

ÚRSKURÐUR
ÁFRÝJUNARNEFNDAR NEYTENDAMÁLA

MÁL NR. 3/2018

Kæra Toyota á Íslandi hf. ehf. á ákvörðun Neytendastofu nr. 9/2018.

1. Þann 16. nóvember 2018 er tekið fyrir mál áfrýjunarnefndar neytendamála nr. 3/2018: Kæra Toyota á Íslandi hf. á ákvörðun Neytendastofu nr. 9/2018 frá 21. júní 2018. Í málinu úrskurða Halldóra Þorsteinsdóttir, Áslaug Árnadóttir og Gunnar Páll Baldvinsson.
2. Með kæru, dags. 17. júlí 2018, hefur kærandi kært til áfrýjunarnefndar neytendamála ákvörðun Neytendastofu nr. 9/2018 frá 21. júní sama ár, um að kærandi hafi með birtingu fullyrðinga um að Hybrid bifreið félagsins sé „50% rafdrifinn“ án þess að fram komi skýringar um að átt sé við aksturstíma og án þess að fram komi forsendur um að átt sé við blandaðan akstur, brotið gegn 2. mgr. 9. gr., sbr. 5. gr. og 8. gr. laga nr. 57/2005 um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu. Með vísan til 2. mgr. 21. gr. b. laga nr. 57/2005 var kæranda bannað að viðhafa umrædda viðskiptahætti.
3. Kæruheimild er í 2. mgr. 4. gr. laga nr. 62/2005 um Neytendastofu, sbr. 4. mgr. 4. gr. laga nr. 57/2005 um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu.

MÁLAVEXTIR

4. Mál þetta lýtur að auglýsingum kæranda þar sem fullyrt var að tiltekna bifreiðar sem hann byði til sölu væru 50% rafdrifnar. Af hálfu kæranda hefur komið fram að þessar bifreiðar séu búnaðar tvökonar vélum, einni bensínvél og tveimur rafknúnum vélum. Hver bifreið sjái sjálf um að skipta milli bensínvélar og rafknúnu vélanna eða sameina orkunotkun tveggja mismunandi gerða véla. Aukinheldur endurheimti bifreiðin orku við hemlun, sem ellegar hefði farið til spillis, og breyti þeirri orku í rafmagn. Sú orka sé síðan endurnýtt þegar bifreiðin keyri á rafmagni einu saman eða nýti sér rafknúnu vélarnar til að létta til með bensínvélinni. Af gögnum málsins verður ráðið að bifreiðar þessarar gerðar, svokallaðar tvinnbifreiðar, hafi verið markaðssettar á heimsvísu undir heitinu „Hybrid“.
5. Í kjölfar ábendinga frá neytendum vegna auglýsinga kæranda um að Toyota tvinnbifreiðar séu 50% rafdrifnar sendi Neytendastofa kæranda bréf, dags. 9. febrúar 2018. Í bréfinu er rakið að umræddar ábendingar snúi að því að auglýsingarnar séu villandi þar sem bifreiðarnar brenni jarðefnaeldsneyti til þess að búa til rafmagn, enda sé ekki hægt að hlaða þær. Í raun sé rafmagnsnotkun bifreiðanna því hvergi nærri 50%. Í bréfinu er vakin athygli á ákvæðum 5. gr., 1. mgr. 8. gr., b. liðar 1. mgr. 9. gr. og 2. mgr. 9. gr. laga nr. 57/2005 um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu. Þá er á það bent að samkvæmt 4. mgr. 6. gr. laganna skuli

fyrirtæki geta sannað fullyrðingar sem fram komi í auglýsingum eða með öðrum hætti. Geti fyrirtæki ekki sannað fullyrðingar sínar geti þær verið til þess fallnar að vera villandi fyrir neytendur og feli þar með í sér óréttmæta viðskiptahætti. Með bréfinu er farið fram á að kærandi færi sönnur á þá fullyrðingu að tvinnbifreiðar Toyota séu 50% rafdrifnar. Þá er farið fram á skýringar á því í hverju það felist að bifreiðarnar séu 50% rafdrifnar og með hvaða hætti neytendum sé gerð grein fyrir því.

6. Svar kæranda barst Neytendastofu með bréfi, dags. 2. mars 2018. Í bréfinu segir að kærandi hafi til sölu nokkrar tegundir tvinnbifreiða. Fyrirtækið auglýsi slíkar bifreiðar sem 50% rafdrifnar á sama hátt og bílaframleiðandinn Toyota geri víðast hvar í Evrópu. Komi það til af því að framleiðandinn hafi látið óháð og sjálfstætt fyrirtæki í Finnlandi, Driveco Oy, gera mælingar á reynsluakstursbifreiðum sínum allt frá árinu 2014. Frá þeim tíma hafi ökumenn reynsluakstursbifreiðanna ekið bifreiðunum í samtals meira en 400.000 skipti og yfir 6.000.000 kílómetra. Driveco Oy útvegi hugbúnað sem safni gögnum og setji fram ýmsar frammistöðutengdar tölur. Út frá mælingum þessum megi greina hvenær bifreiðarnar notfæri sér eingöngu rafknúnu vélarnar við akstur, þ.e. án þess að bensínvélin sé í gangi. Þannig sé hægt að reikna út hlutfallslega, bæði hvað varði tíma og vegalengd, skiptingu á notkun vélanna og reikna út hversu hátt hlutfall af akstri bifreiðanna sé rafmagnsdrifinn. Sé hlutfall aksturstímans þar sem umrædd bifreið sé eingöngu rafdrifin að meðaltali 53,5%. Sambærilega niðurstöðu sé að finna í gögnum frá University of Rome, þ.e. að yfir 50% af tímanum sem bifreiðarnar séu í notkun nýti þær eingöngu rafmagn. Gögn um þessar niðurstöður fylgdu bréfi kæranda til Neytendastofu.
7. Í bréfinu er einnig rakið að þessar niðurstöður endurspegli hugmyndafræðina að baki tvinnbifreiðum umrædds bílaframleiðanda, sem sé endurnýting þeirrar orku sem verði til við hemlun, hvort sem hröðun bifreiðarinnar hafi átt uppruna sinn í bensínvélinni, rafknúnu vélinni eða báðum. Staðhæfingin um að bifreiðarnar séu 50% rafdrifnar sé rétt og hún skipti neytendur máli við val á bifreið. Óski viðskiptavinur við skoðun eða kaup frekari upplýsinga um það á hverju þessar tölur byggji séu þær fúslega veittar, þó ekki þyki efni til þess almennt í auglýsingaefni fyrirtækisins. Tæknilegar útskýringar á ástæðum eða fyrirkomulagi mælinga á eyðslu bifreiða sem eingöngu nýti jarðefnaeldsneyti séu heldur ekki settar fram sérstaklega í auglýsingum, heldur látið nægja að gefa upp eyðslu miðað við akstur 100 kílómetra og neytendum svarað sérstaklega ef óskað sé frekari skýringa.
8. Í bréfi Neytendastofu til kæranda, dags. 9. apríl 2018, segir að stofnunin telji þær rannsóknir sem fylgdu bréfi kæranda geta komið til sönnunar á umræddri fullyrðingu kæranda. Athygli vekur þó að í báðum rannsóknunum sé gerður greinarmunur á mælingum á annars vegar tíma sem bifreiðin keyri á rafmagni á móti öðru eldsneyti og hins vegar vegalengdar. Fram komi, eins og jafnframt sé vísað til í bréfi kæranda, að bifreiðarnar keyri að meðaltali 50% tímans sem þær séu í keyrslu á rafmagni. Þegar litið sé til ekinnar vegalengdar sé hlutfallið lægra. Þrátt fyrir þetta séu engar skýringar gefnar í auglýsingum kæranda. Þá sé einnig til þess að líta að samhliða

fullyrðingunni séu ekki gefnar upplýsingar um aðrar forsendur sem að baki fullyrðingunni búi, t.d. hvort átt sé við blandaðan akstur.

9. Svar kæranda barst með bréfi, dags. 30. apríl 2018. Í bréfinu eru ítrekuð fyrri sjónarmið fyrirtækisins. Þá kemur fram að verði ekki fallist á afstöðu kæranda sé þess óskað að meðalhófs verði gætt og látið nægja að kærandi setji fram nánari upplýsingar um forsendur og útreikninga á heimasíðu sinni, eftir atvikum með tilvísun neðanmáls um það í auglýsingunum, en að ekki verði gerð krafa um mikinn texta um tæknilegar forsendur og útreikninga í auglýsingunum.

ÁKVÖRÐUN NEYTENDASTOFU

10. Í niðurstöðukafla hinnar kærðu ákvörðunar eru rakin viðeigandi ákvæði laga nr. 57/2005. Fram kemur að kærandi hafi við meðferð málsins lagt fram gögn um rannsóknir um reynsluakstur Toyota tvinnbifreiða og mælingar rannsókna um að hve miklu leyti bifreiðarnar keyri eingöngu á rafmagn en ekki jarðefnaeldsneyti. Rannsóknirnar séu ítarlegar og ekki unnar af fyrirtækinu sjálfu. Niðurstöður rannsókna sýni að þegar litið sé til aksturslengdar, þ.e. keyrðra kílómetra, sé hlutfall þess hvenær bifreiðin noti eingöngu rafmagn lægra en 50%. Hins vegar sé hlutfall aksturstíma rúm 50% þ.m.t. tími er bifreiðin sé ekki á keyrslu.
11. Af þessum sökum kemst Neytendastofa að þeirri niðurstöðu að rannsóknirnar færi sönnur fyrir fullyrðingu kæranda að því er varðar aksturstíma. Hins vegar geti framlagðar rannsóknir ekki komið til sönnunar fullyrðingarinnar í þeim skilningi að þegar litið sé til vegalengdar séu tvinnbifreiðarnar 50% rafdrifnar. Af hálfu kæranda hafi ekki verið lögð fram önnur gögn til sönnunar fullyrðingunni í þeim skilningi. Í auglýsingum kæranda séu ekki settar fram skýringar um það hvað átt sé við með fullyrðingunni, þ.e. að vísað sé til aksturstíma. Þá komi ekki fram í auglýsingunni neinar forsendur fyrir rannsóknunum. Neytendastofa telji að hægt sé að skilja fullyrðingu kæranda með tvennum hætti og útilokað sé að hinn almenni neytandi átti sig á því af fullyrðingunni einni og sér, eins og hún sé sett fram í auglýsingum kæranda, að henni sé ætlað að vísa til hlutfalls af aksturstíma í blönduðum akstri. Þrátt fyrir að sýnt hafi verið fram á réttmæti fullyrðingarinnar með tilliti til aksturstíma sé framsetning hennar villandi þar sem skýringar skorti. Í þeim tilvikum sem fullyrðingar geti verið margræðar og til þess fallnar að neytendur túlki þær með öðrum hætti en auglýsandi ætli þegar þær séu settar fram verði auglýsandi að gefa skýringar samhliða fullyrðingunni um það hvað felist í henni. Þrátt fyrir að skýringar á fullyrðingunni komi fram á vefsíðu auglýsanda teljist auglýsingin sem slík villandi.
12. Samkvæmt þessu hafi kærandi brotið gegn 2. mgr. 9. gr., sbr. 5. gr. og 1. mgr. 8. gr., laga nr. 57/2005 með því að tilgreina ekki samhliða fullyrðingunni að átt væri við hlutfall af aksturstíma bifreiðanna. Reynsluakstur, sem rannsóknir að baki fullyrðingunni hafi byggt á, hefði verið í blönduðum akstri þannig að stopptími hefði haft áhrif á það hlutfall sem bifreiðin nýtti rafmagn á móti jarðefnaeldsneyti. Því væri jafnframt nauðsynlegt að upplýsingar, um að byggt væri á blönduðum akstri, kæmu fram samhliða fullyrðingunni. Með vísan til alls ofangreinds var

kæranda bönnuð frekari birting fullyrðinga um að „Toyota Hybrid“ væri „50% rafdrifinn“ án frekari skýringa um það í hverju fullyrðingin fælist.

RÖKSTUÐNINGUR KÆRANDA OG ATHUGASEMDIR NEYTENDASTOFU

13. Í kæru, dags. 17. júlí 2018, er þess krafist að hin kærða ákvörðun verði felld úr gildi. Kærandi bendir á að fyrirtækið hafi ávallt kappkostað að veita viðskiptavinum sínum bestu mögulegu þjónustu og að viðskiptavinir fái allar þær upplýsingar sem þeir óski og þörf sé á í tengslum við viðskipti sín hjá félaginu. Það sé kæranda því mikilvægt að auglýsingar hans og öll upplýsingagjöf sé fullnægjandi. Eftirfarandi texti komi nú fram á heimasíðu fyrirtækisins:
14. „Rannsóknir sýna að Toyota Hybrid bílar þeir sem keyrðir eru í Evrópu aka að meðaltali yfir 50% af tímanum án þess að notast við bensínvélina. Toyota í Evrópu hefur látið gera mælingar á þessu í gegnum óháð og sjálfstæð fyrirtæki (DRIVECO) síðan í september 2014. Frá þeim tíma hafa rúmlega 8.000 bifreiðar búnar mælibúnaði ekið rúmlega 497.000 reynsluakstra – samtals yfir 7,2 milljónir kílómetra – og er meðal aksturstími án bensínvélarinnar 53,8%.* Þá hefur Center for Automotive Research and Evolution (CARE) innan University Guglielmo Marconi í Róm ásamt ENEA (Italian National Agency for New Technologies, Energy and Sustainable Economic Development) gert yfirgripsmiklar rannsóknir á Prius og yaris Hybrid í blönduðum akstri – árið 2016 (CARE) og 2017 (CARE & ENEA) – og voru niðurstöðurnar úr þessum tveimur rannsóknum í takti við það sem fram kemur í mælingum DRIVECO – og reyndar ívið betri. *Meðaltal frá september 2014 til júlí 2018.“
15. Kærandi telur ekki réttlætanlegt að íþyngjandi reglur séu settar um auglýsingar hans um tvinnbifreiðar, ekki frekar en um auglýsingar á öðrum vörum á markaði. Söluaðilar þurfi ekki að sýna fram á það í auglýsingum sínum að tæki virki á þann hátt sem þau eigi að virka eða á hvaða rannsóknum slíkar fullyrðingar séu byggðar. Neytendastofa geri engan ágreining um að rannsóknir þær sem staðhæfingar kæranda séu byggðar séu réttar og sannar. Ekki sé sanngjarnt að fyrirtækið sé skyldað til að veita ítarlegri upplýsingar en öðrum bifreiðaumboðum á landinu sé skylt að gera.
16. Þá telur kærandi hina kærða ákvörðun ekki í samræmi við það sem tíðkist í bifreiðaauglýsingum og bendir í því samhengi á auglýsingar um eyðslu dísel- og bensínbíla og drægni rafmagnsbíla. Þannig séu tæknilegar útskýringar á aðstæðum eða fyrirkomulagi mælinga á eyðslu bifreiða sem eingöngu nýti jarðefnaeldsneyti ekki settar sérstaklega fram í auglýsingum, heldur látið nægja að gefa upp eyðslu á 100 kílómetra akstur og neytendum svarað sérstaklega ef óskað sé frekari skýringa. Í auglýsingum um drægni rafmagnsbíla sé jafnframt látið nægja að taka fram hversu marga kílómetra bifreiðin komist á hleðslunni, án þess að tekið sé fram við hvaða aðstæður þær mælingar fóru fram. Það sama eigi að gilda um auglýsingar kæranda á tvinnbifreiðum.
17. Neytendastofa tók afstöðu til kærunnar með greinargerð, dags. 21. ágúst 2018. Þar er þess krafist að hin kærða ákvörðun verði staðfest. Neytendastofa bendir á að fullyrðingar sem ekki séu villandi og fullnægjandi sönnur liggi fyrir geti staðið einar og sér. Þegar um sé að ræða fullyrðingar sem leggja meg fleiri en einn skilning í og séu villandi geri Neytendastofa þá kröfu að skýringar komi fram samhliða fullyrðingunni. Að öðrum kosti verði stofnunin að banna birtingu fullyrðingarinnar.

18. Þegar fullyrðing teljist villandi án nánari skýringar geti Neytendastofa ekki fallist á að nægilegt sé að nánari skýringar komi fram á vefsíðu auglýsanda eða annars staðar án beinnar tengingar við auglýsinguna þar sem fullyrðingin komi fram. Neytendastofa meti það svo að í tilviki umræddra auglýsinga séu upplýsingar um að átt sé við aksturstíma og blandaðan akstur mikilvægar samhliða birtingu fullyrðingarinnar til að koma í veg fyrir að neytendum séu veittar villandi upplýsingar.
19. Í bréfi kæranda til áfrýjunarnefndarinnar, dags. 15. október 2018, kemur fram að mælingar á eldsneytis- eða rafmagnseyðslu allra bifreiða byggi á akstri þeirra af einhverju tagi. Þar geti meðal annars komið til innanbæjarakstur, utanbæjarakstur og blandaður akstur. Ekki hafi verið gerð krafa um að þessar upplýsingar komi fram í bifreiðaauglýsingum. Það sé því óskiljanlegt að Neytendastofa krefjist þess nú að kærandi einn þurfi að setja þessar auglýsingar fram í auglýsingum sínum á meðan að ekki sé talin þörf á að birta þessar sömu upplýsingar varðandi aðrar bifreiðar sem seldar séu hér á landi. Kærandi fái því ekki séð að skortur á þessum upplýsingum sé villandi í auglýsingum á tvinnbifreiðum kæranda ef sama eigi ekki við um aðrar bifreiðar og eyðslu þeirra.

NIÐURSTAÐA

20. Í máli þessu leitar kærandi endurskoðunar á þeirri ákvörðun Neytendastofu að kærandi hafi með birtingu fullyrðinga um að tvinnbifreið félagsins sé „50% rafdrifinn“ án þess að fram komi skýringar um að átt sé við aksturstíma og án þess að fram komi forsendur um að átt sé við blandaðan akstur, brotið gegn 2. mgr. 9. gr., sbr. 5. gr. og 8. gr. laga nr. 57/2005 um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu. Með vísan til 2. mgr. 21. gr. b. laga nr. 57/2005 var kæranda bannað að viðhafa umrædda viðskiptahætti.
21. Eins og að framan er rakið hóf Neytendastofa athugun á auglýsingum kæranda í kjölfar ábendinga sem bárust stofnuninni. Í hinni kærðu ákvörðun er auglýsingum kæranda ekki lýst nánar en svo að kærandi hafi fullyrt að tvinnbifreiðar af Toyota gerð sem fyrirtækið byði til sölu væru 50% rafdrifnar. Hvorki í hinni kærðu ákvörðun né gögnum málsins kemur fram hvar umræddar auglýsingar birtust eða á hvaða tímabili. Hafi auglýsingarnar verið birtar á prenti eða á vefsíðum er í gögnum málsins ekki að finna afrit eða skjáskot af þeim. Þrátt fyrir þetta hefur kærandi fyrir sitt leyti hvorki mótmælt því að hann hafi sett fram framangreinda staðhæfingu í auglýsingaskyni né haldið því fram að efni auglýsinganna að öðru leyti varpaði ljósi á það hvaða gögn eða upplýsingar hafi legið að baki staðhæfingunni. Verður því að ganga út frá að kærandi hafi auglýst að Toyota tvinnbifreiðar sem hann byði til sölu væru 50% rafdrifnar án þess að útskýra þá staðhæfingu frekar. Kemur því til skoðunar hvort kærandi hafi með þessu haft uppi óréttmæta viðskiptahætti í samræmi við það sem fram kemur í hinni kærðu ákvörðun.
22. Samkvæmt 5. gr. laga nr. 57/2005 eru óréttmætir viðskiptahættir bannaðir. Í III.-V. kafla laganna er nánar tilgreint hvað teljist óréttmætir viðskiptahættir. Í 8. gr. er mælt fyrir um að viðskiptahættir séu óréttmætir ef þeir brjóta í bága við góða viðskiptahætti gagnvart neytendum og raska verulega eða eru líklegir til að raska verulega fjárhagslegri hegðun neytenda. Viðskiptahættir sem brjóti í bága við ákvæði III. kafla laganna séu alltaf óréttmætir. Í 2. mgr. 9. gr. er kveðið á um að viðskiptahættir séu villandi ef ekki er greint frá upplýsingum sem telja má að almennt skipti máli

fyrir neytendur eða þeim er leynt og þær eru til þess fallnar að hafa áhrif á ákvörðun neytanda um að eiga viðskipti. Í athugasemdum í frumvarpi til laga nr. 50/2008, sem fólu í sér að lögum nr. 57/2005 var breytt og mælt var fyrir um nügildandi 2. mgr. 9. gr. laganna, kemur meðal annars fram að leyni fyrirtæki upplýsingum sem skipti máli fyrir neytendur eða þær eru veittar á óljósan eða margræðan hátt teljist viðskiptahættir villandi.

23. Í bréfi kæranda til Neytendastofu, dags. 2. mars 2018, er einkum vísað til þess að staðhæfingin styðjist við mælingar finnska fyrirtækisins Driveco Oy sem framkvæmdar hafi verið á árunum 2014 til 2018. Þær sýni að hlutfall rafdrifins aksturstíma umræddra bifreiða sé að meðaltali 53,6%. Þá styðji skýrsla ítölsku stofnunarinnar Center for automotive Research and Evolution frá árinu 2016 þessar mælingar. Til þess er á hinn bóginn að líta að ekki er augljóst af bréfi kæranda eða skýrslunni sjálfri hvaða upplýsingar í skýrslu ítölsku stofnunarinnar styðji staðhæfingu kæranda. Verður því að líta svo á að hin umdeilda staðhæfing hafi fyrst og fremst verið reist á niðurstöðum finnska fyrirtækisins Driveco Oy eins og þær voru settar fram í bréfi fyrirtækisins, dags. 19. febrúar 2018.
24. Í bréfi Driveco Oy kemur fram að fyrirtækið hafi látið mörgum dreifingaraðilum Toyota bifreiða í Evrópu í té reynsluaksturshugbúnað sem safni upplýsingum úr tvinnbifreiðum. Upplýsingarnar hafi verið sendar beint til finnska fyrirtækisins sem hafi greint þær. Nánar er útskýrt hvernig fyrirtækið afmarki þann tíma sem bifreið sé rafdrifin. Í sérstakri töflu eru niðurstöður fyrirtækisins sundurliðaðar eftir átta mismunandi tegundum Toyota tvinnbifreiða, en þar kemur fram hversu margar ferðir liggja að baki niðurstöðunum, hversu margir kílómetrar hafi verið eknir og hvert sé meðalhlutfall annars vegar tíma og hins vegar vegalengdar þar sem bifreið hafi verið rafdrifin. Kærandi styður hina umdeildu staðhæfingu sína með því að samkvæmt niðurstöðum Driveco Oy hafi þær bifreiðar sem mældar voru ekið rafdrifnar að meðaltali 53,6% aksturstímans. Á hinn bóginn er ljóst að samkvæmt mælingum fyrirtækisins munu bifreiðarnar aðeins hafa verið rafdrifnar 37,6% heildarvegalengdarinnar.
25. Með hinni umdeildu staðhæfingu höfðaði kærandi til neytenda sem telja æskilegra að kaupa bifreiðir sem að einhverju eða verulegu leyti eru rafdrifnar og þurfa síður á jarðefnaeldsneyti að halda en hefðbundnar bifreiðar. Ætla má að slík afstaða neytenda kunni annað hvort eða hvoru tveggja að vera komin til vegna umhverfis- eða kostnaðarsjónarmiða. Það leiðir af niðurstöðum hins finnska fyrirtækis, sem kærandi hefur lagt fram máli sínu til stuðnings, að hin umdeilda staðhæfing var ekki fyllilega lýsandi um þær rannsóknir sem lágu að baki fullyrðingunni. Þótt auglýsing kæranda vísaði til þess að tvinnbifreiðar sem hann byði til sölu væru almennt séð 50% rafdrifnar var staðhæfing hans þar að lútandi studd tölfræði er laut að aksturstíma þótt nokkur munur væri á því hvort litið væri til lengdar aksturstíma eða akstursvegalengdar. Þessa greinarmunar virðist í engu hafa verið getið í umræddum auglýsingum kæranda.
26. Verður að ætla að í tilviki flestra neytenda, sem festi kaup á bifreið sem auglýst er 50% rafdrifin, sé ráðist í þau kaup á grundvelli þeirrar forsendu að bifreiðin sé rafdrifin og að þeim megi ekki vera ljóst, án þess að athygli þeirra sé vakin sérstaklega á því, að slíkir auglýstir eiginleikar kunni að vera háðir óljósum fyrirvörum á borð við ólíka notkun bifreiðarinnar. Þrátt fyrir þetta kaus kærandi að haga auglýsingu sinni þannig að ekki var augljóst að átt væri við lengd aksturstíma. Auglýsingin

var af þessum sökum margræð og til þess fallin að skapa rangar hugmyndir hjá neytendum um eiginleika þeirrar vöru sem boðin var sölu. Auglýsing kæranda var því villandi í skilningi 2. mgr. 9. gr. laga nr. 57/2005. Breytir í því samhengi engu þótt kærandi telji að þær kvaðir sem leiði af ákvæðinu séu ósanngjarnar, að önnur fyrirtæki kunni að hafa auglýst bifreiðar sínar á sambærilegan hátt eða að framleiðandi Toyota bifreiða hafi gert það annars staðar.

27. Með vísan til alls framangreinds verður hin kærða ákvörðun staðfest.

ÚRSKURÐARORÐ:

Hin kærða ákvörðun er staðfest.

Halldóra Þorsteinsdóttir

Áslaug Árnadóttir

Gunnar Páll Baldvinsson