

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

Hinn 21. október 2019 gaf kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu M-101/2018.

### **I**

#### **Álitaefni og kröfugerð**

Þann 18. desember 2018 bað X, hér eftir álitsbeiðandi, um álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á bifreið af Y, hér eftir seljandi. Álitsbeiðandi segir bifreiðina gallaða og krefst skaðabóta vegna viðgerðarkostnaðar.

### **II**

#### **Málsmeðferð kærunefndarinnar**

Með bréfi, dags. 19. desember 2018, var seljanda gefinn kostur á andsvörum við álitsbeiðninni og var honum veittur tveggja vikna frestur til að skila þeim. Álitsbeiðni var aftur send til seljanda þann 16. apríl 2019 og honum gefinn kostur á að skila inn andsvörum. Seljandi nýtti sér þá heimild og bárust andsvörin 24. apríl 2019. Frekari athugasemdir bárust ekki til nefndarinnar. Með bréfi, dags. 15. október 2019, var aðilum tilkynnt að kærunefndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

### **III**

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

Álitsbeiðandi festi kaup á notaðri bifreið af gerðinni Z 5008, árgerð 2013, af seljanda þann 13. janúar 2017. Kaupverð bifreiðarinnar var 2.820.000 krónur og hafði henni verið ekið 55.000 km við kaupin. Þann 30. janúar 2017, þegar 17 dagar voru liðnir frá kaupunum, varð álitsbeiðandi var við hráolífuleka og mikla hráolífulykt í bifreiðinni. Bifreiðinni var því ekið á bifvélaverkstæði P í viðgerð. Í skýrslu verkstæðisins, sem lögð hefur verið fram í málinu, segir að í viðgerðinni hafi verið skipt um spíssarör 1 – 4, skipt um slefrör, hráolífusíu og lok á síu. Þann 9. febrúar 2017 var viðgerðinni lokið og greiddi álitsbeiðandi reikning vegna viðgerðarinnar að fjárhæð 80.031 krónur. Eftir nokkrar samræður við seljanda féllst hann á að greiða viðgerðarkostnaðinn.

Í maí 2017 varð álitsbeiðandi aftur var við hráolífuleka og lykt í bifreiðinni. Bifreiðin fór því aftur í viðgerð á sama verkstæði þann 23. maí 2017. Í þeirri viðgerð var skipt um alla spíssa í bifreiðinni vegna leka og skipt um spíssaþéttingar. Viðgerðinni lauk 9. júní 2017 og greiddi álitsbeiðandi 232.939 krónur fyrir viðgerðina.

Rúmlega tveimur mánuðum síðar varð álitsbeiðandi á ný var við leka á spíssum og mikla hráolífulykt. Fór hann því með bifreiðina á verkstæðið að nýju til viðgerðar sem framkvæmd var 24. ágúst 2017. Í þeirri viðgerð var skipt um spíssa sem lak og spíssaþéttingu, álitsbeiðanda að kostnaðarlausu þar sem starfsmenn verkstæðisins töldu að spíssinn hafi verið gallaður eftir fyrri viðgerð í maí sama ár.

Í nóvember 2017 varð álitsbeiðandi í fjórða skipti var við hráolífuleka í bifreiðinni og fór því með bifreiðina á sama verkstæði að nýju. Eftir skoðun verkstæðisins var ákveðið að bifreiðin yrði send í nánari skoðun til umboðsaðila þar sem bifvélavirkjar verkstæðisins voru að sögn álitsbeiðanda „ráðþrota gagnvart síendurtekinni bilun“. Í viðgerð hjá verkstæði umboðsins var aftur skipt um alla spíssa í bifreiðinni þar sem talið var að spíssarnir sem settir voru í bifreiðina í maí sama ár hafi verið gallaðir. Einnig var skipt um öll spíssarör og öll slefrör við spíssa. Í gögnum verkstæðisins kemur fram að leki sé á samskeytum á spíssi við

spólu og að um mikinn leka sé að ræða. Orðrétt segir eftirfarandi: „Ath!! mikill leki ekki mælt með að keyra bíl fyrr en komið er í lag“. Viðgerðin tók þrjár vikur og lauk 9. desember 2017. Var ekki krafist greiðslu fyrir viðgerðina.

Í apríl 2018 varð álitsbeiðandi í fimmta skipti var við hráolíuleka og mikla hráolíulykt í bifreiðinni. Fór hann því aftur með bifreiðina á verkstæði í skoðun og viðgerð þann 23. apríl. Í gögnum frá verkstæðinu segir að leki hafi verið með samsetningu á spíssum 3 og 4 talið frá gírkassa og var skipt um þá. Við nánari skoðun kom í ljós að „það var búið að fjarlægja hráolíukælinn og setja bensín síu á milli“. Það olli því að mati bifvélavirkja verkstæðisins að bakþrýstingur í tankinn hækkaði og kæling var ekki rétt. Nýr kæli var í kjölfarið settur í bifreiðina og ný slanga, þar sem búið var að klemma eldri slönguna undir hlíf samkvæmt gögnum verkstæðisins. Þann 7. maí 2018 lauk viðgerðinni eftir tæpar þrjár vikur á verkstæði og greiddi álitsbeiðandi 117.298 krónur fyrir.

Að sögn álitsbeiðanda taldi bifvélavirki verkstæðisins að ekki væri unnt að slá orsök hráolíulekans fastri fyrr en „reynsla“ væri komin á viðgerðina. Var talin þörf á að bifreiðinni yrði ekið nokkra vegalengd svo staðfesta mætti að raunveruleg orsök lekans væri fundin, vegna sögu um endurtekinn leka. Í desember árið 2018 hafði álitsbeiðandi ekið bifreiðinni um 10.000 km frá viðgerð og var á þeim tíma talið fullvíst að orsök lekans hefði fundist í maí sama ár.

Álitsbeiðandi óskaði eftir upplýsingum frá fyrrum þjónustuaðila bifreiðarinnar um þær viðgerðir sem hefðu átt sér stað þegar bifreiðin var í eigu seljanda. Fékk álitsbeiðandi þær upplýsingar samkvæmt álitsbeiðni að viðgerðir hafi verið framkvæmdar þegar bifreiðin var í eigu seljanda þar sem m.a. var skipt um innspítungarspíss, hráolíudælu og tímareim vegna leka á innspítungarspíss. Nánar tiltekið var samkvæmt tölvupósti frá starfsmanni þjónustuaðilans skipt þann 9. september 2016 um „HDI dælu, tímareimasett, hráólíuskipti og olíu“. Þann 5. janúar 2017, átta dögum áður en álitsbeiðandi festi kaup á bifreiðinni, var skipt um spíss númer 4. Starfsmaður fyrrum þjónustuverkstæðisins gaf álitsbeiðanda þær upplýsingar í tölvupósti að það hefði komið „smá hráolía í tímareimina og við vildum skipta um hana. Vegna leka á spíss.“

Álitsbeiðandi telur að seljandi hafi látið framkvæma viðgerð á eldsneytiskerfi bifreiðarinnar sem geti í besta falli verið talin til bráðabirgða og hafi viðgerðin valdið galla í eldsneytiskerfi bifreiðarinnar. Þegar bensínsía var sett í stað hráolíukælingar í hráólíuslefkefli hafi það valdið þrýstingi á slefkerfið svo spíssar, slefrör, spíssarör og hráólíusía gáfu sig. Bendir álitsbeiðandi á að bensínsía sé ætluð bensíni sem hefur lægra seigjustig heldur en hráolía og þaðan stafi þessi mikli þrýstingur. Að sögn álitsbeiðanda sést þessi galli ekki við venjulega skoðun á verkstæði og hafi hann því ekki uppgötvast fyrr en eldsneytiskerfi bifreiða af sömu árgerð voru borin saman við bifreið álitsbeiðanda lið fyrir lið. Álitsbeiðandi bendir á að bensínsían hafi verið í bifreiðinni þegar álitsbeiðandi festi kaup á henni og seljandi hafi leynt þeim upplýsingum. Gerir álitsbeiðandi þær kröfur fyrir kæruneftinni að seljanda verði gert að greiða viðgerðarkostnað vegna galla.

#### IV

##### Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda segir seljandi að hann telji sig á engan hátt bera ábyrgð á þeim kostnaði sem álitsbeiðandi hefur þurft að greiða fyrir viðgerðir á bifreiðinni. Þá bendir seljandi að of langur tími sé liðinn frá kaupnum til að álitsbeiðandi geti gert slíka kröfu.

#### V

##### Niðurstaða kæruneftdarinnar

Kærunefnd 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 kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa. Ágreiningur aðila fellur undir lög nr. 48/2003 um neytendakaup.

Líkt og að framan er rakið keypti álitsbeiðandi bifreið af gerðinni Z 5008, árgerð 2013, af seljanda þann 13. janúar 2017 fyrir 2.820.000 krónur. Bifreiðinni hafði verið ekið 55.000 km við kaupin. Í kaupsamningi og afsali vegna kaupa á bifreiðinni, dags. 13. janúar 2017, 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 16. og 17. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup (nkpl.). Í 1. mgr. 17. gr. nkpl. kemur fram að þótt söluhlutur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekktum almennum fyrirvara teljist 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 b- og c- lið 16. gr. segir síðan að söluhlutur sé gallaður ef:

- „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 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;“

Í 3. mgr. 16. gr. nkpl. kemur síðan fram 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 annars vegar kveðið á um upplýsingaskyldu seljanda og aðgæsluskyldu kaupanda, auk þess sem í a- lið 1. mgr. 17. gr. er kveðið á um að söluhlutur sé gallaður þegar ástand hans er verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Í gögnum málsins liggur fyrir að seljandi fór með bifreiðina í viðgerð þann 9. september 2016 þar sem skipt var um HDI dælu, tímareimasett, hráolíu og olíu. Að sögn viðgerðaraðila var skipt um tímareimasett vegna þess að hráolía var komin í tímareimina vegna leka á spíss. Átta dögum fyrir kaupin, þann 5. janúar 2017, var svo skipt um spíss númer 4 af hálfu seljanda. Aðeins 17 dögum eftir kaupin, þann 30. janúar 2017, varð álitsbeiðandi var við mikla hráolíulykt vegna leka á spíssum. Bifreiðin fór þá í viðgerð en rúmlega þremur mánuðum síðar varð álitsbeiðandi aftur var við hráolíuleka. Eftir viðgerð í það skipti liðu rúmlega tveir mánuðir þar til álitsbeiðandi varð á ný var við leka á spíssa. Bifreiðin fór því að nýju í viðgerð. Þremur mánuðum eftir þá viðgerð kom aftur upp leki á spíssa. Eftir þá viðgerð liðu svo aðeins fjórir mánuðir þar til leka fór að nýju.

Með hliðsjón af framangreindri atburðarás telur kærunefndin liggja fyrir í málinu að hráolíuleki hafi verið til staðar með spíssum í bifreiðinni bæði fyrir og eftir að álitsbeiðandi festi kaup á henni. Var orsök hráolíulekans talin sú að hráolíukælir bifreiðarinnar hafði verið fjarlægður þegar bifreiðin fór í viðgerð áður og var bensínsía sett í staðinn. Olli það bakþrýstingi í tankinn og kæling var ekki rétt samkvæmt gögnum bifreiðaverkstæðisins. Eftir

að nýr kælir var settur í bifreiðina 7. maí 2018 hefur álitsbeiðandi ekki aftur orðið var við hráolíuleka. Kærunefndin telur ekkert liggja fyrir í málinu um að seljanda hafi verið kunnugt um að hráolíuleki væri enn til staðar eða að fyrri viðgerðir hafi verið ófullnægjandi. Hins vegar voru skýr tengsl á milli þeirra viðgerða sem framkvæmdar voru fyrir og eftir kaup álitsbeiðanda á bifreiðinni.

Álitsbeiðandi festi kaup á bifreiðinni fyrir 2.820.000 krónur þegar bifreiðin var fjögurra ára og hafði verið ekið 55.000 km. Bifreiðin bilaði svo aðeins 17 dögum eftir kaupin og bilaði ítrekað að nýju eftir viðgerðir með um það bil tveggja til fjögurra mánaða millibili, ávallt vegna hráolíuleka, þar til orsök lekans fannst í apríl árið 2018. Verður nefndin samkvæmt öllu framangreindu að fallast á það með álitsbeiðanda að bifreiðin hafi verið haldin galla við kaupin, sbr. a-liður 1. mgr. 17. gr. nkpl.

Ákvæði 26. gr. nkpl. mælir fyrir um þau úrræði sem geta staðið neytanda til boða vegna galla á söluhlut, en þau eru að halda eftir greiðslu kaupverðs, úrbætur eða ný afhending, afsláttur, riftun og skaðabætur.

Skilyrði þess að neytandi geti borið fyrir sig galla á söluhlut og beitt vanefndarúrræðum neytendakaupalaga er að neytandi tilkynni seljanda að hann muni bera galla fyrir, sig án ástæðulauss dráttar frá því hann varð galla var eða mátti verða hans var, sbr. 1. mgr. 27. gr. nkpl. Frestur neytanda til að leggja fram kvörtun er þó aldrei styttri en tveir mánuðir frá því hann varð var við galla. Þá segir í 2. mgr. ákvæðisins að neytandi geti ekki borið galla fyrir sig ef hann leggur ekki fram kvörtun innan tveggja ára frá þeim degi er hann veitti söluhlut viðtöku. Fresturinn getur þó verið allt að fimm ár ef söluhlut er ætlað verulega lengri endingartími en almennt gerist um söluhluti.

Í gögnum málsins liggur fyrir að álitsbeiðandi hafði ekki samband við seljanda fyrr en um sjö mánuðum frá því að orsök hráolíulekans var talin fundin í maí 2018. Var þá liðið eitt ár og 11 mánuðir frá kaupunum. Álitsbeiðandi hefur gefið þá ástæðu fyrir því að hann leitaði ekki strax til seljanda, að bifvélavirki verkstæðisins hafi talið nauðsynlegt að aka bifreiðinni í nokkurn tíma til að slá því föstu að orsök endurtekens hráolíuleka væri loks fundin. Álitsbeiðandi ók bifreiðinni 10.000 km og var þá talið liggja fyrir að komið hefði verið í veg fyrir frekari hráolíuleka. Með tilliti til framangreinds telur kærunefndin að álitsbeiðandi hafi tilkynnt seljanda um galla á bifreiðinni án ástæðulauss dráttar í skilningi 1. mgr. 27. gr. nkpl.

Álitsbeiðandi hefur krafist greiðslu viðgerðarkostnaðar sem litið verður á sem kröfu um skaðabætur samkvæmt 33. gr. nkpl. Ákvæði 52. gr. laganna mælir fyrir um umfang skaðabóta. Meginreglan er sú að tap og útgjöld, sem neytandi verður fyrir vegna galla á söluhlut, skuli bætt að fullu. Með því á neytandi að verða eins settur og ef seljandi hefði réttilega efnt samninginn.

Af gögnum málsins verður ráðið að viðgerðarkostnaður vegna gallans hafi verið alls að fjárhæð 430.268 krónur. Þar af hefur seljandi þegar greitt 80.031 krónur. Tjón álitsbeiðanda nemur því 350.237 krónum vegna tveggja greiðslna, þeirrar fyrri að fjárhæð 232.939 krónur þann 9. júní 2017 og þeirrar seinni að fjárhæð 117.298 krónur 7. maí 2018. Nefndin álitur í samræmi við framangreint að seljanda beri að bæta álitsbeiðanda tjón sitt að fjárhæð 350.237 krónur vegna viðgerðarkostnaðar í formi skaðabóta.

## VI

### Álitsorð

Seljanda, Y, ber að greiða álitsbeiðanda, X, skaðabætur að fjárhæð 350.237 krónur.

---

Áslaug Árnadóttir  
formaður

---

Jón Rúnar Pálsson

---

Ívar Halldórsson