

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 12. nóvember 2009 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-78/2009:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 1. október sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á mótörhjólí af Y sem hann telur hafa verið gallað. Álitsbeiðandi krefst þess að seljandi greiði kostnað við viðgerð á mótörhjólínu að fjárhæð kr. 606.989.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 5. október sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau 16. október. Með bréfi, dags. 20. október, var álitsbeiðanda gefinn kostur á því að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær 26. október. Með bréfi, dags. 27. október sl., var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Af gögnum málsins verður ráðið að álitsbeiðandi keypti mótörhjólíð 25. febrúar 2009. Hjólíð er af gerðinni A. Fyrsti skráningardagur er 26. apríl 2007. Kaupverð var kr. 880.000.

Álitsbeiðandi segir að skömmu eftir kaupin hafi aukahljóð gert vart við sig í hjólínu og hafi tilkynnt seljanda um það 25. apríl sl. Rétt áður hefði verið skipt um olíu á hjólínu og olían hefði, að sögn þess sem það gerði, verið mjög ljót og í henni hefði að hans mati verið of mikið svarf. Aðilar hafi komið sér saman um að farið yrði með hjólíð í skoðun hjá ákveðnum aðila en áður hafi aðrir aðilar skoðað það og einn þeirra sagt að hljóðið væri alls ekki eðlilegt. Sá aðili sem tekið hafi að sér að skoða hjólíð hafi talið ráðlegt að aka því ekki án þess að fundin hefði verið ástæðan fyrir aukahljóðinu. Eftir það hefði hann lagt hjólínu, en það hafi hann lítið notað frá því að hann keypti það þar til viðgerð hófst. Álitsbeiðandi kveðst hafa talið á þessu stigi að skoðun og viðgerð færi fram á kostnað seljanda. Álitsbeiðninni fylgdi svohljóðandi greinargerð Z, dags. 3. september 2009, um viðgerð á hjólínu:

„Í maí síðastliðnum kom til mín Y, fyrri eigandi þessa hjóls, með það erindi að ég liti á gripinn vegna aukahljóða í vél sem X hafði þá nýlega orðið var við. Þau höfðu þar á undan verið í bréfasambandi varðandi vandamálið og þar kom fram að ventlar höfðu verið stilltir og einhverjir fengnir til að hlusta og koma með tillögur um hvað gæti verið að án þess að niðurstaða fengist. Þau urðu ásátt um að leita til mín og varð það úr. Þegar X kom með hjólíð leyndi það sér ekki að óeðlileg hljóð bárust frá vélinni, sem helst minnti á hávært ventlaglamur sem koma ef ventlar eru vanstilltir (of mikið bil) eða ef knastás og rokkerarmar hafa slitnað óhóflega. Aðgerðin hófst á því að ventlastillingar

voru yfirfarnar og lagfærðar sem þó breyttu engu um hljóðin. Þá var að reyna að átta sig á hvaðan hljóðin bærust, sem ekki er einfalt vegna þess að þau heyrðust aðeins þegar vélin gekk (en t.d. ekki þegar henni var snúið með startarnum) og önnur hljóð sem eru eðlileg þegar vél gengur trufla, auk þess að vélin, sem er loftkæld, er með kæliblöðum á cylindrum og heddum sem magna upp og endurkasta hljóðum svo að erfitt er að staðsetja þau nákvæmlega. Hljóðin virtust þó koma frá fremri cylinder og heddi og því eðlilegt að byrja þar. Ég tók því fyrst knastásinn og rockerarma úr heddinu til skoðunar og þar var ekkert óeðlilegt slit að sjá. Ég prófaði þá að setja annan knastás og rockerarma í heddið en ekki breytti það neinu. Einnig skoðaði ég tímakedjustrekkjarann sem einnig virtist í lagi. Því næst var að athuga hvort eitthvað væri að sjá í neðri hluta vélarinnar og tók því hægri vélarhlíf af, en þar fyrir innan má sjá neðri hluta drifbúnaðar fyrir knastásinn meðal annars. Ekkert var þar heldur að sjá sem framkallað gæti þessi hljóð og var allt því sett saman aftur og haldið áfram að leita orsakanna á öllum mögulegum stöðum t.d. hvort leki væri á púströri eða við pakkningu og alls staðar utan á vélinni þar sem hægt var að hugsa sér að upptökin væru en án árangurs. Þegar hér var komið sögu var ekki um annað að ræða en kafa dýpra og taka vélina í sundur sem krefst þess að taka hana úr grindinni. Ég tók fyrst ofan af fremri cylinder og hélt síðan áfram að taka í sundur og skoða og mæla þangað til vélin var öll sundurtekin, án þess að sjá nein merki um óeðlilegt slit eða annað sem hljóðunum gæti valdið. Ég skoðaði og mældi m.a. stimpla og strokka, stangarlegur, sveifaráslegur, stimpilbolta og stimpilstangir, stimpilhringi, ventla, ventlagorma, tímakedju, tímakedjuhjól, knastásinn og rokkerarmana enn og aftur o.s.frv. Þar sem ekkert var að finna var ekki annað að gera en setja vélina saman aftur og aðgæta hvort ekki félli allt saman eins og það á að vera í þeirri von að hljóðin hyrfu þá eins og þau virtust koma þ.e. skýringarlaust. Vélin var síðan sett í hjólið og allt skrúfað saman og sett í gang en enn voru aukahljóðin óbreytt. Hófst þá aftur leit og enn nákvæmari. Í þessari atrennu skoðaði ég betur tannhjól á sveifarásnum það sem snýr drifbúnaði til knastássins. Ég hafði tekið eftir að þar sem tennur þessa hjóls mæta tannhjóli því sem tímakedjan tengist var snertiflöturinn ekki sá sami og sást ef maður sneri hjólinu; færðist frá annari hliðinni yfir á hina og aftur til baka. Ég skoðaði þetta m.a. með því að láta startarann snúa vélinni (vélin enn í hjólinu) og sá þá að hjólið kastaðist til hliðar um 0,2 til 0,3 mm og var eins og um smíðagalla væri að ræða. Ég átti annað eins tannhjól sem ég setti í staðinn, skrúfaði allt saman og setti í gang en ekki hurfu hljóðin. Þessu næst tók ég tannhjólið alveg úr og gat þá látið vélina ganga eingöngu á aftari cylinder þar sem fremri cylinder var þar með óvirkur (nema stimpillinn sem áfram hreyfðist) og þá fyrst hættu aukahljóðin. Þar með var ég fullviss um að hljóðin kæmu frá fremri cylinder þ.e. heddinu eða knastásdrifinu, þeim hlutum sem ekki snérust með. Ég tók því vélina úr í annað sinn til að yfirfara heddið og knastásdrifið enn betur t.d. hvort ventlasæti gætu verið laus, ventlar stírdír í stýringum, los á ventlastýringum, hvort los væri á rokkerarmaöxlum og eins skoðaði ég tímakedjuna og tannhjólin sem henni tengjast. Annað þeirra, það sem tengist tannhjólinu á sveifarásnum (því sem kast var á) er samsett úr nokkrum hlutum; utan á því er þunn plata sem er tennt eins og tannhjólið og innan við hana eru þrjár fjaðrir sem þegar það er sett í er plötunni snúið á móti fjöðrunum þangað til tennurnar standast á. Tilgangur þessa búnaðar er að koma í veg fyrir tannaglamur á milli þessara hjóla. Þetta hjól skoðaði ég sérstaklega vel, tók það í sundur og athugaði fjaðrirnar og bar það saman við annað tannhjól sem ég á, en þar var enginn munur á og ekkert að sjá sem skýrt gæti aukahljóðin. Aftur setti ég vélina saman og í hjólið og í gang. Það kom ekki sérstaklega á óvart að aukahljóðin voru þar enn. Þá datt mér í hug að einangra heddið frá með því að taka rokkerarmana úr en hafa knastásinn í og setti þannig í gang og þá heyrðust ekki aukahljóðin. Með þessu var ég búinn að útiloka allt nema þrjá til fjóra hluti, þ.e. tannhjólið á sveifarásnum, samsetta tannhjólið, tímakedjuna og tannhjólið á knastásnum. Lagði ég eftir þetta til við X að við skiptum um þrjá af þessum hlutum; tannhjólið á

sveifarásnum, samsetta tannhjólíð og tímakeðjuna og sá X um að útvega þessa hluti ásamt pakkningum o.fl. Þegar þeir komu var hafist handa við að skipta um, vélin úr í þriðja skiptið, vélin sundur og saman og aftur í hjólið og í gang. Eftir þessa aðgerð hurfu aukahljóðin með öllu. Mestar líkur eru á að aukahljóðin hafi komið frá samsetta tannhjólinu sem hefur hugsanlega orðið fyrir áreiti frá tannhjólinu á sveifarásnum sem kast var á eins og ég var áður búinn að nefna. Um það og hvernig hljóðin hafa myndast má lengi velta vöngum en aðalatriðið er að aukahljóðin hurfu.“

Í nánari skýringum með greinargerð Z segir að tannhjól hafi verið skakkt á öxli, hugsanlega vegna þess að einhver þriggja gorma hafi ekki fallið rétt yfir nabbann sem þeir áttu að falla á. Þessi skekkja skýri ummerki, misslit, á tönnum hjólsins.

Í álitsbeiðni segir að í greinargerð Z komi fram að um smíðagalla í tannhjóli sé að ræða sem hafi valdið því að það hafi kastast til. Seljandi hafi auglýst að mótórhjólíð væri í „topp standi“. Í gögnum með álitsbeiðni eru tölvupóstsamskipti aðila rakin og m.a. greint frá sáttatilaunum í deilu þeirra sem ekki tókust. Með bréfi lögmanns, dags. 11. september sl., gerði álitsbeiðandi formlega kröfu á hendur seljanda um að hún greiddi kr. 606.989 auk innheimtuþóknunar lögmanns, kr. 88.097 og vaxta. Þeirri kröfu hafnaði seljandi með bréfi, dags. 23. september sl. Krafa álitsbeiðanda er vegna 80 klst. vinnu fyrir samtals kr. 496.800 og vegna kaupa á varahlutum, samtals kr. 110.189.

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda segir að mótórhjólíð hafi verið í toppstandi þegar það var selt. Kaupandi hafi skoðað hjólið, það verið gangsett og kaupandi hafi engar athugasemdir gert. Seljandi kveðst hafa hitt seljanda 22. apríl og hafi hann sagst vera mjög ánægður með hjólið. Hinn 1. maí kveðst seljandi hafa séð álitsbeiðanda á hjólinu í hópkeyrslu. Bilun í hjólinu hafi komið fram tæpum tveimur mánuðum eftir að það var selt. Seljandi segist ekki hafa viðurkennt bótaskyldu gagnvart álitsbeiðanda. Eigandi verkstæðisins B hefði sagt að ekkert væri óeðlilegt við það að skipta þyrfti um tannhjólíð, sem sagt hefði verið slitíð, eftir 20.000 km akstur, en búið hafi verið að aka hjólinu tæplega það þegar salan fór fram. Bifvélavirki hefði sagt að ekkert athugavert væri við tannhjólíð, hann myndi nota það aftur. Fagmaður hjá E hafi skoðað tannhjólíð og sagt að ekkert haldbært hafi komið fram í þeirri skoðun né í greinargerð Z. Seljandi segir ekkert hafa komið fram sem bendi til þess að henni sé skylt að greiða viðgerðarkostnaðinn.

V

Athugasemdir álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi gerir athugasemdir við andsvör seljanda í mörgum liðum. Kærunefndinni þykir ekki ástæða til að rekja þær hér í einstökum atriðum. Rétt er þó að greina frá því að álitsbeiðandi segir fagmann hjá E lítið hafa gefið fyrir þá fullyrðingu eiganda B að ekkert væri óeðlilegt við það þótt skipta þyrfti um tannhjólíð eftir 20.000 km akstur. Þá bendir álitsbeiðandi sérstaklega á að fram komi í greinargerð B að tannhjólíð hafi kastast til hliðar eins og um smíðagalla væri að ræða og ekki fari á milli mála að hann telji aukahljóðið hafa stafað af þessu. Þá segir álitsbeiðandi að líklega hafi hann ekki ekið hjólinu meira en 500 km. þar til það fór í viðgerð. Þá vísar álitsbeiðandi til nokkurra greina í lögum nr. 50/2000 kröfum sínum til stuðnings.

VI

Niðurstaða kæruneftdarinnar

Kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og Y 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 kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa. Ágreiningur aðila fellur undir lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

Við afgreiðslu málsins leitaði kæruneftndin aðstoðar sérfróðs aðila samkvæmt heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006 um kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa.

Í kaupsamningi og afsali fyrir mótorhjólíð segir m.a. eftirfarandi:

„Seljandi kann að vera ábyrgur gagnvart kaupanda vegna galla samkvæmt almennum reglum. Einnig er bent á skoðunarskyldu kaupanda. Ökutækið selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur kynnt sér og sættir sig við.“

Í 19. gr. laga nr. 50/2000 segir m.a. eftirfarandi:

Þótt söluhlutur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekktum almennum fyrirvara telst hann gallaður þegar:

- 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;
- 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
- ástand söluhlutar er til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Í 1. mgr. 20. gr. laga nr. 50/2000 segir að kaupandi geti ekki borið neitt fyrir sig sem galla sem hann vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð.

Kæruneftndin álitur að af gögnum málsins verði ráðið að vél mótorhjólsins hafi ekki verið í fullkomnu lagi þegar farið var með það til skoðunar og viðgerðar hjá Z í maí sl., þ.e. að slit eða smíðagalli hafi verið á mótör hjólsins eins og fram kemur í gögnum frá Z. Hvort heldur sem var eru yfirgnæfandi líkur á því að slitið eða smíðagallinn hafi verið á mótörhjólínu þegar álitsbeiðandi festi kaup á því, enda þótt hann yrði hans ekki var þegar í stað og byggir kæruneftndin niðurstöðu sína á því að svo hafi verið. Seljandi auglýsti að mótorhjólíð væri í „toppstandi“. Kæruneftndin álitur að svo hafi ekki verið heldur hafi verið um að ræða galla á hjólínu í skilningi a-liðar 19. gr. laga nr. 50/2000 sem rakinn er hér að framan. Kæruneftndin álitur að gallinn hafi verið þess eðlis að ekki sé hægt að telja að álitsbeiðandi hafi mátt vita um hann þegar kaupin voru gerð og þaðan af síður að hann hafi vitað um hann.

Þegar um galla af þessu tagi er að ræða er kaupanda heimilt að krefjast skaðabóta úr hendi seljanda samkvæmt b-lið 3. mgr. 40. gr. laga nr. 50/2000 eins og álitsbeiðandi gerir. Kæruneftndin álitur að seljanda sé skylt að greiða álitsbeiðanda bætur að því marki sem að neðan greinir.

Það var sammæli aðila að leita til þess verkstæðis þar sem leitað var að gallanum og viðgerð var framkvæmd. Sú leit og viðgerð kostaði ótrúlega mikla vinnu og

viðgerðarreikningur nemur nær 70% af söluverði hjólsins. Telja verður að álitsbeiðandi sem eigandi mótórhjólsins hafi fyrst og fremst borið ábyrgð á því hvernig að viðgerðinni var staðið enda þótt seljandi fyrir sitt leyti samþykkti að farið yrði með mótórhjólið til skoðunar á því af hverju aukahljóðið stafaði. Kærunefndin álitur eins og málum er háttað að báðir aðilar verði að bera ábyrgð á þessum kostnaði og verði hann ekki lagður á seljanda nema að hluta. Þessi skipting verður ekki metin öðru vísi en að álitum og þykir kærunefndinni hæfilegt að seljandi greiði álitsbeiðanda kr. 260.000 í skaðabætur.

VII

Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda, X, kr. 260.000.

Friðgeir Björnsson
formaður

Guðrún Björk Bjarnadóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir