfi, dags. 23. október, var seljanda gefinn kostur á frekari andsvörum og bárust þau hinn 3. nóvember. Með bréfi, dags. 11. nóvember, var álitsbeiðanda gefinn kostur á frekari andsvörum og bárust þau hinn 14. nóvember. Með bréfi, dags. 20. nóvember var seljandi gefin kostur á enn frekari andsvörum og bárust þau hin 1. desember. Með bréfi, dags. 11. maí, var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni og gögnum sem henni fylgdu kemur fram að hinn 30. júní 2014 keypti álitsbeiðandi bifreiðina xx-000 af seljanda fyrir kr. 1.250.000. Var bifreiðin af gerðinni VW Passat Comfortline, árgerð 2006, fyrst skráð 19. apríl 2005 og við kaupin hafði bifreiðinni verið ekið 79.000 km. Fóru kaupin fram gegnum bifreiðasala. Segir álitsbeiðandi að tveimur dögum eftir kaupin hafi hann beðið bifreiðasala þann er hafði milligöngu um kaupin að hafa samband við seljanda til að kanna hvers vegna það væri olúbrúsi í skotti bifreiðarinnar, enda hafi það komið sér á óvart að jafn lítið ekin bifreið brenndi olú. Mun álitsbeiðandi hafa fengið þau svör frá seljanda að hún hafi viljað að hann vissi hvernig olía væri notuð á bifreiðina, en ekki væri um óeðlilega olúbrennslu að ræða. Segir álitsbeiðandi síðan að eftir u.þ.b. 1.000 km akstur hafi vantað um 1 lítra af olú á vél bifreiðarinnar. Hafi hann bætt 1 lítra á vélina en þá hafi kviknað „low wahser“ ljós í mælaborði bifreiðarinnar, sem hefði átt að vísa til þess að forðabúr fyrir rúðuvökva væri tóm. Það reyndist hins vegar fullt. Opnaði álitsbeiðandi forðabúrið og sá þá að neminn sem átti að senda skilaboð í mælaborðið var horfinn. Búið var að kítta í gatið þar sem neminn var ásamt því að búið var að tengja nemann við „jumper“ til að ljósið myndi ekki kvikna í mælaborðinu, en annar vírinn hafði dottið úr tenginu og því kviknaði umrætt ljós. Pantaði álitsbeiðandi nýjan „sviss“, skipti um hann og var þá vandamálið úr sögunni. U.þ.b. mánuði síðar, en á þeim tíma hafði bifreiðinni verið ekið um 800 km, kviknaði vélarljós í mælaborði bifreiðarinnar á nýjan leik. Kom í ljós að enn vantaði olú á vél bifreiðarinnar og bætti álitsbeiðandi 1 lítra á vélina. Á nýjan leik setti álitsbeiðandi sig í samband við bifreiðasalann til að kanna hvort seljanda vissi eitthvað um málið, en svo var ekki. Á þessum tímamarki segir álitsbeiðandi að vél bifreiðarinnar hafi verið orðin mjög kraftlaus og byrjuð að ganga illa. Var því farið með bifreiðina á verkstæði. Þar hafi fljótlega komið í ljós að kerti í vél voru of löng og var skipt um þau. Kom einnig í

ljós að eitt kertið var blautt af olú og á það vantaði enda sem hafði brotnað af með þeim afleiðingum að sprunga hafði komið í stimpil. Eins var talið að tímakedja og strekkjari væru ónýt ásamt bæði aftari og fremri hvarfakút. Segir álitsbeiðandi að augljóst sé að átt hafi verið við aftari hvarfakútinn og telur álitsbeiðandi það benda til þess að seljandi hafi vitað af vandamálinu allan tíman. Seljandi hafi látið skipta um kertin, sem aftur hafi brotið stimpilinn, vélin byrjað að sóta, stíflað aftari hvarfakútinn fyrst og síðan þann fremri. Hún hafi síðan látið hreina „elementið“ úr aftari hvarfakútnum og svo selt bifreiðina. Bifreiðin hafi síðan bilað eftir u.þ.b. 2-3.000 km notkun. Telur álitsbeiðandi að framangreind háttsemi seljanda hafi valdið honum umtalsverðu tjóni. Ekki sé hins vegar enn ljóst hve mikið það tjón sé, þar sem viðgerðum sé ekki lokið á bifreiðinni. Segir álitsbeiðandi að fyrirbyggjandi sé að viðgerðarkostnaður muni slaga upp í kaupverð bifreiðarinnar enda liggi fyrir að kaupa þurfi nýjan stimpil, nýja tímakedju, nýjan tímakedjustrekkjara, nýja hvarfakúta og ný kerti. Þá þurfi að plana hedd og skipta um heddpakkningu.

Sem fyrr segir krefst álitsbeiðandi riftunar eða skaðabóta sem nemi viðgerðarkostnaði. Meðfylgjandi álitsbeiðni er afrit af kaupsamningi og afsali.

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda kemur m.a. fram að seljandi hafi átt hina umþrættu bifreið frá því 2008 og að bifreiðin hafi reynst henni vel í alla staði og ekki bilað óvænt. Viðgerðir á bifreiðinni hingað til hafi verið vegna almenns viðhalds. Segir seljandi að í byrjun sumars 2014 hafi hún farið að huga að því að selja bifreiðina. Á sama tíma hafi komið í ljós að bifreiðin var ekki jafn viljug og áður að fara í gang og var því farið með hana á umboðsverkstæði. Þar var skipt um stýrslás. Engar aðrar bilanir hafi komið í ljós við tölvulestur á bifreiðinni. Þegar bifreiðin hafi verið seld hafi hún verið lítið keyrð, í góðu ástandi og fengið reglulegt eftirlit líkt og sjá megi á smurbók bifreiðarinnar. Segir seljandi að hvað varði kvartanir álitsbeiðanda um olúbruna þá sé bifreiðin af gerð bifreiða sem þekktar séu fyrir að brenna olú, en ekki þó í þeim mæli að skaði hljótist af. Bendir seljandi og á að álitsbeiðandi hafi verið búinn að aka bifreiðinni um 2-3.000 km þegar að hún fór að verða kraftlaus. Eftir skoðun á verkstæði sé því síðan haldið fram að of löng kerti hafi verið sett í vél hennar sem hafi síðan gert sprungu á stimpil. Segir seljandi að ný kerti hafi verið sett í bifreiðina 2004 og hafi henni verið ekið síðan án þess að nokkuð athugavert hafi verið við gang vélar hennar. Segist seljandi hafa rætt við verkstæðisformann umboðsverkstæðis fyrir bifreiðar af umræddri gerð og hafi sá aðili tjáð henni að ef sett hafi verið of löng kerti í vél bifreiðarinnar hefði það átt að koma fram fljótlega. Sami aðili hafi einnig sagt að gat að sprunga í stimpili gæti einnig verið rakin til annarra orsaka, svo sem of sterkar bensínblöndu. Hvað varði hvarfakúta þá hafi verið farið með bifreiðina á verkstæði í febrúar 2014 þar sem gert hafi verið við útblásturskerfi hennar og hreinsað úr hvarfakútnum. Segir seljandi að fullyrðingar um að hún, sem ekkert vit hafi á bifreiðum, hafi haft vitneskju um að eitthvað væri að bifreiðinni þegar hún var seld, geti ekki staðist. Að lokum bendir seljandi á að samkvæmt afsali hafi álitsbeiðanda verið bent á að láta óháðan aðila meta ástand bifreiðarinnar.

Meðfylgjandi andsvörum er afrit af reikningi bifreiðaverkstæðis, dags. 19. febrúar 2014, vegna viðgerða á útblásturskerfi og hvarfakút, sem og afrit af reikningi umboðsverkstæðis vegna stýrsláss, dags. 26. júní 2014.

V

Athugasemdir álitsbeiðanda við andsvör seljanda

Í athugasemdum álitsbeiðanda við andsvör seljanda kemur m.a. fram að álitsbeiðandi starfar sem tækniskoðunarmaður og er menntaður flugvirki. Þá segist álitsbeiðandi vera fróður um viðhaldsmál bifreiða ástamt því að hafa unnið á smurstöð í 3 ár. Segist hann ekkert athugavert hafa séð við skoðun á bifreiðinni. Honum hafi þó þótt bifreiðin kraftlaus miðað við svipaða bifreið sem hann noti í vinnu sinni, en talið það eðlilegt þar sem vinnubifreiðin sé með 2000 cc vél en hin umþrætta bifreið aðeins 1600 cc vél. Bendir álitsbeiðandi á að til þess að sjá að stimpill bifreiðarinnar væri gallaður hefði þurft að taka vél bifreiðarinnar í sundur. Það sé að sjálfsgöðu ekki gert við venjulega söluskoðun og því sé útilokað að vart hefði orðið við það vandamál við skoðun fyrir kaupin. Vegna þessa telur álitsbeiðandi að bifreiðin hafi verið í mun verra ástandi en búast mátti við miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti. Rekur álitsbeiðandi næst að frágangur á skynjara í forðabúri bendi til þess að vísitandi hafi verið reynt að fela þann galla og að útilokað sé annað en seljandi hafi vitað af umræddu vandamáli. Þá bendir álitsbeiðandi á að til þess að sjá að vél bifreiðar brenni óeðlilegu magni af olíu þurfi að aka bifreiðinni í lengri tíma. Olíuforðabúr bifreiðarinnar hafi verið fullt við kaup, enda bifreiðin nýkomin úr olíuskiptum. Eftir 1.000 km akstur hafi hins vegar vantað 1 lítra á forðabúrið. Svo mikill olíubruni sé margfalt það sem búast megi við miðað við aldur og akstur bifreiðarinnar. Seljandi hljóti að hafa vitað af olíubrunanum. Bendir seljandi og á að takki á handbremsu hafi dottið af tveim dögum eftir kaup og að greinilegt sé að takkinn hafi verið látinn rétt tolla á sínum stað með lími. Þá sé aftari hvarfakútur bifreiðarinnar ónýtur en það sé ekki hægt að sjá nema með sérstakri skoðun þar sem kúturinn líti eðlilega út og ástand hans hefði því ekki komið fram við venjulega skoðun. Segir álitsbeiðandi að allir framanraktir gallar verði raktir til vanrækslu og blekkinga seljanda og að útilokað hafi verið að sjá gallana nema að taka bifreiðina í sundur o.fl. Seljandi hafi hlotið að vita af umræddum göllum og ljós sé að seljandi hafi vanrækt að tilkynna álitsbeiðanda um þá við kaupin.

Næst rekur álitsbeiðandi að sú viðgerð sem framkvæmd hafi verið á hvarfakút bifreiðarinnar geti ekki talist til almenns viðhalds hvorki á almennum verkstæðum né hjá umboðsverkstæði. Hvarfakúturinn hafi aðeins verið tekinn í sundur og fjarlægðar úr honum mengunarvarnarbúnaður. Enginn reki hafi hins vegar verið gerður að því að finna hið raunverulega vandamál, en stíflaður hvarfakútur sé aðeins afleiðing af annarri bilun. Hvað varðar kerti bifreiðarinnar bendir álitsbeiðandi á að varla hafi verið skipt um þau árið 2004 úr því bifreiðin var ekki framleidd fyrr en ári síðar. Kertaskiptin séu og ekki skráð í viðhaldsbækur bifreiðarinnar, né viðgerð á hvarfakút. Eitt kertið hafi verið brotið og beyglað út á þeim strokki sem brotinn stimpill fannst. Hvort sem það hafi verið kertið sem braut stimpilinn eða of mikið bensín vegna stíflaðs hvarfakúts skipti ekki höfuðmáli. Segir álitsbeiðandi að skýringar umboðsverkstæðis sem seljandi vísi til séu réttar. Þegar þúst stíflist líkt og gerst hafi hjá seljanda þá fari ekki loft inn á vélina heldur verði bensínblandan sterkari sem orsaki svokallað „vapor lock“ sem getur leitt það af sér að stimpill brotnar. Þetta hafi líklega gerst í byrjun árs 2014 þar sem hvarfakútur var í kjölfarið tekinn í sundur á verkstæði. Þetta útskýri síðan olíubræk við olíuáfyllingarlok sem sást við skoðun á bifreiðinni. Bifreiðasalinn hafi talið að olíubrækin hefði orsakast vegna mistaka við olíuskipti. Líklegra sé hins vegar að loft sem hafi pressast inn á vélina vegna brotins stimpils hafi valdið því að olía frussaðist út um áfyllingarlokið. Telur álitsbeiðandi að framangreint sýni fram á að fúskviðgerðir á bifreiðinni hafi gert það að verkum að bifreiðin sé nú mikið biluð. Umræddar bilanir hafi síðan eyðilagt fremri hvarfakút bifreiðarinnar. Segir álitsbeiðandi að nú sé svo komið að bifreiðin hafi verið á verkstæði í 7 vikur og ekki hafi reynst hægt að gera við vélina, heldur hafi verið útveguð önnur vél. Telur álitsbeiðandi að viðgerðarkostnaður muni nema um kr. 800.000 og krefst hann þess að kaupunum verði rift og að álitsbeiðandi greiði umræddan kostnað. Þá krefst álitsbeiðandi bóta vegna þess að á viðgerðartímanum hafi bifreiðin ekki nýst honum.

VI

Frekari andsvör seljanda

Í frekari andsvörum seljanda kemur m.a. fram að seljandi telur að álitsbeiðandi gefi sér að reynt hafi verið að leyna viðgerð á útblásturskerfi bifreiðarinnar. Það sé ekki rétt. Seljandi hafi heyrt hljóð í pústurrörinu og því farið með bifreiðina á verkstæði. Þar hafi verið gert við pústið og bifreiðin yfirfarin. Segist seljandi ekki hafa haft ástæðu til að efast um viðgerðina enda hafi hún ekki haft neina þekkingu á vélbúnaði bifreiða. Þá eigi þjónustuskilmálar umboðs ekki lengur við í málinu þar sem bifreiðin sé orðin 8 ára gömul. Þá er því hafnað að olíubrúsi í skotti bifreiðarinnar bendi til þess að ætlunin hafi verið að leyna nokkru fyrir álitsbeiðanda. Eins er það leiðrétt að skipt var um kerti fyrir 4 árum, en ekki árið 2004. Eins gerir seljandi athugasemdir við lýsingu álitsbeiðanda á samskiptum þeirra á milli eftir kaupin og segir lýsingu álitsbeiðanda ekki standast að öllu leyti.

VII

Frekari athugasemdir álitsbeiðanda

Í frekari athugasemdum álitsbeiðanda kemur m.a. fram að álitsbeiðandi telur ástæðu til að ítreka að þrátt fyrir að seljandi hafi e.t.v. ekki þekkingu á viðgerðum bifreiða, sé hún ekki ábyrgðarlaus gagnvart galla á hinni umþrættu bifreið. Segir álitsbeiðandi að hann gefi sér ekki að seljandi hafi vísvitandi selt bifreiðina gallaða, heldur dragi hann þá ályktun af kvittunum vegna viðgerða á bifreiðinni sem og öðrum gögnum. Meðfylgjandi frekari athugasemdum álitsbeiðanda er endanlegur reikningur vegna viðgerða á hinni umþrættu bifreið, dags. 11. nóvember 2014, að fjárhæð kr. 760.271.

VIII

Enn frekari andsvör seljanda

Í enn frekari andsvörum seljanda kemur m.a. fram að seljandi telur að álitsbeiðandi hafi fullyrt að bifreiðin hafi verið seld vísvitandi biluð. Hið rétta sé að gert hafi verið við bifreiðina fyrir söluna á viðurkenndu verkstæði og engar gagntruflanir hafi verið í bifreiðinni hvorki fyrir né eftir þá viðgerð. Þá er bent á að engar gagntruflanir hafi komið fram fyrr en um 2 mánuðum eftir söluna.

IX

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. 48/2003 um neytendakaup, sbr. 2. og 3. mgr. 1. gr. laganna, enda fóru kaupin fram fyrir milligöngu bifreiðasala.

Við afgreiðslu málsins hefur kærunefndin 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 30. júní 2014 fyrir kr. 1.250.000. Var bifreiðin af gerðinni VW Passat Comfortline, árgerð 2006 og var fyrsti skráningardagur hennar 19. apríl 2005. Bifreiðin var því rúmlega 9 ára á kaupdegi og hafði verið ekið 79.000 km þegar kaupin fóru fram samkvæmt því sem kemur fram í kaupsamningi og afsali.

Í kaupsamningi og afsali fyrir umþrættri bifreið, dags. 30. júní 2014, 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.“

Samkvæmt þessum ákvæðum kaupsamningsins falla kaupin á bifreið álitsbeiðanda undir 17. gr. neytendakaupalaga sem nær til sölu hlutar „í því ástandi sem hann er“ og sölu

hluta á uppboði. Sala á notuðum hlutum fellur því alla jafna undir þessi lagaákvæði. Í 1. mgr. 17. gr. segir m.a.:

„Þótt söluhlutur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekkingum 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.“

Í 1. mgr. 16. gr. sem vísað er til í 17. gr. segir m.a. að söluhlutur teljist vera gallaður ef ákveðin atvik eða aðstæður eru fyrir hendi. Liðir b og c hljóða svo:

- „b. seljandi hefur við kaupin vanrækt að gefa upplýsingar um atriði varðandi hlutinn eða not hans sem seljandi hlaut að þekkja til og neytandi mátti ætla að hann fengi upplýsingar um, enda megi ætla að vanrækslan hafi haft áhrif á kaupin
- c. hann [söluhluturinn] svarar ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hefur við markaðssetningu eða á annan hátt gefið um hlutinn, eiginleika hans eða notkun nema seljandi sýni fram á að réttar upplýsingar hafi verið gefnar neytanda við kaupin eða að upplýsingarnar hafi ekki haft áhrif á kaupin.“

Þá segir ennfremur 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.

Í kaupsamningi og afsali kemur fram að álitsbeiðandi staðfestir að seljandi hafi vakið athygli hans á því að láta óháðan aðila meta ástand ökutækisins. Ekkert kemur fram í skjölum málsins að álitsbeiðandi hafi gert það. Engar haldbærar upplýsingar hafa komið fram um það hvort verð á bifreiðinni hafi á þeim tíma er kaupin fóru fram verið svipað og viðmiðunarverð á sambærilegum bifreiðum enda má segja að verð á bifreiðum á þessum aldri geti verið mjög mismunandi og farið m.a. eftir því hvernig bifreiðin lítur út og hvernig virðist hafa verið farið með hana.

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að fátt bendi til þess að bifreiðin svaraði ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hafði gefið um hana, sbr. c-lið 1. mgr. 16. gr. Verður því ekki litið svo á að galli hafi verið til staðar á þeim grundvelli. Nefndin telur jafnframt vandséð, þrátt fyrir fullyrðingar álitsbeiðanda um annað, að seljandi hafi vanrækt að gefa upplýsingar um atriði sem verulegu máli skiptu um bifreiðina, sbr. b-lið 1. mgr. 16. gr. Í því samhengi er þó rétt að benda á að þótt ýmislegt, m.a. viðgerð sem gerð var á bifreiðinni hinn 19. febrúar 2014, bendi til þess að ástand bifreiðarinnar gæti hafa verið með þeim hætti að skylt hefði verið að upplýsa um það við söluna, er ekki leitt í ljós að seljandi hafi vitað, eða hafi getað vitað um það ástand bifreiðarinnar við söluna.

