

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 26. janúar 2010 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-94/2009:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 19. nóvember sl. bað X, hér eftir einnig nefnd álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hún telur vera á bifreiðinni A, sem hún keypti af Y. Krefst álitsbeiðandi þess að kaupum á bifreiðinni verði rift og kaupverðið endurgreitt. Þá krefst álitsbeiðandi að seljandi greiði kostnað við skoðun og viðgerð á bifreiðinni, kr. 90.000, og kr. 45.000 vegna þess að kostnaður hennar við eldsneytiskaup hafi verið óhóflegur.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 23. nóvember sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau 8. desember. Með bréfi, dags. sama dag, gaf kæruneftndin álitsbeiðanda kost á því að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær 15. desember. Með bréfi, dags. 16. desember sl., var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi kveðst hafa keypt bifreiðina A, árgerð 1999, ekinn 133.000 km, fyrir kr. 550.000. Kaupin hefðu farið fram 29. ágúst 2009 án milligöngu bílasala. Verðmat umboðs á bifreiðinni hefði verið kr. 500.000 án breytinga. Í álitsbeiðni segir m.a. orðrétt:

„Forsendur kaupanda fyrir kaupum á bílnum voru að bíllinn væri töluvert breyttur af umboði og að hann hafði verið hækkaður og breyttur fyrir 33“ dekk. Samkvæmt upplýsingum seljanda hafði pústkerfi bílsins verið breytt og í hann sérsníðuð grein í pústkerfið. Bíllinn var keyptur með þeim fyrirvara að endurskoðunar væri þörf vegna smávægilegra úrbóta þar sem skipta þurfti um gúmmí á jafnvægisstöng, slökkvitæki þurfti skoðunar við og bremsubarki var fastur vinstra megin. Gerð var kostnaðaráætlun vegna þessara úrbóta upp á 50-70 þúsund krónur og skyldi kaupandi bera þann kostnað. Þær upplýsingar fylgdu einnig að bíllinn væri „leiðinlegur“ í lausagangi og fá þyrfti stykki til að „blekkja“ pústskynjara bílsins en þetta myndi ekki hafa fjárútlát fyrir kaupanda í för með sér. Aðrar upplýsingar fylgdu um viðhald bílsins og tók seljandi það sérstaklega fram að vel hefði verið hugsað um bílinn og að allar nótur fylgdu fyrir því viðhaldi sem lagt hefði verið í. Þess skal getið að við kaup á bílnum loguðu engin viðvörunarljós til merkis um bilanir. Þess skal einnig getið að í samræmi við skráningu hefur seljandi verið eigandi bílsins í um 2 ár.“

Álitsbeiðandi lýsir því síðan að gerðar hafi verið úrbætur á bifreiðinni 17. september til þess að fá endurskoðun á henni en þá hafi komið í ljós að gangur og starfsemi vélar bifreiðarinnar hafi ekki verið í lagi. Vegna ýmissa ástæðna hafi nánari

skoðun ekki farið fram fyrr en 23. október og vísar álitsbeiðandi um þá skoðun til vottorðs frá verkstæði Z sem er svohljóðandi:

„Fimmtudaginn 22. október kom bifreiðin A að verkstæði voru sökum þess að um gangtregðu var að ræða. Við nánari skoðun hennar kom í ljós að viðkomandi bifreið er mikið breytt frá upphaflegri framleiðslu. Hvað vélina varðar þá hafði verið búið að gera aðvörunarljós fyrir vélina óvirkt það er gult ljós sem kemur upp ef eitthvað er að stjórnbúnaði vélar eða sjálfskiptingar. SERVICE ENGINE SOON. Einnig er búið að setja svokallaðar pústflækjur í stað upphaflegra pústgreina og við þessa breytingu verður virkni nemanna sem staðsettir eru í pústgreininni önnur en við upphaflega framleiðslu. Svörun þeirra verður seinvirkari þar sem þeir eru nú staðsettir aftast á pústflækjunum. Einnig kom í ljós að aðvörunarljós fyrir ABS hemlabúnað hafði verið aftengt með þeim hætti að fjarlægja peruna. Bæði þessi aðvörunarljós hafa nú verið gerð virki og loga nú stöðugt til aðvörunar um að bæði þessi kerfi bílsins séu í ólagi.

Til að lagfæra bílinn þannig að gangur vélarinnar verið eðlilegur væri réttast að setja upphaflegu hlutina aftur á vélina og vera þannig öruggur að hlutirnir virkuðu eins og þeim er ætlað. Það skal þó tekið fram að það er möguleiki að gera gang vélarinnar betri en nú er með því að prófa sig áfram. Það myndi þó aldrei vera fullnaðarviðgerð því að aðvörunarljósið myndi alltaf vera á.

Kostnaður við að koma þessu í lag hvað vélina varðar er að mínu mati of mikill miðað við verðgildi bílsins. Sem dæmi kosta báðar pústgreinar ca 200.000 kr. og þá eru aðrir hlutar pústkerfisins óupptaldir og vinnan við umskiptin og lagfæringuna. Hver nemi í pústkerfi kostar 29.220 kr. og eru þeir fjórir.“

Álitsbeiðandi segir að gangtruflanirnar í bifreiðinni hafi í för með sé óhæfilega eldneytisnotkun eða allt að 30 lítrum á 100 km og hafi þeirrar eyðslu orðið vart allt frá því að kaupin fóru fram. Álitsbeiðandi kveðst aldrei hefði keypt bifreiðina hefði seljandi greint frá ofangreindum göllum og séu allar forsendur fyrir kaupunum brostnar. Einnig sé óvíst að óhætt sé að aka bifreiðinni í núverandi ástandi. Álitsbeiðandi lýsir síðan tilraunum sínum til að hafa samband við seljanda sem er búsettur erlendis. Seljandi hafi engu svarað og engan vilja sýnt til að leysa málið.

IV

Andsvör seljanda

Seljandi segist einungis hafa átt bifreiðina frá 3. júní til 29. ágúst 2009. Sér hafi ekki verið kunnugt um að slökkt hafi verið á ABS ljósi enda hafi ekki verið gerð athugasemd við ABS við skoðun Frumherja á bifreiðinni. Sér hafi verið kunnugt um að slökkt hafi verið á Check Engine ljósi enda hafi það staðið í nótum sem álitsbeiðandi hafi fengið í hendur við kaupin. Álitsbeiðandi og vinur hennar hafi farið yfir alla pappíra og kveðst álitsbeiðandi hafa litið svo á að hún samþykkt þau gögn. Í þessum nótum komi fram af hverju slökkt hafi verið á Check Engine ljósinu sem hafi verið vegna pústflækja. Álitsbeiðandi hafi við kaupin haft með sér mann til að skoða bifreiðina og hafi hann ekkert sett út á hana eða þau gögn sem fylgt hafi í kaupunum. Í gögnum málsins komi fram að ekki hefði átt að breyta þessari bifreið fyrir stærri hjólbarða. Bílnum hafi verið breytt 1999 og hafi farið í breytingaskoðun 2001. Seljandi kveðst firra sig allri ábyrgð hafi þessar breytingar verið illa framkvæmdar. Álitsbeiðandi segist hafa hringt í umboðið fyrir kaupin og hafi verið sagt að um góða bifreið væri að ræða sem vel hefði verið hugsað um. Hið sama hafi sér verið sagt þegar hann hafi keypt bifreiðina. Ásett verð á

bifreiðina hafi verið kr. 780.000 en listaverð sem umboðið hafi gefið upp hafi verið kr. 890.000. Þær staðhæfingar að bifreiðin sé með öllu verðlaus séu rangar og á ábyrgð umboðsins sem skoðað hafi bifreiðina. Vegna þústflækjanna og þess sem sett hafi verið út á bifreiðina í endurskoðun hafi hann lækkað verðið á bifreiðinni umtalsvert. Seljandi segir að á meðan bifreiðin hafi verið í sinni eigu hafi hún eytt 16 lítrum á hundraðið og furðuleg sé sú lýsing álightsbeiðanda að hún eyði nú 30 lítrum á hundraðið. Seljandi segist ekki vilja taka við bifreiðinni aftur og hafni öllum skaðabótakröfum seljanda.

V

Athugasemdir álightsbeiðanda

Í athugasemdum álightsbeiðanda segir m.a. að í gögnum sem fylgt hafi kaupunum í komi fram að slökkt hafi verið á ljósinu Check Engine. Ekkert hafi komið fram hjá seljanda sem gefið hafi til kynna að í þessum gögnum væru upplýsingar um það sem athugavert væri við bifreiðina sem séu alvarlegir ágallar enda hefði þá ekki orðið af kaupunum. Álightsbeiðandi kveðst því ekki hafa haft ástæðu til þess að skoða gögnin frekar enda engar forsendur fyrir því að þar væri að finna upplýsingar um annað en kaup á varahlutum og fjárútlát vegna viðgerða.

Álightsbeiðandi segir rétt að við skoðun á bifreiðinni hafi hún engar athugasemdir gert við ástand hennar og hafi hún ekki haft forsendur til þess að gera sér grein fyrir þeim alvarlegu göllum sem síðar hafi komið í ljós við skoðun hjá umboðinu. Þessir gallar hafi ekki komið fram við skoðun hjá Frumherja 29. september sl. og að mati þess fyrirtækis hefðu slíkar upplýsingar heldur ekki komið fram við hefðbundna söluskoðun en til þess hefði þurft sérhæfðan tölvubúnað sem skoðunarstöðvar hafi ekki. Ljóst megi vera að hefði Check Engine viðvörunarljós logað við kaup á bifreiðinni hefði hún haft ríka ástæðu til að hætta við þau eða a.m.k. láta athuga ástand bifreiðarinnar nánar. Nú logi ljós sem sýni að ABS hemlakerfi virki ekki sem skyldi en það ljós hefði verið aftengt áður en kaupin fóru fram. Álightsbeiðandi segist ekki taka afstöðu til þess hvort seljanda hafi verið kunnugt um þetta ljós hafi verið aftengt. Þá kemur fram í athugasemdunum að álightsbeiðandi hafi hringt í umboð fyrir Suzuki fyrir kaupin og fengið þær upplýsingar að óbreytt sams konar bifreið væri kr. 500.000 virði en ekki væri hægt að gefa nákvæmar upplýsingar um verð bifreiðar með þeim breytingum sem hefðu verið gerðar á henni. Ekkert hefði komið fram um að breytingarnar á þústkerfinu gerðu bifreiðina nánast verðlausa. Álightsbeiðandi lýsir síðan eldsneytiseyðslu bifreiðarinnar og samskiptum sínum við seljanda eftir kaupin á bifreiðinni en hann hafi verið skeytingarlaus um þau samskipti. Í niðurlagi athugasemdana segir eftirfarandi:

„Ljóst má vera að kaupandi hefði aldrei fest kaup á bílnum ef seljandi hefði greint frá ofangreindum göllum. Ekki eru þeir aðeins fallnir til þess að gera verðmæti bílsins að engu og þess að gera hann hættulegan í notkun, heldur leiða þeir til óhóflegs kostnaðar við rekstur bílsins miðað við núverandi eyðslu hans. Allar forsendur fyrir kaupunum eru því brostnar og hafa kaupin beinlínis orðið til tjóns fyrir kaupanda í formi beinna fjárútgjalda vegna óhóflegrar bensíneyðslu bílsins og kostnaði vegna skoðana og viðgerða.“

Að lokum ítrekar álightsbeiðandi þær kröfur sem hún gerir á hendur seljanda en þeim er lýst hér að framan.

VI

Úr gögnum málsins

Álitsbeiðninni fylgdu tölvupóstsamskipti aðila frá 25. ágúst sl. eða áður en kaupin á bifreiðinni fóru fram. Klukkan 14.14 þann dag sendi seljandi álitsbeiðanda svohljóðandi tölvupóst:

„Fékk endurskoðun í seinustu viku út af ballansstangargúmmíi (búinn að kaupa það) fastur handbrensubarkí vinstra megin að aftan og óskoðað slökkvitæki. Það eru nýjar bremsur að framan, hjólalegur og pakkdósir. Nýjar legur og framöxlum. Ný dekk. Kvittanir fyrir flest öllu sem búið er að gera fyrir hann síðastliðin 2 ár. Er sirka 350 þ. Það er sérsníðað pústkerfi greinin og allt niður sem kostaði 140 þ í honum. Það eina sem þyrfti að gera er að láta remappann eða fá stykki til að blekkja pústskynjara, bíllinn er örlítið leiðinlegur í lausagangi en ekkert sem þírrar mig. Síðan er ný upptekin sjálfskipting í honum. Er ekki búinn að fá senda nótu fyrir því en það kostaði 190 þ. og var gert hjá Ljónsstaðabræðrum. Það er ekkert ryð í bílnum. Er að flytja út og þess vegna er ég að selja hann. Þetta er litla barnið mitt sem hefur verið vel hugsað um.“

Álitsbeiðandi svarar framangreindum pósti kl. 14.16 með svofelldum hætti:

„Ég heyri að þú hefur hugsað vel um bílinn. Það er nákvæmlega svona bíll sem mig langar í. Nokkrir þeirra sem ég hef verið að skoða, þ.e. svipað gamlir og keyrðir bílar, eru ekki vel með farnir. Illa hefur verið hugsað um þá. En þinn hljómar afar vel. Ég myndi gjarnan vilja fá að skoða hann sem allra fyrst. Ert þú með síma sem ég næ í þig í?“

VII

Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd 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 kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa. Ágreiningur aðila fellur undir lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup. Kærunefndin hefur við afgreiðslu þessa máls leitað aðstoðar sérfróðs aðila, sbr. ákvæði í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006.

1.

Eins og fyrr er rakið krefst álitsbeiðandi þess að kaupum á bifreiðinni verði rift og að seljandi endurgreiði kaupverðið auk kr. 90.000 fyrir skoðun og viðgerð á bifreiðinni og kr. 45.000 vegna óhóflegs eldsneytiskostnaðar.

Í 19.- 21. gr. laga nr. 50/2000 segir m.a. eftirfarandi.

19. gr. *Hlutur seldur „í því ástandi sem hann er“. Sala á uppboði.*
 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.

20. gr. *Vond trú kaupanda, rannsókn fyrir kaup o.fl.*

Kaupandi getur ekki borið neitt það fyrir sig sem galla sem hann vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð.

Hafi kaupandi rannsakað söluhlut áður en kaupin voru gerð eða hafi hann án gildrar ástæðu látið undir höfuð leggjast að sinna hvatningu seljanda um slíka rannsókn getur kaupandi ekki borið fyrir sig neitt það sem hann hefði þá átt að veita athygli. Þetta gildir þó ekki ef seljandi hefur sýnt af sér vítavert gáleysi eða framferði hans að öðru leyti verið andstætt heiðarleika og góðri trú.

21. gr. *Tímamark galla.*

Við mat á því hvort söluhlutur er gallaður skal miðað við það tímamark þegar áhættan af söluhlut flyst yfir til kaupanda, jafnvel þótt gallinn komi ekki fram fyrr en síðar.

Seljandi ber einnig ábyrgð á galla sem kemur fram síðar ef ástæðu gallans má rekja til vanefnda af hans hálfu. Sama á við þegar seljandi hefur með ábyrgðaryfirlýsingu eða öðrum hætti ábyrgst að hluturinn hafi tiltekna eiginleika eða að hlut megi nota með venjulegum eða sérstökum hætti tiltekinn tíma eftir afhendingu.

Í 1. mgr. 39. gr. laga nr. 50/2000 segir að kaupandi geti rift kaupum ef meta megi galla til verulegra vanefnda, en aðalkrafa álitsbeiðanda er um riftun kaupanna.

2.

Af 1. mgr. 39. gr. laga nr. 50/2000 leiðir að gallar þeir sem álitsbeiðandi telur vera á bifreiðinni verða að teljast verulegir til þess að riftunarkrafa hennar nái fram að ganga og eins getur hún ekki borið fyrir sig þá galla sem hún vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð, sbr. 1. mgr. 20. gr. laganna.

Samkvæmt því sem fram kemur í álitsbeiðni er ljóst að álitsbeiðandi byggir lýsingu sína á göllum á bifreiðinni á vottorði frá verkstæði Z frá 23. október 2009. Af lýsingunni í þessu vottorði verður að draga þá ályktun að gallarnir séu fólgnir í því að aðvörunarljós fyrir vél hafði verið gert óvirkt og aðvörunarljós fyrir ABS hemlakerfi hafi verið aftengt, en þegar þau hafi verið gerð virk gefi ljósin til kynna að bæði vél og hemlakerfi séu ekki í lagi. Þá sé virkni nema í pústkerfinu önnur en upphaflega þar sem nýtt pústkerfi, þ.e. svokallaðar pústflækjur, hafi verið sett í bílinn í stað upphaflegra pústgreina. Þá sé gangur í vél bifreiðarinnar ekki eðlilegur og álitsbeiðandi segir sjálf að eldsneytisnotkun sé 30 lítrar á hverja ekna 100 kílómetra en seljandi segir eyðsluna hafa verið 16 lítra á hundraðið.

Í vottorðinu er sagt að til þess að lagfæra gang vélar þannig að hann verði eðlilegur væri réttast að setja upphaflega hluti í og er ljóst að þar er átt við pústkerfið. Þó sé möguleiki að laga ganginn með því að prófa sig áfram en aðvörunarljósið myndi alltaf loga. Pústgreinar kosti báðar kr. 200.000 og fjórir pústskynjarar kr. 29.220 hver. Svo virðist sem álitsbeiðandi byggir riftunarkröfu sína fyrst og fremst á því að sú viðgerð sem lagt er til í vottorðinu að sé framkvæmd til þess að gangur bifreiðarinnar verði eðlilegur sé svo dýr að verðmæti bifreiðarinnar yrði að engu. Þá kemur og fram hjá álitsbeiðanda að bifreiðin með þeim göllum sem hún telur vera á henni sé hættuleg í notkun.

3.

Álitsbeiðandi segir að forsendur sínar fyrir kaupum á bifreiðinni hafi verið þær að henni hefði verið breytt töluvert af umboðinu, þ.e. að hún hafi verið hækkuð og henni breytt fyrir 33" hjólbarða. Álitsbeiðandi kveðst hafa fengið upplýsingar frá seljanda um að pústkerfi bifreiðarinnar hefði verið breytt og sérsmíðuð grein sett í það. Þá kveðst

álitsbeiðandi og hafa fengið upplýsingar um það að bifreiðin væri leiðinleg í lausagangi og setja þyrfti stykki í bifreiðina til að „blekkja“ pústskeyjara. Seljandi hafi tekið fram að allar nótur fyrir viðhaldi bifreiðarinnar fylgdu honum. Engin viðvörunarljós hafi logað í bifreiðinni þegar kaupin fóru fram.

Seljandi lét álitsbeiðanda vita í tölvupósti áður en kaupin fóru fram að það þyrfti að láta „remappa“ bifreiðina, þ.e. að endurforrita stjórn tölvu vélarinnar, eða fá stykki til að blekkja pústskeyjara bifreiðarinnar. Þá segir seljandi álitsbeiðanda að bifreiðin sé örlítið leiðinleg í lausagangi en ekkert sem pirri hann. Ekki er upplýst að neitt sé í sjálfu sér að vél bifreiðarinnar þótt gangur hennar sé ekki með eðlilegum hætti vegna þess að pústkerfinu var breytt.

Kærunefndin telur samkvæmt framansögðu að ljóst sé að álitsbeiðandi hafi vitað fyrir kaupin, ekki aðeins að pústkerfi bifreiðarinnar hafði verið breytt, heldur einnig að gangur í vél bifreiðarinnar væri ekki eðlilegur, a.m.k. ekki í lausagangi, og einnig að stykki þyrfti að fá í bifreiðina til þess að blekkja pústskeyjara eða „remappa“ bifreiðina, sbr. það sem að framan segir. Þær breytingar sem gerðar voru á pústkerfinu hafa greinilega haft í för með sér að pústskeyjararnir hafa verið færðir aftast í pústkerfið. Það leiðir til þess að þeir virka seinna en áður, þ.e. hitna seinna og ekki nægilega mikið til þess að þeir virki eðlilega og aðvörunarljós hætti að loga. Þetta fyrirkomulag leiðir til þess að pústskeyjararnir sótast mikið og eyðileggjast. Þar af leiðir að aðvörunarkerfið verður óvirkt og kemur ekki að gagni.

Óumdeilt er að í gögnum sem álitsbeiðandi fékk í hendur um bifreiðina við kaupin kemur fram að ljós sem gefa á til kynna vélarbilun (check engine) hafi verið tekið úr sambandi. Seljandi segir álitsbeiðanda, og mann sem með henni var við kaupin, hafa skoðað þessi gögn en álitsbeiðandi segir að seljandi ekki hafa gefið sér tilefni til þess að skoða þau sérstaklega en hann hafi ekki getið þess að ljósið hafi verið gert óvirkt. Þrátt fyrir þær upplýsingar sem álitsbeiðandi sannanlega fékk og gerð er grein fyrir hér að framan virðist hún ekki hafa sett þær fyrir sig eða skoðað eða látið skoða bifreiðina betur en hún gerði, heldur keypt hana engu að síður. Gera verður og ráð fyrir því að álitsbeiðandi hafi reynsluekið bifreiðinni og hefði þá átt að kynnast gangi vélarinnar, en þess er ekki getið í gögnum. Alla vega hefði slíkur reynsluakstur verið eðlilegur þáttur í skoðunarskyldu álitsbeiðanda, sbr. ákvæði 20. gr. laga nr. 50/2000.

Þótt rétt hefði verið af seljanda að vekja athygli álitsbeiðanda á því að Check engine ljósið hafði verið tekið úr sambandi álitur kærunefndin engu að síður, miðað við þær upplýsingar sem álitsbeiðandi fékk við kaupin, að hún geti nú ekki, sbr. 1. mgr. 20. gr. laga nr. 50/2000, borið fyrir sig sem galla á bifreiðinni að gangur vélar sé ekki í lagi og að ljós logi sem gefi til vélarbilun til kynna. Hér er rétt að benda á að álitsbeiðandi sýnist byggja riftunarkröfu sína að verulegu leyti á því að kostnaður við að koma gangi vélarinnar í eðlilegt horf, þ.e. að skipta um pústkerfi bifreiðarinnar og setja nýtt í, sé svo mikill að sú aðgerð svari ekki kostnaði.

Álit kærunefndarinnar samkvæmt framansögðu er það að álitsbeiðandi geti ekki byggt riftunarkröfu sína á þeim göllum sem að framan er lýst og kostnaði við þær breytingar sem hún segir að verði að gera til þess að bæta úr þeim.

4.

Við skoðun bifreiðarinnar á verkstæði Z kom fram að aðvörunarljós fyrir ABS hemlabúnað var ekki í sambandi og þegar ljósið var sett í samband sýndi það bilun í

búnaðinum. Seljandi kveðst ekki hafa vitað um að ljósið hefði verið aftengt og enga ábyrgð bera á því. Ekkert er upplýst um það hvaða bilun ljósið kann að gefa til kynna og hugsanlega kann að stafa hætta af henni. Bifreiðin var 10 ára þegar álitsbeiðandi keypti hana og hafði henni verið ekið 133.000 km. Kærunefndin álitur engu að síður að það að aðvörunarljós gefi til kynna bilun í ABS hemlakerfinu sé út af fyrir sig galli hver svo sem bilunin kann að vera. Þessi galli er að áliti kærunefndarinnar ekki verulegur þannig að hann getur ekki leitt til riftunar á kaupunum. Hins vegar álitur kærunefndin að álitsbeiðandi eigi rétt á afslætti af kaupverðinu af þessum ástæðum, sbr. ákvæði 30. gr. laga nr. 50/2000 og metur þann afslátt hæfilegan kr. 90.000. Við ákvörðun þeirrar fjárhæðar er tekið tillit til þess kostnaðar sem hefur fylgt því að uppgötva þennan galla, en kröfu álitsbeiðanda um greiðslu skoðunar- og viðgerðarkostnaðar er að öðru leyti hafnað.

5.

Að því er varðar kröfu álitsbeiðanda vegna þess að bifreiðin eyði óhóflega miklu eldsneyti verður að líta til þess að breytingarnar sem gerðar voru á bifreiðinni, þ.e. stærri hjólbarðar og breytingar á pústkerfi, leiða til þess að eldsneytiseyðslan eykst og má ætíð gera ráð fyrir slíku. Báðir aðilar geta haft rétt fyrir sér að því er eyðsluna varðar vegna þess að hún fer eftir því hve langt er ekið í hvert sinn, þ.e. hve mikið bifreiðin nær að hitna, svo og hvernig akstrinum er háttað. Kærunefndin álitur því, þótt álitsbeiðandi kunni einhverju sinni að hafa mælt eyðslu bifreiðarinnar vera 30 lítra á ekna 100 km, sé ekki um galla að ræða í skilningi laga nr. 50/2000. Verður því að hafna kröfu álitsbeiðanda að því er þetta atriði varðar.

6.

Samkvæmt öllu framansögðu er það álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa að hafna verði riftunarkröfu álitsbeiðanda þar sem hún hafi ekki sýnt fram á að seljandi beri ábyrgð á göllum sem teljist verulegir. Hins vegar álitur kærunefndin að álitsbeiðandi eigi rétt á því að fá afslátt af kaupverði vegna galla í bremsukerfi bifreiðarinnar að fjárhæð kr. 90.000.

VIII

Álitsorð

Seljanda, Y ber að gefa álitsbeiðanda afslátt af kaupverði bifreiðarinnar, A, kr. 90.000. Kröfum álitsbeiðanda er að öðru leyti hafnað.

Friðgeir Björnsson
formaður

Guðrún Björk Bjarnadóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir