

## Álit kærunevndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 23. júní 2008 gaf kærunevnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-28/2008:

### I

#### Álitaefni og kröfugerð

Hinn 25. apríl sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kærunevndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa hans á bifreiðinni A af Y. Álitsbeiðandi segir bifreiðina vera gallaða og vill að seljandi bæti sér tjón vegna gallanna.

### II

#### Málsmeðferð kærunevndarinnar

Með bréfi, dags. 29. apríl sl. gaf kærunevndin seljanda kost á andsvörum og frest til að skila þeim til 13. maí. Lögmaður seljanda óskaði eftir frekari fresti og var viðbótarfrestur veittur í 10 daga en andsvör bárust ekki að þeim tíma liðnum. Þegar haft var samband við lögmanninn tjáði hann nefndinni að seljandi ætlaði að freista þess að ná samningum við álitsbeiðanda. Þær samningsumleitanir báru ekki árangur. Seljandi skilaði síðan sjálfur andsvörum 4. júní. Með bréfi dags. sama dag var álitsbeiðanda gefinn kostur á því að gera athugasemdir við andsvörin. Álitsbeiðandi fékk tvívegis frest til að skila athugasemdum, í síðara skiptið til 19. júní, en athugasemdir bárust ekki innan þess tíma. Með bréfi, dags. 20. júní sl., var aðilum tilkynnt að málið hefði verið tekið til afgreiðslu.

### III

#### Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Bifreið sú er álitsbeiðandi keypti er af gerðinni B. Þegar álitsbeiðandi keypti bifreiðina 4. nóvember 2007 hafði henni verið ekið 39.000 kílómetra. Kaupverðið var kr. 3.100.000. Í bílasamningi Z við álitsbeiðanda kemur fram að bifreiðin hafi verið skráð 28. ágúst 2006.

Í álitsbeiðninni segir eftirfarandi:

„Eftir að bifreiðin var keypt náði álitsbeiðandi einungis að aka henni um 19 kílómetra áður en gírkassi bifreiðarinnar gaf sig. Þann 6. nóvember setti álitsbeiðandi bifreiðina á verkstæði. Í ljós kom að gírkassinn var brotinn.

Álitsbeiðandi aflaði í kjölfarið álits Iðntæknistofnunar (sem nú hefur verið sameinuð í Nýsköpunarmiðstöð Íslands) og staðfestir mat hennar að um leyndan galla hafi verið að ræða í skilningi lausafjárkaupalaga nr. 50/2000. Álit hlutlauss sérfróðs aðila, Iðntæknistofnunar, leiðir í ljós að bifreiðin hefur verið haldin gallanum við afhendingu bifreiðarinnar. Sá galli er jafnframt verulegur í skilningi lausafjárkaupalaga.

Varðandi tímamark gallans vísar álitsbeiðandi til 21. gr. lausafjárkaupalaga.

Álitsbeiðandi hafði strax samband við seljanda bifreiðarinnar en sá aðili vildi ekki koma til móts við kröfur álitsbeiðanda. Fór svo að álitsbeiðandi sendi seljanda

ábyrgðarbréf þann 7. janúar 2008, þar sem álitsbeiðandi rifti kaupunum. Seljandi brást ekki við þess og því situr álitsbeiðandi uppi með hina biluðu bifreið.

Af þessum sökum hefur álitsbeiðandi látið bifreiðina standa fyrir utan verkstæði og hyggst fá bætt úr gallanum á kostnað seljanda í samræmi við heimild þar að lútandi í lausafjárkaupalögum.“

Um kröfur sínar segir álitsbeiðandi eftirfarandi:

„Álitsbeiðandi fer með öðrum orðum fram á skaðabætur og hyggst standa við kaupin. Skaðabótakrafan nemur áætluðum viðgerðarkostnaði, sem var lágmark 260.000 í nóvember, en er meira í dag því að varahlutir í E hafa hækkað um 56% síðan um áramót.

Að auki fer álitsbeiðandi fram á skaðabætur vegna afnotamissis og almennra óþæginda, en hann keypti nánast nýja bifreið í nóvember sl. og hefur ekki getað haft nein not af henni, enda bilaði hún örstuttu eftir kaup. Einnig fá greidd bifreiðargjöld og tryggingar, og að bíllinn fari í yfirhalningu hjá E eftir viðgerð, vegna þess að það fellur á bremsur og aðra hluti þegar bíllinn stendur svona lengi. Álitsbeiðanda grunar að fyrri umráðamaður bifreiðarinnar, sonur seljanda, hafi farið illa með bifreiðina og af þeim sökum hafi gírkassinn gefið sig. Vitað er til að umráðamaðurinn eigi aðra slíka bifreið núna og gírkassinn farinn í henni.

Álitsbeiðandi fer jafnframt fram á að nefndin úrskurði honum almenna vexti og svo dráttarvexti á kröfu sína í samræmi við vaxtalög.

Álitsbeiðandi telur óviðunandi við kaup á svo nýlegri bifreið að svo alvarleg bilun sem þessi verði strax eftir kaupin. Gírkassar eru almennt með þeim hlutum bifreiðar sem hvað lengst endast. Svo var augljóslega ekki í þessu tilviki.

Ekkert kom fram við söluna að annmarkar væru á bílnum. Álitsbeiðandi keypti þessa nýlegu bifreið dýru verði í góðri trú. Lítur hann svo á að hann hafi ekki komið vel út úr þessum viðskiptum og er ósáttur við lítil sem engin viðbrögð af hálfu seljanda.“

#### IV

#### Úr gögnum málsins

Álitsbeiðninni fylgdi verkbeiðni til bifreiðaverkstæðis F, dags. 6. nóvember 2007. Þar er að finna svohljóðandi lýsingu:

„Gírkassi tekinn úr. (búið að eiga við þetta áður) Vantar bolta í pústupphengju, neðri startarabolti laus.“

Þá fylgdi og tilboð sama verkstæðis í vinnu við að taka upp gírkassann og er það að fjárhæð kr. 156.758 með virðisaukaskatti. Þá fylgdi einnig áætlun um kaup á varahlutum og verð þeirra sagt vera samtals kr. 101.216.

Álitsbeiðninni fylgdi einnig vottorð Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands með tveimur myndum, þ.e. af tannhjóli og öxli úr gírkassa. Vottorðið sem álitsbeiðandi bað um er dags. 26. október 2007, sem getur ekki staðist því að þá var álitsbeiðandi ekki orðinn eigandi bifreiðarinnar. Í vottorðinu segir svo:

„Verkkaupi óskaði eftir mati á hvort þreyta væri til staðar í tannhjóli og á öxli annars gírs úr A..... gírkassa, 2006 árgerð. Verkkaupi sá um sýnatöku og afhenti sýnin á Nýsköpunarmiðstöð Íslands. Sýnið var sjónskoðað og myndað í víðsjá. Mynd 1 sýnir sýnin eins og þau komu til skoðunar. Mynd 2 er víðsjármynd af brotnu tannhjóli á öxli og er búið að

merkja inn á myndina með rauðum línunum hluta þeirra svæða þar sem málmþreyta er. Málmþreyta er á öllum tönnum á tannhjólunum á mynd 2 þar sem brotsár var ekki hnoðað og er flatarmál þeirra sumstaðar hátt í 50% af brotflati og hafa sprungurnar því vaxið við óhóflegt álag. Sprungur hafa því verið í tannhjólunum í allnokkurn tíma.“

## V

### Andsvör gagnaðila

Í andsvörunum er lýst samningsumleitunum á milli aðila eftir kaupin, sem seljandi segir að margoft hafi verið reyndar. Ekki þykir ástæða til að rekja þá frásögn.

Seljandi segir kostnaðartölur álitsbeiðanda um viðgerð á gírkassanum ekki standast. Samkvæmt upplýsingum frá E kosti varahlutir kr. 93.163. Seljandi segist hafa haft samband við bifreiðaverkstæði F, líkt og álitsbeiðandi hafi gert, og hafi fengið eftirfarandi upplýsingar: „Upptekning á gírkassa ..... miðað við að rífa þurfi gírkassa úr bíl m/A gírolíu 170.645 krónur. Ef kassinn kemur tilbúinn til vinnu mun það vera 106.945 krónur.“ Kostnaður við viðgerðina muni þar af leiðandi verða kr. 200.108 (93.163+106.945) sé komið með gírkassann til viðgerðarinnar, en að hámarki kr. 263.808 (170.645+93.163) sé komið með bílinn sjálfan til viðgerðar.

Seljandi segir það ekki vera á sína ábyrgð að bifreiðin hafi ekki verið tekin af númerum þótt samkomulag hafi ekki náðst í málinu og ekki sé honum skylt að greiða tryggingar, bifreiðagjöld eða annan kostnað.

Seljandi segir að við kaupin hafi bifreiðin verið í góðu standi og engin merki borið um það að hún væri farin að gefa sig á einn eða annan hátt. Vera megi að málmþreyta hafi verið komin í gírkassann en fyrir því hafi seljandi ekki fundið eða vitað um. Seljandi hafi aldrei opnað gírkassann og því standist það ekki sem fram komi í gögnum frá álitsbeiðanda að átt hafi verið við gírkassann.

Seljandi bendir á að álitsbeiðandi sé sjötti eigandi bifreiðarinnar og vandamál með gírkassa sé mjög algengt í þessari tegund bifreiða. Seljandi segir að lýsing álitsbeiðanda á hvernig bilunina bar að höndum bendi til þess að hann hafi beitt þjösnaðskap við aksturinn.

## VI

### Niðurstaða kæruneðndarinnar

Kæruneðnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og Y falli undir valdsvið neðndarinnar, sbr. III. kafla laga nr. 87/2006 um breytingu á lögum um lausafjárkaup, lögum um þjónustukaup og lögum um neytendakaup, 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 766/2006 og 1. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup, sem viðskipti aðila falla undir.

Kæruneðndin hefur leitað álits sérfróðs aðila við afgreiðslu málsins, sbr. heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006. Að hans dómi leikur enginn vafi á því að skemmdirnar í gírkassa bifreiðarinnar sem lýst er í vottorði Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands hafi verið komnar til áður en álitsbeiðandi keypti bifreiðina. Álitsbeiðandi kveðst einungis hafa ekið bifreiðinni u.þ.b. 19 kílómetra eftir kaupin þegar bilunin varð og hefur það ekki verið dregið í efa af seljanda.

Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni er sagt að kaupandi hafi kynnt sér ástand bifreiðarinnar og sætt sig við það að öllu leyti. Falla því kaupin að þessu leyti undir ákvæði 19. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup þar sem kveðið er á um sölu hlutar „í því ástandi sem hann er.“ Samkvæmt þessari grein laganna er hlutur gallaður þegar:

„a. hluturinn svarar ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hefur gefið um hann, eiginleika hans eða not og ætla má að þessi atriði hafi haft áhrif á það að kaup gerðust;  
b. seljandi hefur við kaupin vanrækt að gefa upplýsingar um atriði sem verulegu máli skipta varðandi hlutinn eða not hans og seljandi hlaut að þekkja til og kaupandi mátti ætla að hann fengi upplýsingar um, enda megi ætla að vanrækslan hafi haft áhrif á kaupin eða  
c. ástand söluhlutar er til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.“

Að áliti kærunefndarinnar er ekki leitt í ljós að seljandi hafi vitað um gallann í gírkassa bifreiðarinnar þegar kaupin fóru fram. Ekkert er upplýst um skoðun álitsbeiðanda á bifreiðinni við kaupin og ekki er því haldið fram að hann hafi vitað um gallann þegar á þeim tíma. Í andsvörum seljanda er fullyrt að um gallann hafi hann ekki vitað og talið bifreiðina í góðu ásigkomulagi. Hefur seljandi væntanlega sagt álitsbeiðanda að svo væri. Það er hins vegar ljóst að bifreiðin hefur ekki svarað til slíkrar lýsingar og ástand hennar mun verra en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla. Bifreiðin var þannig gölluð í skilningi a og c-liðar 1. mgr. 19. gr. laga nr. 50/2000 þegar kaup áttu sér stað, sbr. 1. mgr. 21. gr. sömu laga.

Samkvæmt 30. gr. laga nr. 50/2000 leiðir galli á söluhlut til þess að kaupandi öðlast rétt á hendur seljanda, þ.á m. þann að krefja seljanda um greiðslu skaðabóta vegna gallans eins og álitsbeiðandi hefur gert. Í 1. mgr. 30. gr. laganna segir eftirfarandi:

„Ef söluhlutur reynist gallaður og gallinn er hvorki sök kaupanda né stafar af aðstæðum sem hann varða getur kaupandi samkvæmt ákvæðum 31.-40. gr. krafist úrbóta, nýrrar afhendingar, afsláttar, riftunar og skaðabóta ásamt því að halda eftir greiðslu kaupverðs samkvæmt ákvæði 42. gr.“

Um nánari skilyrði skaðabóta vegna galla ræðir í 1. mgr. 40. gr. laganna, þar sem segir: „Seljandi getur krafist skaðabóta fyrir það tjón sem hann verður vegna galla á söluhlut, nema seljandinn sanni að þá megi rekja til hindrana þeirra sem nefndar eru í 27. gr.“ Með hliðsjón af framangreindu er það áliti kærunefndarinnar að álitsbeiðandi eigi rétt á skaðabótum úr hendi seljanda, enda hefur seljandi ekki sýnt fram á nein atvik sem geta leyst hann undan bótaábyrgð.

Um ákvörðun fjárhæðar skaðabóta gilda ákvæði 67. gr. laga nr. 50/2000, en í 1. mgr. 67. gr. segir eftirfarandi:

„Skaðabætur vegna vanefnda af hálfu annars samningsaðila skulu svara til þess tjóns, þ.m.t. vegna útgjalda, verðmunar og tapaðs hagnaðar, sem gagnaðili bíður vegna vanefndanna. Þetta gildir þó aðeins um það tjón sem aðili gat með sanngirni séð fyrir sem hugsanlega afleiðingu vanefndar.“

Þetta ákvæði er skýrt svo að það feli ekki í sér neins konar sakarreglu, þ.e. að sök seljanda verði að vera fyrir hendi, heldur felur ákvæðið í sér þá takmörkun að kaupandi geti ekki krafist skaðabóta fyrir sérhvert það tjón sem kann að vera hægt að rekja til vanefndanna. Takmörkunin felst í því að eðli tjónsins og umfang sé innan marka þess sem með sanngirni mátti sjá fyrir sem afleiðingu vanefndanna, þ.e. að bæta á þær vanefndir sem alla jafna leiða af sams konar göllum og á viðkomandi söluhlut er. Rétt er

hér að taka fram að greinin nær jafnt til þeirra galla sem seljandi vissi um við kaup og þeirra galla sem hann vissi ekki um en er talinn bera ábyrgð á.

Við mat á því hvað teljist hæfilegar bætur til handa álitsbeiðanda samkvæmt 1. mgr. 67. gr. laga nr. 50/2000 hefur kærunefndin stuðst við rannsókn þess sérfróða aðila sem hún hefur leitað til. Hann bendir á að þar sem þriðjagírs hjólið liggja við hliðina á annarsgírs hjólinu sé annað útilokað en að það sé einnig skemmt og þurfi sömuleiðis að skipta um það. Þá bendir hinn sérfróði aðili á að ekki sé hægt að fá þriðjagírs hjólið eitt og sér heldur í setti með móthjólunum. Þá sé og regla við viðgerð af þessu tagi að skipta út bremsuhjólum fyrir fyrsta og annan gír. Verð á varahlutum og vinnu miðar hann við 6. júní sl. Við mat á bótum til álitsbeiðanda ber að taka mið af almennum reglum skaðabótaréttar og taka tillit til þess að bifreiðin var rúmlega árgömul þegar kaupin fóru fram og búið að aka henni 39.000 kílómetra sem telja verður nokkuð drjúgan akstur á rúmu ári. Við viðgerð á gírkassanum koma þannig nýir hlutir í stað notaðra og horfir það til lækkunar bótafjárhæðinni. Með framangreindar upplýsingar og sjónarmið í huga er það álit kærunefndarinnar að seljanda beri að greiða álitsbeiðanda kr. 300.000 í bætur fyrir gallann á gírkassanum. Kostnaður er sem fyrr segir metinn á verðlagi þess tíma er álitnið er gefið og kemur því vaxtakrafa álitsbeiðanda að álitni kærunefndarinnar ekki til álita, sbr. 2. mgr. 8. gr. vaxtalaga nr. 38/2001, nema þá að því leyti að hann kann að eiga rétt á að seljandi greiði vexti af bótafjárhæðinni samkvæmt ákvæðum laganna frá þeim tíma að álit kærunefndarinnar kemur til vitundar seljanda til greiðsludags.

Álitsbeiðandi gerir þær kröfur að seljandi greiði honum skaðabætur fyrir afnotamissi af bifreiðinni. Það er ljóst að álitsbeiðandi hefur ekki getað notað bifreiðina vegna gallans. Kærunefndin lítur svo á að tjón vegna afnotamissis verði að telja beint tjón sem leiði af galla söluhlutar og falli því undir ákvæði 1. mgr. 67. gr. laga nr. 50/2000, sbr. og 3. mgr. sama ákvæðis. Af 3. mgr. 67. gr. leiðir að kostnaður vegna venjulegra ráðstafana sem bæta eiga úr þegar söluhlutur er gallaður telst beint tjón í skilningi laganna. Í skýringum með ákvæðinu er sem dæmi um venjulegar ráðstanir nefnt þegar kaupandi tekur hlut á leigu í staðinn fyrir söluhlut.