Stendur þá aðeins eftir mat á því hvort ástand bifreiðarinnar hafi verið mun verra en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti, sbr. a-lið 1. mgr. 17. gr. laganna. Sem fyrr segir verður ekki ráðið af gögnum máls að álitsbeiðandi hafi látið skoða bifreiðina af til þess bærur aðila áður en kaupin fóru fram, t.a.m. með því að láta gera söluskoðun á bifreiðinni. Að mati kærunefndarinnar hefði slík skoðun að öllum líkindum ekki leitt í ljós að stimpill í vél bifreiðarinnar hafi verið brotinn eða við það að brotna. Að sama skapi sé ólíklegt að skoðunin, hefði hún farið fram, hefði leitt að í ljós að hvarfakútur eða hvarfakútar bifreiðarinnar væru ónýtir. Telur kærunefndin að það ástand sem bifreiðin reyndist vera í eftir söluna verði annarsvegar rakið til þess hvernig akstri hennar var háttáð

meðan hún var í eigu seljanda, en bifreiðin var afar lítið ekin á þeim árum sem seljandi átti bifreiðina. Þá bera gögn málsins það með sér að ekki hafi verið staðið rétt að þjónustu bifreiðarinnar, m.a. við kertaskipti og viðgerð á hvarfakút og verður í raun ekki sakast við seljanda hvað það varðar, enda þótt hún beri í raun endanlega ábyrgð á afleiðingum þess. Framangreint, þ.e. lítill akstur á líklega alla jafna lágum snúningi, sem og ísetning rangra kerta í vél bifreiðarinnar hefur líklega haft þær afleiðingar að stimpill í vél bifreiðarinnar gaf sig. Þó vera megi að stimpill hafi ekki verið búinn að gefa sig endanlega við kaupin, standa líkur til þess að hann hafi verið við það að gera það á þeim tíma. Eftir að álitsbeiðandi keypti bifreiðina og hóf að aka henni, að því er virðist með hefðbundnum hætti, má búast við því að ýmis óhreinindi sem safnast hafi fyrir í vél bifreiðarinnar hafi byrjað að hreinsast út með hinum ýmsu afleiðingum sem leiddu til þess að leggja þurfti út í umfangsmiklar viðgerðir á bifreiðinni. Er það því mat kærunevndarinnar að ástand bifreiðarinnar hafi verið verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti sbr. a-lið 1. mgr. 17. gr. laganna. Kærunevndin vill þó taka fram að ekkert bendir til þess að seljandi hafi verið meðvitaður um hve slæmt ástand bifreiðarinnar var.

Í 26. gr. laga nr. 48/2003 segir að reynist söluhlutur gallaður og gallinn hvorki sök kaupanda né stafi af aðstæðum sem hann varða getur neytandi samkvæmt ákvæðum 29. – 33. gr. laganna krafist úrbóta, nýrrar afhendingar, afsláttar, riftunar og skaðabóta ásamt því að halda eftir greiðslu kaupverðs samkvæmt ákvæðum 28. gr. Álitsbeiðandi hefur í máli þessu krafist riftunar á kaupunum, auk skaðabóta samkvæmt framlögðum reikningi vegna viðgerða að fjárhæð kr. 760.271. Eins gerir álitsbeiðandi bótakröfu vegna þess að bifreiðin stóð ónothæf á verkstæði í um 2 mánuði.

Hvað varðar bótakröfu álitsbeiðanda vegna kostnaðar í tengslum við að bifreiðin nýttist álitsbeiðanda ekki á meðan gert var við hana, þá er sú krafa engum gögnum studd og verður því ekki tekin afstaða til hennar. Hvað varðar riftunarkröfu álitsbeiðanda er rétt að benda á að hin umþrætta bifreið var seld hinn 15. janúar s.l. Af þeirri ástæðu er því ekki hægt að fallast á riftun, að því gefnu að fyrir því væru forsendur. Er því ekki tilefni til að fjalla frekar um þá kröfu. Hvað varðar viðgerðina sem gerð var á bifreiðinni er rétt að hafa í huga að bifreiðin var rúmlega 9 ára gömul við kaupin og mátti álitsbeiðandi því búast við því að einhverra viðgerða yrði þörf á bifreiðinni. Þá ber einnig að horfa til þess að nýtt kemur í stað notaðs. Verður því kærunevndin, m.v. það sem að framan er rakið, að meta bætur að álitum og eru þær hæfilega metnar kr. 400.000.

X

Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda, X, kr. 400.000.

Pétur Örn Sverrisson
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir