

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 13. febrúar 2018 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu M-21/2016.

I

Álitaefni og kröfugerð

Þann 22. febrúar 2016 bað X, hér eftir álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á notaðri bifreið af Y, hér eftir seljandi. Álitsbeiðandi segir bifreiðina gallaða og krefst skaðabóta að fjárhæð 1.336.721 krónur.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 29. febrúar 2016, var seljanda gefinn kostur á andsvörum við álitsbeiðninni og honum veittur tveggja vikna frestur til að skila þeim. Andsvör seljanda bárust nefndinni 22. mars 2016. Hinn 30 mars s.á. voru álitsbeiðanda send andsvörin til upplýsinga og bent á heimild hans til að hafa uppi athugasemdir vegna andvaranna. Hann nýtti sér ekki þá heimild. Frekari athugasemdir bárust nefndinni ekki. Með bréfi, dags. 3. júlí 2017, var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi keypti bifreiðina XX-000 þann 9. apríl 2015 af seljanda en kaupverðið var 5.200.000 krónur. Bifreiðin er af gerðinni Toyota Land Cruiser 120, árgerð 2006, og hafði verið ekin 169.953 km. á kaupdegi. Skömmu eftir kaupin, þegar álitsbeiðandi hafði ekið bifreiðinni 1500 km., kveðst hann hafa orðið var við að bifreiðin gekk illa, missti afl og glamrað hafi í henni. Álitsbeiðandi lét kanna ástæður þessa þann 12. maí 2015 og í ljós kom að spíssar bifreiðarinnar voru ónýtir, gat var á stimpli og að sögn álitsbeiðanda fékk hann þær upplýsingar frá verkstæði að orsakasamhengi væri á milli þessa tveggja atriða þannig að bilaði spíssinn hafi skotið gat á stimpilinn.

Í tengslum við kaupin var framkvæmd ástandsskoðun þar sem nokkur atriði fundust að bifreiðinni, en engin sem tengdust spíssum hennar eða öðru kostnaðarsömu viðhaldi. Að sögn álitsbeiðanda lá fyrir við kaupin að búið hafi verið að skipta um spíssa bifreiðarinnar. Með bréfi, dags. 5. júní 2015, krafði álitsbeiðandi seljanda um bætur vegna gallans og tjónsins en seljandi hafnaði allri bótaskyldu og þátttöku í kostnaði vegna gallans. Álitsbeiðandi ákvað í framhaldi að framkvæma sjálfur viðgerð á bifreiðinni í því skyni að takmarka tjónið sem af hlaust. Álitsbeiðandi telur að bifreiðin hafi verið haldin galla við kaupin samkvæmt 17. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Skammur tími leið frá því að kaupin fóru fram og galli bifreiðarinnar kom í ljós eða rétt rúmur mánuður og telur álitsbeiðandi að gallinn hafi verið til staðar við kaupin, sbr. 2. mgr. 18. gr. laganna.

Þar sem seljandi neitaði að greiða bætur vegna gallans ákvað álitsbeiðandi að leggja málið fyrir kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa og krefst hann skaðabóta að fjárhæð 1.336.721 krónur fyrir tjón sitt. Samkvæmt sundurliðun álitsbeiðanda og meðfylgjandi reikningum nam útlagður kostnaður hans við kaup á varahlutum og þjónustu við viðgerðina 586.721 krónum. Auk þessa kveðst álitsbeiðandi hafa framkvæmt umrædda viðgerð sjálfur og hafi það tekið 80 vinnustundir samkvæmt meðfylgjandi gögnum. Krafan sundurliðast samkvæmt því þannig að sannanlegur útlagður kostnaður nemur 586.721 krónum en

ófjárhagslegt tjón nemur 750.000 króna, þ.e. vegna eigin vinnuframlags, tapaðs tíma og óhagræðis.

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda tekur hann fram að hann hafi átt umrædda bifreið í mjög skamman tíma, en hann eignaðist hana í viðskiptum 9. febrúar 2015 og hún var seld álitsbeiðanda tveimur mánuðum síðar, þann 9. apríl. Hann hafi lítið sem ekkert ekið bifreiðinni sem megi sjá af aksturssögu hennar, en þann 23. janúar í skoðun hjá Frumherja var bifreiðin ekin 168.484 km. og við kaup álitsbeiðanda hafi hún verið ekin 169.953 km., eða 1.469 km. meira. Hins vegar hafi bifreiðin verið í eigu sama aðila í 8 ár áður en hún hafi komist í eigu seljanda. Telur hann því að krafa álitsbeiðanda eigi að beinast að fyrri eiganda en ekki að sér, enda muni hann þá eiga sömu kröfu á fyrri eiganda. Þá hafi seljandi ítrekað boðist til að vera álitsbeiðanda innan handar er hann sækir bætur til fyrri eiganda bifreiðarinnar en álitsbeiðandi hafi ekki viljað það. Kveðst seljandi gera kröfu álitsbeiðanda í málinu að sinni kröfu og beinir henni að fyrri eiganda. Þó tekur seljandi fram að hann sé ekki með þessu að samþykkja kröfur álitsbeiðanda heldur aðeins að beina kröfunni þangað sem hún eigi heima.

Seljandi hefur einnig hafnað bótakröfu álitsbeiðanda, samkvæmt bréfi sem ritað var til álitsbeiðanda áður en málið fór fyrir nefndina, því hann hafi veitt álitsbeiðanda allar þær upplýsingar sem honum bar um bifreiðina. Þá hafi álitsbeiðandi mátt sjá af viðgerðarsögu bifreiðarinnar að tvisvar áður hafi gert við spíssa og þeir sem hafi kynnt sér þessa tegund bifreiða hafi mátt vita að spíssavandamál væru algeng í þeim.

V

Niðurstaða kærunefndarinnar

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, sbr. 2. mgr. 1. gr. laganna.

Líkt og að framan er rakið keypti álitsbeiðanda bifreiðina XX-000 þann 9. apríl 2015 af seljanda fyrir 5.200.000 krónur. Bifreiðin er árgerð 2006 og var því rúmlega 8 ára og hafði verið ekin 169.953 km. á kaupdegi. Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni, dags. 9. apríl 2015, 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. [...] Kaupandi er hvattur til að kynna sér verð á sambærilegum ökutækjum fyrir undirritun kaupsamnings!“

Kærunefndin álitur að um kaupin gildi 16. og 17. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup (nkpl.) en í 1. mgr. 17. gr. 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 annarsvegar 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 mun verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur vandséð að seljandi hafi vanrækt að gefa upplýsingar um bifreiðina sem hann hafi þekkt til eða hlaut að þekkja til, sbr. b-liður 16. gr. nkpl. og verður því ekki litið svo á að galli hafi verið til staðar á þeim grundvelli. Í því sambandi ber að líta til þess að óvíst er að seljandi hafi haft vitneskju um umrædda annmarka þegar kaupin fóru fram, enda hafði bifreiðin farið í gegnum ástandsskoðun skömmu fyrir sölu þar sem ekki voru gerðar athugasemdir við spíssa eða stimpla. Telur nefndin jafnframt ekki hægt að líta svo á að bifreiðin svari ekki til upplýsinga sem seljandi hafi gefið um hana samkvæmt c-lið 16. gr. nkpl. Stendur þá aðeins eftir mat á því hvort ástand bifreiðarinnar hafi verið verra en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti, sbr. a-lið 1. mgr. 17. gr. nkpl.

Kærunefndin hefur leitað álits sérfræðings til aðstoðar við úrlausn máls þessa samkvæmt heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006 um kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa. Í áliti sérfræðingsins kemur fram að ekki sé eðlilegt að spíssar hafi gefið sig í þriðja sinn á aðeins 169.000 km. akstri. Spíssar í bifreiðum sem þessum ættu að geta enst allt að 250.000 km. akstur en geta farið að bila frá 75.000 km akstri. Þá hafa ytri aðstæður og notkun einnig áhrif á endinguna. Þá kemur fram að ástæða bilunarinnar geti ekki verið önnur en sú að önnur samhangandi orsök hafi valdið bilun í bifreið álitsbeiðanda sem hafi valdið því að bruni í vélinni varð of heitur svo stimpill bráðnaði. Niðurstaða sérfræðings er sú að bifreið álitsbeiðanda hafi verið haldin leyndum galla sem hvorki álitsbeiðandi né seljandi hafi getað gert sér grein fyrir að væri til staðar.

Líkt og áður segir fór bifreiðin í ástandsskoðun fyrir kaupin og kom ekkert í ljós í þeirri skoðun um að spíssar væru bilaðir. Mjög fljótlega eftir kaupin, eða um mánuði síðar, kveðst álitsbeiðandi hafa tekið eftir því að bifreiðin gangi illa, missi afl og það glamraði í henni. lét hann því skoða bifreiðina á verkstæði þann 12. maí 2015, en þá kom í ljós að spíssar væru ónýtir auk þess sem gat sé á stimpli sem rekja megi til bilaða spíssans.

Um rúmlega 8 ára gamla bifreið er að ræða sem ekin hafði verið 169.953 km. á kaupdegi. Gera má ráð fyrir að bifreiðar sem hafa náð þeim aldri og verið keyrðar slíkar vegalengdir muni þarfnast viðhalds eða viðgerða. Hins vegar þarfnadist umrædd bifreið kostnaðarsamra viðgerða sem ekki er hægt að líta á sem hefðbundið og fyrirsjáanlegt viðhald. Þá leið afar skammur tími frá því að kaup fóru fram og þar til umræddir gallar komu í ljós eða rétt rúmlega mánuður. Samkvæmt 2. mgr. 18. gr. nkpl. er galli, sem kemur upp innan sex mánaða frá því tímamarki er áhætta fluttist til neytanda, talinn hafa verið til staðar við áhættuskiptatímamarkið ef annað er ekki sannað. Samkvæmt ákvæðinu hvílir sönnunarbyrðin fyrir því að bifreiðin hafi ekki verið haldin galla á seljanda fyrstu 6 mánuði eftir kaupin en að þeim tíma liðnum færist sönnunarbyrðin yfir til neytanda. Telur kærunefndin að gögn málsins sýni fram á að gallinn hafi verið til staðar er álitsbeiðandi festi kaup á bifreiðinni. Þá verður ekki fallist á að álitsbeiðandi hafi vanrækt skoðunarskyldu sína eða vitað eða mátt vita um umrædda galla, enda fór bifreiðin í ástandsskoðun fyrir kaupin þar sem engar athugasemdir

voru gerðar við spíssa. Ekki er hægt að ætlast til þess að almennur neytandi geri sér grein fyrir því að um spíssavandamál sé að ræða þó að áður hafi verið gert við spíssa. Af framangreindu álitur nefndin að bifreiðin hafi verið haldin galla við kaupin enda hafi ástand hennar verið verra en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti, sbr. a-liður 1. mgr. 17. gr. nkpl.

Í 26. gr. nkpl. segir að ef söluhlutur reynist gallaður og gallinn er hvorki sök kaupanda né stafi af aðstæðum sem hann varða geti hann, samkvæmt ákvæðum 29. – 33. gr. nkpl., krafist úrbóta, nýrrar afhendingar, afsláttar, riftunar og skaðabóta ásamt því að halda eftir greiðslu kaupverðs samkvæmt 28. gr.

Álitsbeiðandi krefst skaðabóta og álitur nefndin að seljanda beri að greiða skaðabætur vegna gallans sem til staðar var á kaupdegi samkvæmt 33. gr. nkpl. Samkvæmt fyrirbyggjandi reikningum nam útlagður kostnaður álitsbeiðanda við kaup á varahlutum og þjónustu við viðgerðina 586.721 krónum. Að álitu sérfræðings eru hins vegar nokkrir þeirra varahluta sem keyptir voru ekki tengdir galla bifreiðarinnar, þ.e. loftsía að fjárhæð 3.726 krónur, reim að fjárhæð 9.025 krónur, vatnslás að fjárhæð 4.746 krónur, pakkning fyrir vatnslás að fjárhæð 533 krónur, smursía að fjárhæð 3.179 krónur og hráólúsía að fjárhæð 4.251 krónur. Álitur kærunefndin að seljanda beri því að greiða álitsbeiðanda sannanlega útlagðan kostnað, að frádregnum kostnaði vegna framangreindra varahluta, eða að fjárhæð 561.261 krónur.

Þá krefst álitsbeiðandi bóta fyrir ófjárhagslegt tjón að fjárhæð 750.000 króna, þ.e. vegna eigin vinnuframlags, tapaðs tíma og óhagræðis. Í 52. gr. nkpl. má finna heimild neytanda til að krefjast bóta vegna ófjárhagslegs tjóns, en í ummælum í frumvarpi til nkpl. við ákvæðið segir:

„Þrátt fyrir að það komi ekki fram beinum orðum í frumvarpinu á aðili rétt á skaðabótum vegna ófjárhagslegs tjóns sem leiðir af vanefnd, t.d. vegna óhagræðis, tapaðs tíma og eigin vinnuframlags. Byggjast slíkar bætur á sanngirnismati. Eftir stendur þó sem aðalregla að sé ekki unnt að staðreyna neitt fjárhagslegt tjón getur ekki orðið um bætur að ræða.“

Rökstuðningur þeirrar kröfu er eftirfarandi: „Tímar í upptekningu á vél og önnur umsýsla 80 tímar“. Af þessu má sjá að krafan er verulega óskýr og er ekki að finna rökstuðning fyrir því hvernig álitsbeiðandi byggir kröfu sína upp, þ.e. hvað tók langann tíma að framkvæma hvaða verk og hvernig þessir klukkutímar skiptust niður. Hefur álitsbeiðandi því ekki náð að sýna með nægilega skýrum hætti fram á tjón vegna eigin vinnuframlags. Telur nefndin sig því ekki geta tekið afstöðu til þeirrar kröfu samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum og er henni vísað frá kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa.

Þá vill nefndin taka fram að seljandi kann að eiga kröfu á hendur þeim sem hann keypti bifreiðina af. Kærunefndin tekur þó ekki afstöðu til þess enda er sá seljandi ekki aðili að máli þessu.

Umtalsverður dráttur hefur orðið á afgreiðslu máls þessa fyrir nefndinni. Meginástæða dráttarins er sú að á tímabilinu 6. júlí til 19. október 2016 var kærunefndin óstarfhæf sökum þess að skipun nefndarmanna hafði ekki verið endurnýjuð. Þeir einstaklingar sem áður höfðu haft skipun til starfa í nefndinni voru því umboðslausir og höfðu ekki heimild til að sinna nefndarstörfum. Þá tók umtalsverðan tíma að afla álits sérfróðs aðila í málinu.

VI Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda, X, 561.261 krónur í skaðabætur.

Áslaug Árnadóttir
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Hrannar Már Gunnarsson