Álitsbeiðandi hefur í engu lýst hvers eðlis afnotamissirinn var eða hvort hann leiddi til sérstakra útgjalda fyrir hann. Þá verður hér að hafa í huga að samkvæmt 1. mgr. 70. gr. laga nr. 50/2000 er sammingsaðila, sem ber fyrir sig vanefndir af hálfu gagnaðila, skylt að takmarka tjón sitt með sanngjörnum ráðstöfunum. Ekki verður séð að neitt hafi verið því til fyrirstöðu að álitsbeiðandi léti gera við bifreiðina, a.m.k. ekki eftir að hann hætti við riftun kaupanna, og hefði hann með þeim hætti stýtt þann tíma sem hann var án afnota af bifreiðinni. Með framanskrað í huga, og þegar litið er til þess tíma líklegt er að taki að gera við galla þá sem á bifreiðinni eru, telur kærunefndin að bætur fyrir afnotamissi séu að álitum hæfilega metnar kr. 25.000, og er þá m.a. höfð hliðsjón af dómi Hæstaréttar, H 1988 1416.

Þá gerir álitsbeiðandi kröfu til þess að seljandi greiði honum bætur fyrir almenn óþægindi sem leitt hafi af því að bifreiðin var gölluð. Einnig að seljandi greiði honum bifreiðagjöld og tryggingar og að bifreiðin fari í „yfirhalningu hjá E eftir viðgerð.“ Álitsbeiðandi nefnir engar fjárhæðir varðandi þessar bótakröfur. Hann lýsir heldur ekki sérstaklega í hverju þetta tjón hans er fólgið þótt um það sé farið almennum orðum. Kærunefndin lítur svo á að hér sé um að ræða kröfur vegna óbeins tjóns sem álitsbeiðandi telur sig hafa orðið fyrir og falli því ekki undir það að vera útgjöld vegna galla í skilningi

1. mgr. 67. gr. laga nr. 50/2000. Bætur fyrir óbeint tjón ber að ákvarða samkvæmt 2. mgr. 67. gr. laga nr. 50/2000 en í þeirri málsgrein segir m.a. eftirfarandi:

„Með óbeinu tjóni er átt við:

a ...

b. tjón sem má rekja til þess að hlutur kemur ekki að þeim notum sem að var stefnt.“

Eigi kaupandi að fá óbeint tjón bætt verður það að stafa af mistökum eða vanrækslu seljanda, sbr. fyrsti málsl. 2. mgr. 40. gr. laga nr. 50/2000, en þar kemur fram að reglur 1. mgr. 40. gr. laganna eiga ekki við um óbeint tjón. Í þessu felst að skilyrði réttar kaupanda til skaðabóta úr hendi seljanda fyrir óbeint tjón er að tjónið sé hægt að rekja til sakar seljanda í skilningi almennra reglna skaðabótaréttar. Eins og að framan er rakið er ekki upplýst að seljandi hafi vitað um gallann á bifreiðinni þegar kaupin fóru fram og að álitni kærunefndarinnar verður hann því ekki talinn vera í sök að því er óbeint tjón varðar í skilningi 2. mgr. 40. gr. laga nr. 50/2000. Leiðir það eitt sér til þess að álitsbeiðandi verður ekki talinn eiga rétt til bóta úr hendi seljanda vegna þess óbeina tjóns sem hann telur sig hafa orðið fyrir.

Það er því álit kærunefndarinnar, eins og fyrr segir, að seljanda beri ekki að bæta álitsbeiðanda óbeint tjón þótt hann kunni að hafa orðið fyrir því. Hins vegar beri seljanda að greiða álitsbeiðanda bætur fyrir útgjöld vegna viðgerðar á bifreiðinni sem kærunefndin hefur metið að séu kr. 300.000 og kr. 25.000 fyrir afnotamissi eða samtals kr. 325.000.

## VII

### Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda, X, kr. 325.000.

---

Friðgeir Björnsson  
formaður

---

Guðrún Björk Bjarnadóttir

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir