

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 25. febrúar 2010 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-103/2009:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 28. desember 2009 bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna ágreinings við fyrirtækið Y um kostnað við viðgerð fyrirtækisins á bifreiðinni A. Kröfur álitsbeiðanda hljóða svo: „Endurgreiðsla, seljandi þjónustu kaupí ökutækið á því verði sem honum þótti óhætt að krefja eiganda um fyrir viðgerð á umræddu ökutæki auk greiðslu áður greidds kaupverðs.“

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 13. janúar sl., gaf kæruneftndin Y kost á andsvörum og bárust þau 1. febrúar. Með bréfi, dags. sama dag, var álitsbeiðanda gefinn kostur á því að gera athugasemdir við andsvörin og frestur til þess til 9. febrúar. Engar athugasemdir bárust. Með bréfi, dags. 10. febrúar sl., var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni er ekki sérstök lýsing á þeim viðskiptum sem leiddu til ágreinings aðila. Beiðninni fylgdu hins vegar tvö bréf álitsbeiðanda til Neytendasamtakanna, hið fyrra, dags. 18. september 2008, en hið síðara 27. nóvember 2009. Þá fylgdi álitsbeiðninni samantekt álitsbeiðanda þar sem gerð er grein fyrir þeim reikningum sem hann hefur greitt fyrir viðgerðina ásamt skýringum. Verður að líta á þessi skjöl sem hluta álitsbeiðni og efni þeirra rakið að nokkru leyti með það í huga, bæði í þessum kafla og eins í niðurstöðum kæruneftndarinnar.

Álitsbeiðandi kveðst hafa keypt bifreiðina A af Z síðla árs 2005. Bifreiðin sé vörubifreið af árgerðinni 1976. Upphaflega hafi hún verið notuð sem slökkviliðsbifreið í Þýskalandi en flutt til Íslands 1986. Hér hafi hún verið notuð sem björgunarsveitarbifreið, skráð með palli en álhús hafi verið á burðargrindinni. Álhúsið hafi verið aðalástæða þess að sér hafi þótt vænlegt að kaupa bifreiðina. Hún hafi verið gangfær en augljóslega illa farin af ryðskemmdum. Ástand bifreiðarinnar hafi ekki batnað næstu tvö árin en í þann tíma hafi hún verið geymd á geymslusvæði Eimskipa í Hafnarfirði.

Álitsbeiðandi kveðst hafa að ráði fjölskylduvinar leitað til B, eiganda Y., sem hafi metið ástand bifreiðarinnar nægilega gott til þess að hægt væri að koma henni í skráningar- og notkunarhæft ástand. Hafi fyrirtækið flutt bifreiðina á verkstæði sitt í Sandgerði þar sem skipt hafi verið um ákveðna hluti. Öll helstu kerfi hafi virkað og B jafnvel talið þau lítið slitin. Álitsbeiðandi segir að sér hafi fundist vel að verki staðið og

verkstæðið hafa framkvæmt ótrúlega mikið fyrir sanngjarna fjárhæð þegar hann hafi skoðað bifreiðina á verkstæðinu stuttu fyrir jól 2007.

Álitsbeiðandi segir ekki hafi verið ljóst í upphafi hversu langt væri raunhæft að ganga að því er viðgerð varðaði. Hann hafi leitað upplýsinga hjá B um það hve mikilli vinnu mætti gera ráð fyrir. Svör hans hafi verið fátækleg, erfitt væri að gera sér grein fyrir umfangi ryðskemmda. Hins vegar hafi hann talið að það borgaði sig að ráðast í viðgerð og tæki hann kr. 3.500 fyrir hverja vinnustund sem álitsbeiðandi kveðst ekki telja hátt verð. Álitsbeiðandi kveðst hafa spurt hvort ekki mætti reikna með „einhverjum hundraðþúsundköllum“ og hafi B svarað því játandi. Ljóst hafi verið að neyðarakstursbúnaður hafi komið í veg fyrir umskráningu á sitt nafn og breytingarskoðun þyrfti að fara fram fyrir umskráningu.

Álitsbeiðandi kveðst hafa fylgst vikulega með framgangi verksins og verið sáttur við vinnubrögðin fram til 19. janúar 2008, þótt kostnaðurinn væri meiri en hann hefði átt von á en á þessum tíma hafi verið ákveðið að skipta um þann hluta ytra byrðis sem hefði verið mikið skemmdur eða ónýtur. Fyrir hafi legið að unnar hefðu verið alls 270 vinnustundir við bifreiðina. B hafi talið að verkið væri mjög langt komið, ryðskemmdir að fullu bættar og bifreiðin tilbúin til sprautunar ef undanskilið væri að gera þyrfti mót af ytri frambrettum og síðan að steypa í plastefni. Hafi hann gróflega áætlað að um vikustarf væri að ræða fyrir sprautun en vinna við frambretti væri þar undanskilin. Þá segir orðrétt í bréfi álitsbeiðanda til Neytendasamtakanna, dags. 18. september 2008:

„Eðlilegt er að erfitt geti verið að segja til um umfang viðgerða þegar ryðskemmdir eru annars vegar. Það sama getur ekki átt við eftir að ryðskemmdir hafa verið kannaðar og viðgerðar eins og ég sá og skildi að væri staða mála þann 19. janúar 2008. Af þessum upplýsingum mátti s.s. ráða að þar sem viðgerðarvinnu vegna ryðskemmda væri lokið væri öll vinna mun fyrirsjáanlegri en ella, megninu af vinnunni væri lokið og farið að sjá fyrir endann á viðgerð á húsi ökutækisins. Þar sem kostnaður við málningarvinnu og brettasmíði væri einnig fyrirsjáanlegur eða um 150 þúsund krónur í hvort verk fyrir sig mátti gera ráð fyrir að heildarkostnaður yrði 1600 þúsund krónur. Þetta þótti mér dýrt og töluvert meira en ég átti von á í upphafi en þó viðunandi enda virtist vel að verki staðið þegar þarna var komið, búið að skoða og gera við alla burðargrindina, skipta um gólfplötu og ytra byrði sem skemmdir voru í.

[...]

Ekki lá annað fyrir en upplýst yrði um alla þætti verksins jafnóðum og unnið væri að þessu verki og báðum aðilum ljóst að kostnaður var þá þegar orðinn meiri en ég átti von á. Ég var búinn að segja verkstæðiseiganda til samanburðar frá árg. 1991 eða 1992 sem væri til sölu í Borgarnesi, ökutæki í ágætis ástandi með tvöföldu stýrishúsi og kassa aftan á, uppsett verð rétt tæpar 2 milljónir og spurði hvort nokkur hætta væri á að viðgerðarkostnaður færi nálægt því. Gerði verkstæðiseigandinn lítið úr þessari fyrirspurn eins og öðrum fyrirspurnum mínum um kostnað og var ekki hægt að skilja hann á annan veg en svo að það væri ólíklegt.

2 vikum síðar við heimsókn á verkstæðið þann 3. febrúar var verkstæðiseigandi búinn að leggja 222 vinnustundir til viðbótar (tilsvarandi 5,5 vinnuvikum!) í verkið án þess að sjá tilefni til að gera mér ljóst að svo mikil vinna hefði bæst við og var þó enn ekki byrjað á málningarvinnu eða viðgerð á ytri frambrettum svo nokkru næmi. Ekki var þannig samræmi á milli þess sem hann áætlaði þann 19. janúar og þeirrar vinnu sem þá þegar var komin í verkið og óeðlilegt að ég væri ekki upplýstur um svo mikla ófyrirséða vinnu á fullnægjandi hátt. Kom ég því vandlega til skila að kostnaðurinn væri orðinn langt umfram það sem ég hefði átt von á og að ég hefði ekki aðgang að ótakmörkuðum sjóðum

til þessara framkvæmda. Verkstæðiseigandi óskaði eftir því að litur yrði ákveðinn hið snarasta, ekki væri unnt að halda áfram með verkið fyrr en litaval lægi fyrir og að ökutækið væri fyrir öðrum verkefnum á verkstæðinu, illt væri ef þyrfti að færa það ómálað út af verkstæðinu en þá væri auðvitað öll viðgerðin í hættu!“

Álitsbeiðandi segir að síðan hafi orðið hlé á vinnu við bifreiðina þar sem litur hafði ekki verið ákveðinn en vinnu við að steypa frambretti úr plasti hafi verið haldið áfram. Verkstæðiseigandinn hefði sagt sér að erfitt væri að áætla kostnað við það verk en það væri betri kostur en að reyna að útvega ný frambretti sem að líkindum fengjust ekki.

Þá segir áfram í bréfinu:

„Þegar til kom nær tvöföldun vinnustunda í verkið og hressilegur viðbótarkostnaður sem af leiddi næstu 2 vikur eftir 19. janúar fór ég að hafa verulegar áhyggjur af kostnaðarhlið viðgerðarinnar og fór ég í fylgd fjölskyldu minnar enn á verkstæðið þann 17. febrúar til að kanna betur stöðu mála og ræða framhald þess. Var þá búið að lagfæra upprunalegu brettin þannig að hægt væri að smíða mót eftir. Litur var þá ákveðinn frá þeim lit sem notaður hafði verið á brettin, dökkblár. Kona mín, D, spurði við það tækifæri ítrekað eftir áætluðum kostnaði við sprautun og afgang verksins og svaraði verkstæðiseigandi því til að líklega yrði sprautunarkostnaður um 150 þúsund krónur og gerði sem áður lítið úr þessum áhyggjum. Reiknaði ég með að allur frágangur væri þar innifalinn. Vegna mikils kostnaðar við verkið var vinna stöðvuð að minni beiðni þegar hér var komið við sögu en bretti varð þó að fullvinna.

Álitsbeiðandi kvaðst hafa óskað eftir því að hann fengi að fylgjast með sprautuninni sem ekki hafi verið gert. Verkstæðiseigandinn hafi látið sem vind um eyru þjóta athugasemdir sínar um margfalt meiri kostnað en efni hafi staðið til í upphafi. Hinn 19. ágúst hafi verkstæðiseigandinn hringt og sagt að sprautun væri lokið en ekkert sagt um kostnaðarhliðina. Hins vegar hefði hann fengið kröfu 22. ágúst 2008 um greiðslu á kr. 455.625. Engin skýring hafi verið gefin á þeirri fjárhæð sem hafi verið langt umfram það sem hann hafi átt von á. Hinn 25. ágúst kveðst álitsbeiðandi hafa farið á verkstæðið en þá hafi vinna við klæðningu að innan staðið yfir. Álitsbeiðandi kveðst þá hafa spurt eftir áætlun um það hve mikið væri eftir af verkinu og fengið þær upplýsingar að kostnaður við það væri á bilinu 5-700 þúsund. Samkvæmt skýringum verkstæðiseiganda væri heildarvinnustundafjöldi um 560 klukkustundir.

Álitsbeiðni fylgdi samantekt álitsbeiðanda sem verður að skilja svo að hann hafi greitt verkstæðiseigandanum samtals kr. 3.103.782 fyrir verkið og hafi þá allir reikningar frá verkstæðinu verið greiddir. Í þessari samantekt segir álitsbeiðandi að verkstæðiseigandi hafi ekki gert fullnægjandi grein fyrir vinnustundafjölda, einstökum verkþáttum, aðkeyptum hlutum eða þjónustu og ýmsum öðrum kostnaði.

Í bréfi álitsbeiðanda til Neytendasamtakanna, dags. 27. nóvember 2009, eru viðskipti aðila rakin með svipuðum hætti og í bréfinu sem dagsett er 18. september 2008. Ekki er ástæða til þess að rekja efni þess bréfs sérstaklega en þar kemur m.a. fram að eftir að reikningur fyrir málningarvinnu hafði borist hafi álitsbeiðandi fengið mann að nafni E til þess að fylgjast með framvindu verksins og hafi þá komið fram að kostnaður við að ljúka því yrði að algjöru hámarki kr. 5-700 þúsund eins og fram kemur í fyrra bréfinu. Bifreiðin hafi verið skráð á nafn álitsbeiðanda í apríl 2009, númeraplötur leystar út og festar á eftir að breytingaskoðun hefði verið framkvæmd. Bifreiðin hafi þá vart verið skoðunarhæf en fengið akstursleyfi til maíloka. Verkstæðiseigandinn hefði ekki viljað

afhenda bifreiðina nema gegn fullnaðargreiðslu og fyrir tilstuðlan E hefði lokareikningurinn verið lækkaður í 450.000.

Álitsbeiðandi lýsir því hvernig afhending bifreiðarinnar fór fram og segir við hana hafa komið í ljós hversu öfugsnúin og illa skipulögð viðgerðin hafi verið af hálfu verkstæðiseiganda:

„Öll áherslan var á yfirbyggingu ökutækisins sem stenst síðan ekki lágmarkskröfur tæknilegrar skoðunar bifreiðaeftirlitsaðila og er ekki hæft til notkunar en búið er að leggja óréttlætánlegan fjölda vinnustunda og kostnað í yfirbyggingu án tilhlýðilegs samráðs við mig.“

Álitsbeiðandi segist sjálfur hafa sótt bifreiðina 30. júní 2009 með aðstoð E. Segir í bréfinu í framhaldi af þeirri lýsingu eftirfarandi:

„Átti ég það von á að sjá ökutækið í sæmilega góðu ásigkomulagi en ekki gekk það eftir. Innan við ár var liðið frá því að málningavinnu var lokið. Málning er tilrunnin, vinna við ytra byrði virðist verulega ábótavant með framkomnum skemmdum á grundvelli lélegrar undirvinnu í málningu yfirbyggingar. Vatn var á gólfi stýrishúss við afhendingu, hjólahlífar ekki festar á eins og um hafði verið rætt og álhús fest á undirvagn. Ökutækið er skráð sem vörubifreið en pallur er ekki til staðar og kostnaðarsamt að bæta úr því Fremri hliðarrúður og rúðupphalarar eru jafn ónýtar sem fyrr, hurðalæsingar bilaðar, startari virkaði ekki vegna útleiðslu stuttu eftir afhendingu, mótorbremsa festist í akstri frá Sandgerði. Aðalljós ekki stillt, hemlakerfi stenst ekki skoðun og þarfnast verulegra úrbóta, stöðuhemill ekki í lagi. Undirakstursvörn er ekki til staðar.“

Þá segir í bréfinu frá 27. nóvember 2009 eftirfarandi:

„Taka verður fram að forsendur mínar til að leggja út í slíka framkvæmd og kostnað sem reyndin varð voru afar hæpnar. Hér var um tæplega þrítugt ökutæki að ræða, illa farið af ryði, hávaðasamt og gróft. Ég hafði aldrei keyrt ökutækið við upphaf samskipta við verksala, vissi lítið um ástand grundvallaratriða, s.s. vélar, gírkassa drifs, bremsukerfis, eldsneytiskerfis, o.s.frv. og beiðni minni um skráningu ökutækisins á mitt nafn var hafnað af hálfu yfirvalda vegna þess að útbúnaður til neyðaraksturs hafði ekki verið fjarlægður. Ég átti ekki hægt um við að fylgjast með framkvæmd verksins þegar það fór úr böndunum þar sem ég var við krefjandi vinnu norður í landi og komst þar af leiðandi ekki svo oft sem æskilegt hefði verið. Allt þetta var B ljóst.“

IV

Andsvör gagnaðila

Í andsvörum Y sem rituð er af lögmanni segir ma.a. eftirfarandi:

„Umbj. minn tók að sér undir lok árs 2007 að gera upp gamla bifreið flugbjörgunarsveitarinnar að beiðni álitsbeiðanda. Eins og meðfylgjandi myndir bera með sér var ástand bifreiðarinnar mjög slæmt og fyrirséð að verkið yrði tímafrekt og kostnaðarsamt.

Um umfangsmikið verk var að ræða sem hófst undir lok árs 2007 og stóð til júnímánaðar 2009, eða í um 18 mánaða skeið. Á því tímabili fylgdist álitsbeiðandi vel með framkvæmdum og lýsti iðulega yfir ánægju með framgang verksins. Hann hafi reglulega meðan á framkvæmdum stóð fengið reikninga senda sér og þeir hafi ávallt fengist

greiddir, öfugt við það sem segir á síðustu blaðsíðu í bréfi álitsbeiðanda dags. 18. 09.2008.

Því er alfarið mótmælt að reikningarnir hafi verið óeðlilega háir, enda um umfangsmikið, tímafrekt og kostnaðarsamt verk að ræða og það mátti álitsbeiðandi vera ljóst. Líta verður svo á eins og almennt gildir í lögskiptum aðila að með því að greiða þá reikninga sem álitsbeiðanda barst vegna verksins hafi hann samþykkt réttmæti þeirra. Fráleitt er að telja að hann geti síðar, eftir greiðslu þeirra haldið fram að þeir hafi verið of háir og krafist á þeim grundvelli endurgreiðslu.

Auk þess er ekki hægt að sjá á hvaða lagagrundvelli álitsbeiðandi reisir kröfu sína um að umbj. minn kaupí bifreiðina til baka – enda aldrei um neitt slíkt samið.

Þá skal bent á að álitsbeiðandi óskaði reglulega eftir hinum ýmsu viðbótarverkum sem gerði það vitaskuld að verkum að kostnaður við framkvæmdir hækkaði frá því sem ráð var fyrir gert. Aldrei var hins vegar neitt unnið sem var ekki gert að beiðni álitsbeiðanda. Fullyrðingum álitsbeiðanda um annað er hafnað sem ósönnuðum.

Þá er öðrum fullyrðingum í álitsbeiðni hafnað svo sem um meintar hótanir og fleira í garð álitsbeiðanda. Umbj. minn telur þær fullyrðingar ekki eiga við nein rök að styðjast enda hefur lögreglan ekki gripið til neinna aðgerða.

Verður að hafna öllum kröfum álitsbeiðanda í þessu máli eins og það liggur fyrir enda hefur álitsbeiðandi samþykkt réttmæti reikninga umbj. míns með því að standa skil á greiðslum þeirra. Kröfugerð álitsbeiðanda um að umbj. kaupí bifreiðina til baka er fráleit og styðst við engin lagarök. Því virðist ekki haldið fram að viðgerðin/endurbæturnar sjálfar hafi verið haldnar ágöllum, heldur virðist eingöngu byggt á að verkið hafi reynst kostnaðarsamara en álitsbeiðandi reiknaði með. Skylda umbj. míns til endurgreiðslu getur aldrei byggst á slíkum sjónarmiðum.“

V

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. 42/2000 um neytendakaup, sbr. 1. gr. þeirra laga.

Við afgreiðslu þessa máls hefur kærunefndin leitað aðstoðar sérfróðs aðila samkvæmt heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006.

Í II. kafla neytendakaupalaga eru m.a. svohljóðandi ákvæði:

II. kafli. Samningur um kaup þjónustu o.fl.

Efni og vinna verks.

■ **4. gr.** Útseld þjónusta, sem veitt er í atvinnuskyni, skal ávallt vera byggð á fagþekkingu og í samræmi við góða viðskiptahætti sem tíðkast hverju sinni. Skylt er að veita allar upplýsingar og leiðbeiningar um vinnu verks með hagsmuni neytanda fyrir augum.

□ Seljandi þjónustu leggur fram nauðsynleg efni og aðföng nema um annað sé sérstaklega samið.

Öryggi.

■ **5. gr.** Seljandi þjónustu skal gæta þess að hún sé í samræmi við almennar reglur, staðla, reglur sem stjórnvöld setja, stjórnvaldsáskvarðanir og lög sem gilda um veitta þjónustu í þeim tilgangi að vernda öryggi neytanda.

Leiðbeiningarskylda seljanda.

■ **6. gr.** Seljanda þjónustu er skylt að veita upplýsingar um hvort fyrirhuguð kaup á þjónustu eru óhagkvæm fyrir neytandann að teknu tilliti til kostnaðar við verkið með

hliðsjón af verðgildi hlutarins eða öðrum atriðum sem áhrif hafa á hagkvæmni þeirrar þjónustu sem óskað er eftir.

☐ Verði seljanda ekki ljóst að fyrirhuguð kaup á þjónustu eru óhagkvæm fyrir en vinna er hafin eða að verð þjónustunnar muni verða verulega hærra en neytandi hefur mátt gera ráð fyrir skal seljandi tilkynna neytanda um það og óska eftir fyrirmælum um hvort frekari vinna skuli af hendi leyst. Hafi seljandi ekki sinnt leiðbeiningarskyldu sinni, ekki óskað eftir fyrirmælum og ætla má að neytandi hefði hætt við samninginn að fengnum upplýsingum skulu greiðslur fyrir verkið miðast við að neytandi hefði dregið sig út úr samningnum á því stigi.

☐ Hafi seljanda þjónustu ekki tekist að ná til neytanda eða hann hefur ekki fengið fyrirmæli frá neytanda innan sanngjarns frests er honum heimilt að hætta og leysa ekki frekari vinnu af hendi samkvæmt þjónustusamningnum. Þetta gildir þó ekki ef seljandi hefur sérstaka ástæðu til að ætla að neytandi vilji að lokið verði við verkið.

■ **7. gr.** Seljandi getur þrátt fyrir ákvæði 6. gr. krafist greiðslu vegna vinnu og útlagðs kostnaðar að svo miklu leyti sem það getur talist sanngjarnt.

Í þessu máli liggur fyrir að ekki var gerður sérstakur samningur um það verk sem Y tók að sér að vinna fyrir álitsbeiðanda. Álitsbeiðandi vissi þó að greiða ætti kr. 3.500 fyrir hverja unna klukkustund, sem hann sjálfur segir að sé ekki hátt verð og má taka undir það. Um var að ræða viðgerð á 30 ára gamalli bifreið sem staðið hafði óhreyfð í einhver ár og af myndum af henni má ráða að öll yfirbygging hennar hafi þarfnast umfangsmikilla viðgerða og lagfæringa. Eins mátti gera ráð fyrir að vélbúnaður hennar þarfnadist alla vega einhverra viðgerða og lagfæringa til þess að bifreiðin yrði nothæf. Mat á hagkvæmni eða óhagkvæmni þessarar viðgerðar í upphafi hlýtur að hafa verið örðugleikum bundið enda getur verið erfitt að finna það sem eðlilegt er að miða hagkvæmni framkvæmdar af þessu tagi við. Viðgerðin var og þess eðlis að tæplega var hægt að hætta við hana í miðju kafi án þess að verðmæti færu til spillis. Verður ekki annað séð en þó nokkur áhætta hafi verið tekin í upphafi um það hver viðgerðarkostnaðurinn að lokum yrði.

Það er álit kærufndarinnar að það hafi í raun verið óhófleg bjartsýni að hægt væri að gera bifreiðina notkunarhæfa fyrir tiltölulega lítið verð eins og álitbeiðandi sýnist hafa byggt á í byrjun heldur hafi í raun blasað við báðum aðilum að um umfangsmikið verk væri að ræða og umtalsverð áhætta tekin varðandi það hver heildarkostnaður við verkið kynni að verða. Staðan var því þannig að erfitt var að fullnægja ákvæðum 1. mgr. 6. gr. þjónustukaupalaga þar sem segir að seljanda sé skylt að veita upplýsingar um það hvort kaup á þjónustu séu óhagkvæm fyrir neytandann að teknu tilliti til kostnaðar við verkið með hliðsjón af verðgildi hlutarins eða öðrum atriðum sem hafa áhrif á hagkvæmni þeirrar þjónustu sem óskað er eftir. Fram kemur hjá álitsbeiðanda að B hafi talið svara kostnaði að gera við bifreiðina en gefið fátækleg svör um það hver hann yrði. Þó hafi hann svarað játandi þeirri spurningu hvort verkið myndi kosta „nokkra hundraðþúsundkalla.“ Andsvör Y beinast ekki að einstökum fullyrðingum álitsbeiðanda en engu að síður verður að telja að niðurstaða í þessu máli verði ekki byggð á því að hér hafi verið um samning eða verðáætlun að ræða fyrir verkið. Í andsvörunum kemur þó fram að álitsbeiðandi hafi reglulega óskað eftir ýmsum viðbótarverkum sem leitt hafi til þess að kostnaður hafi aukist frá því sem ráð hafi verið gert fyrir.

Fyrir liggur að álitsbeiðandi fylgdist nokkuð vel með framvindu verksins og ekki sýnist hafa komið til ágreinings aðila með þá verkþætti sem unnir voru fram til 19. janúar 2008. Á þessum tíma hafði álitsbeiðandi, samkvæmt þeirri samantekt sem álitsbeiðninni

fylgdi yfir greidda reikninga, greitt kr. 611.860 og greiddi síðan 5. febrúar kr. 270.000 til viðbótar eða á þeim tíma samtals tæplega kr. 900.000 og má segja að þá hafi verið greiddir „nokkrir hundraðþúsundkallar.“

Í samantekinni er sagt að eftir 19. janúar 2008 hafi verið farið úr skynsamlegum farvegi. Hinn 17. febrúar kveðst álitsbeiðandi hafa komið á verkstæðið en þá hafi kostnaður verið kominn í kr. 1.578.860. Í það skipti hafi hann verið fullvissaður um að aðeins væri eftir hluti við vinnu við bretti og málun og myndi hvor verkþáttur um sig kosta kr. 150.000. Í mars eða apríl hafi hann stöðvað vinnu við bifreiðina nema við brettin og hafi B ekki verið ósáttur við það. Þá kemur fram í samantektinni að 25. ágúst hafi álitsbeiðandi komið á verkstæðið en þá hafi hann verið búinn að fá reikning að fjárhæð kr. 465.462 sem hann hafi greitt 23. september. Við þetta tækifæri hafi hann spurt sérstaklega eftir því hver væri væntanlegur kostnaður við það sem eftir væri að vinna við bifreiðina og hafi sér verið sagt af B og konu hans að sá kostnaður væri á bilinu kr. 500-700.000. Eftir þennan fund hafi hann fengið tvo reikninga, annan að fjárhæð kr. 370.000 en hinn kr. 450.000 eða samtals kr. 820.000.

Eins og að framan segir kveðst álitsbeiðandi hafa stöðvað vinnu við bifreiðina í mars eða apríl 2008 nema við brettin og hafi verkstæðisformaðurinn ekki verið ósáttur við það. Engu að síður hélt vinna við bifreiðina áfram og greiddi álitsbeiðandi reikning sem hann var búinn að fá áður en hann kveðst hafa stöðvað vinnuna. Lá þá fyrir hver kostnaður hafði orðið við verkið og bað álitsbeiðandi um áætlun um það hvað kosta myndi að ljúka því og segir að honum hafi verið sagt að það yrði á bilinu kr. 500-700.000. Verður ekki öðru vísi litið á en með þessum hætti hafi álitsbeiðandi óskað eftir því að vinnan héldi áfram í skilningi ákvæða 2. mgr. 6. gr. þjónustukaupalaga.

Kærunefndin álitur að engin lagastöð sé fyrir þeirri kröfu álitsbeiðanda að Y. kaupi af honum bifreiðina og greiði fyrir hana sama verð og hann hafi greitt fyrirtækinu fyrir viðgerðina að viðbættu kaupverði bifreiðarinnar sem ekki er að sjá að getið sé um í skjölum málsins hvert hafi verið. Verður því að hafna þeirri kröfu hans.

Kærunefndin álitur að ekki sé hægt að líta svo á að kostnaður við viðgerð á bifreiðinni hafi orðið meiri en í raun hafi mátt búast við miðað við aldur og ástand hennar enda þótt kostnaðurinn hafi verið mun meiri en álitsbeiðandi gerði sér vonir um í upphafi sem vera kann að hann hafi að einhverju leyti byggt á upplýsingum frá viðgerðaraðila þótt slíkt liggi ekki ljóst fyrir. Ekki verður annað sagt en álitsbeiðandi hafi fylgst nokkuð grannt með verkinu meðan á því stóð og látið halda því áfram þrátt fyrir óánægju með kostnaðinn og að lokum greiddi hann alla reikninga frá viðgerðaraðilanum. Ekki kemur fram hjá álitsbeiðanda að hann telji að honum hafi verið gerður reikningur fyrir vinnustundir sem ekki hafi verið unnar eða eitthvað keypt til bifreiðarinnar sem ekki hafi verið þörf á. Það er hins vegar rétt sem fram kemur í álitsbeiðni að öll reikningsgerð Y er ófullkomin og svarar ekki þeim kröfum sem gerðar eru í 5. gr. þjónustukaupalaga. Álitsbeiðandi sýnist engu að síður hafa unað þessari reikningsgerð á sínum tíma enda þótt hann geri athugasemdir við hana í álitsbeiðni.

Kærunefndin álitur, miðað við hvernig framvinda verksins var og aðkoma álitsbeiðanda að henni, að ekki sé grundvöllur fyrir því að álitsbeiðandi geti nú borið fyrir sig ákvæði 2. mgr. 6. gr. neytendakaupalaga í því skyni að fá endurgreiddan hluta viðgerðarkostnaðarins en kröfu af því tagi má líta á sem hluta þeirrar kröfu sem álitsbeiðandi gerir í málinu. Þó telur kærunefndin að í einu tilviki sé sá réttur fyrir hendi. Það er ljóst að álitsbeiðandi taldi kostnað við verkið úr hófi fram og því er ástæðulaust að

draga í efa að hann hafi þegar sá fyrir endann á verkinu beðið um kostnaðaráætlun fyrir það sem eftir var að vinna en þá áætlun verkstæðisins segir hann hafa verið á bilinu kr. 500-700.000. Sá kostnaður reyndist hins vegar vera kr. 820.000 og fór því töluvert fram úr hámarki þeirrar áætlunar sem kynnt var fyrir álitsbeiðanda. Kærunefndin álitur að samkvæmt grunnreglu 2. mgr. 6. gr. neytendakaupalaga eigi álitsbeiðandi rétt á því að Y greiði honum muninn á hámarki áætlunarinnar og þessa kostnaðar eða kr. 120.000.

Í álitsbeiðni kemur fram að álitsbeiðandi telur galla vera á viðgerð á bifreiðinni. Hvergi er að sjá í gögnum málsins að álitsbeiðandi hafi kvartað undan þessum göllum við Y og gert kröfur þeirra vegna. Liggur þannig ekki fyrir hvort og þá hver ágreiningur aðila kann að vera um viðgerðina að þessu leyti. Kærunefndin mun því ekki í þessu áliti taka afstöðu til þess sem komið hefur fram hjá álitsbeiðanda um meinta galla á viðgerðinni.

VI

Álitsorð

Kröfu álitsbeiðanda, X, um að Y. kaupi af honum bifreiðina A er hafnað. Y greiði X kr. 120.000.

Friðgeir Björnsson
formaður

Guðrún Björk Bjarnadóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir