

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 25. mars 2010 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-17/2010:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 10. febrúar sl. bað X, hér eftir einnig nefnd álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á bifreiðinni Y, hjá fyrirtækinu Z. Álitsbeiðandi segir að gallar hafi komið fram á bifreiðinni sem hún krefst að seljandi bæti úr að fullu eða hluta á sinn kostnað. Álitsbeiðandi leggur fram með álitsbeiðni sinni viðgerðarreikning frá seljanda að fjárhæð kr. 692.796, dags. 6. október 2009.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 15. febrúar sl., gaf kæruneftndin Z kost á andsvörum og bárust þau 26. febrúar. Með bréfi dags. 2. mars sl. var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og frestur til þess til 10. mars. Engar athugasemdir bárust. Með bréfi, dags. 17. mars sl., var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi kveðst hafa keypt bifreiðina Y sem sé jeppi af gerðinni A, og hafi hún verið nýskráð 23. desember 2005. Af gögnum málsins má ráða að bifreiðina hafi álitsbeiðandi keypt hjá Z þótt ekki komi það fram í álitsbeiðni. Í beiðninni segir eftirfarandi um ágreiningsefnið:

„Óhóflegur viðgerðarkostnaður við lagfæringu á sjálfskiptingu og nýr vatnskassi sem rekja má til galla þar sem pakkning frá vatnskassa gefur sig og vatn kemst í olíu á sjálfskiptingu.

Gera verður ráð fyrir að ný bifreið eigi að endast lengur en 3 og ½ ár eða í ríflega 100.000 km.

Enga aðstoð var hægt að þeirra sögn að fá frá bílaverksmiðjunum sem hefði þó átt að vera orðið ljóst að þetta mætti teljast galli á ekki eldri bílum og ekki meira eknum. Ekki var heldur um að ræða nema sáralítinn afslátt frá bifreiðaumboðinu hér heima.

Það skal sérstaklega tekið fram að allt eftirlit með bifreiðinni hefur verið framkvæmt af bifreiðaumboðinu sem seldi bifreiðina og því ekki hægt að kenna því um að á það hafi skort.“

Rökstuðningi fyrir kröfu sinn lýsir álitsbeiðandi svo:

„Rökstuðningur fyrir þessari kröfu er augljós. Það hefði mátt vera ljóst að til þess að koma í veg fyrir umrædda viðgerð á bifreiðinni þurfti ekki annað en að skipta um vatnskassa og þessa umræddu pakkningu áður en hún fór að gefa sig og eins og áður sagði ætti verksmiðjunum sem framleiddu bifreiðina að hafa verið ljóst að þetta var

vandamál. Einnig skal aftur bent á að bifreiðin hefur verið þjónustuð af umboðinu frá upphafi.

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda segir m.a. eftirfarandi:

1. Umrædd bifreið, Y, er af gerðinni A og nýskráð 23. desember 2005. Framleiðsluábyrgð hennar rann því út í desember 2008. Þegar bifreiðin er færð til okkar vegna umræddrar bilunar er búið að aka henni samkvæmt verkbeiðninni 101.586 km.
2. Bilun verður vegna íblöndunar á frostlegi við sjálfskiptivökva bílsins en leiðslur hans liggja neðst í vatnskassanum og leki verður í kerfinu.
3. Framleiðandi hafnaði ábyrgðarkröfunni vegna aldurs bílsins, fjölda ekinna kílómetra og að ekki er um þekkta bilun að ræða nema vegna utanaðkomandi áhrifa.
4. Varðandi orsakir þessarar bilunar er margt sem getur hafa komið til annað en galli í framleiðslu. Ef bætt er á vatnskassa með rangri gerð af kælivökva getur það haft veruleg áhrif á endingu vatnskassans og m.a. orsakað skemmdar þéttingar, ofhitun kælivökvans sömuleiðis, einnig ef sjálfskiptingin verður fyrir álagi og sjálfskiptivökvinn ofhitnar ásamt fleiri umhverfisáhrifum og notkun bílsins frá árinu 2005 fram til þess tíma að bilun kemur fram.

Samantekt:

Við teljum umrædda bifreið ekki vera gallaða. Bifreiðar fara víða, álag og umgengni mjög mismunandi sem hefur áhrif á endingu íhluta þeirra, ekki síst hvað íhluti jeppabifreiða varðar. A veitir 3ja ára ábyrgð á framleiðslu sinni. Ábyrgðartíma lauk hvað þessa bifreið varðaði einu og hálfu ári áður en umrædd bilun verður.

Við viljum þó ítreka að búið er að nota bifreiðina í tæp fjögur og hálf ár og aka henni rúmlega 100 þúsund kílómetra áður en bilunin kemur fram. Við álag er t.d. ekki óalgengt að sjálfskiptingar í jeppabifreiðum yfirhitni, enda er sérstakt aðvörunarljós sem kviknar við yfirhitun í flestum gerðum þeirra. Ekki þarf nema eitt skipti í t.d. þungum sandi til að yfirhita sjálfskiptinguna ef ekki er sett í lágt drif.“

V

Úr gögnum málsins

Á viðgerðarreikningi frá Z, dags. 6. október 2009, er m.a. eftirfarandi skráð:

„Fór í prufutúr og fann fyrir þessu sem eigandi er að kvarta undan og greinilegt að skiptingin er ekki í lagi þegar hann skiptir sér í annan undir léttu álagi og trúlega í fjórða við ákveðin skilyrði. Síðan hnöggrar Lock-upið við ca 90 km hraða.

Við nánari skoðun kom í ljós að það er komin olía í kælivatn og er það trúlega frá sjálfskiptingu. Við skoðun á olíu á skiptingu frá kvarða er að sjá að það kemur mikil svarfmyndun með þegar olíuhæð er athuguð á skiptingu.

Svarfmyndunin kemur vegna þess að kælivökvinn leysir upp límið sem límir borðann á borðaplötturnar og að auki losnar borðinn frá þegar vatnið sem er hluti af kælivökvanum sýður á undan sjálfum vökvanum þegar kúplingarnar í skiptingunni eru að vinna, við það springur borðinn frá

[...]

Olíuhæð í lagi á skiptingu. Skiptingin er biluð.“

VI

Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og Z 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. 48/2003 um neytendakaup.

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

Álitsbeiðandi keypti bifreið sína 23. desember 2005. Hinn 6. október 2009 kom í ljós, sbr. lýsingu Z frá þeim tíma, að olía var í kælivatni bifreiðarinnar sem er sögð trúlega vera frá sjálfskiptingu bifreiðarinnar. Þá er því og lýst að kælivökvinn hafi leyst upp lím sem festi borða við borðaplötur í sjálfskiptingu og geri það að verkum að borðinn losni frá. Verður þannig ekki annað séð en vatn frá vatnskassa bifreiðarinnar hafði farið inn á sjálfskiptinguna en ekki annars staðar frá. Vökvinn á sjálfskiptingunni er kældur með því að leiða hann um vatnskassann og af því leiðir að séu leiðslur og þéttingar ekki í lagi blandast kælivatnið sjálfskiptivökvannum sem síðan skemmir sjálfskiptingu sem endað getur með eyðileggingu hennar. Sama máli gegnir um vatnskassann sjálfan. Seljandi hefur í andsvörum sínum bent á að bilun af þessu tagi geti stafað frá öðru en smíðagalla, s.s. að settur hafi verið kælivökvi af rangri gerð á vatnskassann sem geti haft áhrif á endingu hans og skemmt þéttingar sem og ofhitað kælivökvann. Sama máli gegni verði sjálfskiptingin fyrir álagi og vökvinn á henni ofhitni og fleiri umhverfisáhrif og notkun bifreiðarinnar geti haft sömu afleiðingar.

Ekki liggja fyrir neinar upplýsingar um að bifreið álitsbeiðanda hafi orðið fyrir því sem seljandi lýsir að hafi getað komið fyrir hana. Kærunefndin telur að í þessu tilviki verði hún að byggja álit sitt á því að bilun í bifreið álitsbeiðanda hafi orðið af þeim sökum að smíði hennar hafi ekki verið sem skyldi að því er varðar kælikerfi sjálfskiptingarinnar. Bifreiðin hafi því verið haldin galla í skilningi neytendakaupalaga nr. 48/2003, sbr. 15. og 16. gr. laganna. Kærunefndin telur rétt að taka fram að hún hefur til meðferðar álitsbeiðni frá eiganda bifreiðar af sömu gerð og bifreið álitsbeiðanda er vegna sams konar bilunar, mál nr. M-12/2010.

Þegar um galla á söluhlut er að ræða, og gallinn er hvorki sök neytanda né stafar af aðstæðum sem hann varða, á neytandi val á milli úrræða, sbr. 26. gr. laga nr. 48/2003. Eitt þeirra er að krefjast skaðabóta úr hendi seljanda, sbr. e-lið 1. mgr. 26. gr. laganna. Kröfu álitsbeiðanda verður að skilja sem kröfu um greiðslu skaðabóta samkvæmt framangreindri lagagrein.

Til þess að neytandi eigi rétt á úrbótum á galla samkvæmt neytendakaupalögum verður hann að beina kvörtun vegna gallans til seljanda í samræmi við ákvæði 27. gr. laganna en 1. og 2. mgr. þeirrar greinar hljóða svo:

Ef söluhlutur er gallaður ber neytanda að tilkynna seljanda um að hann muni bera gallann fyrir sig án ástæðulauss dráttar frá því að hann varð galla var eða mátti verða hans var. Frestur neytanda til að leggja fram kvörtun er aldrei styttri en tveir mánuðir frá því að hann varð galla var.

Ef neytandi leggur ekki fram kvörtun innan tveggja ára frá þeim degi er hann veitti söluhlut viðtöku getur hann ekki borið gallann fyrir sig síðar. Ef söluhlut, eða hlutum hans, er ætlaður verulega lengri endingartími en almennt gerist um söluhluti er frestur til að bera fyrir sig galla fimm ár frá því að hlutnum var veitt viðtaka. Þetta gildir ekki ef

seljandi hefur í ábyrgðaryfirlýsingu eða öðrum samningi tekið á sig ábyrgð vegna galla í lengri tíma. Frestir skv. 1. og 2. málsl. eiga ekki við ef um er að ræða galla skv. g-lið 2. mgr. 15. gr.

Eins og fyrr greinir keypti álitsbeiðandi bifreiði sína 23. desember 2005. Kærunefndin lítur svo á að hún hafi kvartað undan framangreindum galla í síðasta lagi 6. október 2009. Var bifreiðin þá tæplega fjögurra ára gömul og ekin rúmlega 100 þús. km. Það er engu að síður álit kærunefndarinnar að þeir hlutar bifreiðarinnar sem biluðu og að framan er lýst eigi að endast umtalsvert lengur en raun varð á og þar af leiði að álitsbeiðandi hafi kvartað undan galla á bifreiðinni í samræmi við framangreind lagaákvæði. Það er því niðurstaða kærunefndarinnar samkvæmt framansögðu að Z beri ábyrgð á gallanum og sé skylt að greiða álitsbeiðanda skaðabætur sem nemi kostnaði við viðgerð bifreiðarinnar, kr. 692.796.

VII Álitsorð

Z greiði álitsbeiðanda, X, kr. 692.796.

Friðgeir Björnsson
formaður

Guðrún Björk Bjarnadóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir