

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 25. febrúar 2009 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-101/2009:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 11. desember 2009 bað X, f.h. Y, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á bifreiðinni A, hjá Z. Álitsbeiðandi krefst aðallega riftunar á kaupunum vegna galla á bifreiðinni og vísar þar um til 1. mgr. 32. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Til vara krefst álitsbeiðandi viðurkenningar á því að hann eigi rétt til að fá nýja bifreið afhenta og vísar þar um til 1. mgr. 29. gr. neytendakaupalaga.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 18. desember sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau 8. janúar. Með bréfi, dags. 18. janúar, var lögmanni álitsbeiðanda gefinn kostur á því að gera athugasemdir við andsvörin og frest til þess til 28. janúar. Engar athugasemdir bárust. Með bréfi, dags. 2. febrúar sl., var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Hinn 28. september 2009 bað álitsbeiðandi um álit kæruneftndarinnar á framangreindum bifreiðarkaupum og gaf nefndin álit í því máli 12. nóvember s.á. Í álitsbeiðni í þessu máli kveðst lögmaður álitsbeiðanda vísa til fyrri álitsbeiðni að því er málsatvik varði og þykir kæruneftndinni því rétt að taka upp lýsingu málavöxtum úr álitinu frá 12. nóvember en þar segir:

„Í álitsbeiðni kemur fram að álitsbeiðandi hafi keypt framangreinda bifreið 24. ágúst 2009 og að kaupverðið hafi verið kr. 3.990.000. Álitsbeiðandi hafi daginn eftir orðið var við ljós í mælaborði bifreiðarinnar og farið með hana á verkstæði seljanda næsta dag þar sem tölvukóði hafi verið lesinn og endurræstur. Bifreiðinni hafi verið skilað til álitsbeiðanda eftir að seljandi hafi talið sig hafa fundið orsök bilunarinnar. Hinn 28. ágúst hafi aftur kviknað ljós í mælaborði bifreiðarinnar sem gefið hafi bilun til kynna. Álitsbeiðandi hafi aftur farið með bifreiðina á verkstæði seljanda þar sem önnur tilraun hafi verið gerð til að laga bilunina. Bifreiðin hafi þá verið tölvulesin og kóða eytt. Hinn 31. ágúst hafi enn og aftur komið upp bilanamerki í mælaborði. Þá hafi álitsbeiðandi farið með bifreiðina til seljanda og óskað eftir því að fá nýja bifreið en við því hafi seljandi ekki orðið og bifreiðin færð inn á þjónustuverkstæði seljanda. Hinn 11. september hafi lögmaður álitsbeiðanda haft samband við seljanda og krafist þess að álitsbeiðanda yrði afhent ný bifreið því að ótækt væri að álitsbeiðandi hefði nánast engin afnot haft af bifreiðinni frá kaupdegi. Seljandi hafi ekki orðið við því. Hinn 15. september hafi álitsbeiðanda verið tilkynnt að bifreiðin væri tilbúin á verkstæði seljanda. Búið hafi verið að aka bifreiðinni 560 km. frá því að hún var keypt. Seljandi hafi lesið kóða úr

bifreiðinni, skipt um hvarfakút, pústskynjara og háspennukefli. Við móttöku bifreiðarinnar hafi álitandi ítrekað að hann óskaði eftir því að fá nýja bifreið ella myndi hann rifta kaupunum. Sama dag hafi seljanda verið sent bréf og honum gefinn kostur á að afhenda nýja bifreið, ella yrði kaupunum rift. Álitandi hafi verið boðaður á fund með seljanda þar sem hann hafi ítrekað kröfu sína um riftun á kaupunum. Þeirri kröfu hafi seljandi hafnað og boðið eina fría þjónustuskoðun sem álitandi hafi hafnað. Seljandi hafi hafnað riftunarkröfu álitandi bréflaga 18. september sl.

Riftunarkröfu sinni til stuðnings vísar álitandi til 1. mgr. 29. gr. laga nr. 48/2003 og skýrir þá lagagrein, m.a. þannig að á seljanda hvíli sönnunarbyrði um það að fyrir hendi séu atvik sem leiði til þess að honum sé ekki skylt að afhenda nýjan söluhlut þegar um galla sé að ræða en það hafi seljandi ekki sannað. Þá segir að bilun bifreiðarinnar jafngildi afhendingardrætti þar sem álitandi hafi ekki haft not af henni á meðan viðgerð hafi staðið. Seljandi geti ekki endalaust þráast við að afhenda nýjan söluhlut með því að bjóða fram úrbætur á göllum en úrbótaskyldan sé takmörkuð samkvæmt 2. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003. Samkvæmt því ákvæði geti seljandi aldrei fengið fleiri en tvö tækifæri til þess að lagfæra galla, en seljandi hafi í þessu tilviki þrívægis tekið bifreiðina til lagfæringar. Þegar að þriðja skiptinu hafi komið hafi seljanda verið skylt að afhenda nýja bifreið. Í niðurlagi álitandi segir svo:

„Með hliðsjón af öllu framangreindu telur kærandi það yfir allan vafa hafið að réttlætun sé að kaupum hans á bifreiðinni A, hjá Z, verði rift, enda um að ræða verulega vanefnd af hálfu fyrirtækisins““.

Í forsendum fyrir niðurstöðu kærufundarinnar í álitinu frá 12. nóvember sl. segir m.a. svo:

„Af lýsingu á þeim galla sem bifreið álitandi var haldin verður ekki talið að hann hafi verið stórvægilegur enda þótt seljandi hafi þurft að gera þrjár tilraunir til þess að bæta úr honum áður en það tókst. Álitandi fékk bifreiðina afhenta 24. ágúst og kom með hana síðast til viðgerðar á gallanum 31. ágúst. Bifreiðin mun hafa verið afhent álitandi 15. september eftir að hún kom til viðgerðarinnar 31. ágúst og hefur haft hana síðan eftir því sem best er vitað.

Í 2. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003 segir að seljandi eigi ekki rétt á að bæta úr sama galla eða afhenda nýjan söluhlut vegna sama galla oftast en tvisvar sinnum nema sérstakar aðstæður séu fyrir hendi sem réttlæta frekari úrbætur eða afhendingu. Strangt til tekið verður í því tilviki sem hér er til umfjöllunar að líta svo á seljandi hafi farið út fyrir úrbótarétt sinn með því að þurfa að fá bifreið álitandi þrisvar sinnum til viðgerðar til þess að komast fyrir gallann sem gæti þá leitt til þess að réttur álitandi til þess að krefjast nýrrar afhendingar skv. 1. mgr. 29. gr. laga nr. 48/2003 yrði virkur. Í þessu sambandi verður þó að líta til þess að seljandi hefur nú bætt úr gallanum svo og til seinni málsliðar málsgreinarinnar þar sem kveðið er á um það að þessi réttur verði ekki virkur sé fyrir hendi hindrun sem seljandi ræður ekki við eða um verði að ræða ósamngjarnan kostnað fyrir hann.

Samkvæmt reikningi fyrir kaup bifreiðarinnar kostaði hún kr. 3.948.800 en hún var svokölluð eftirársbifreið sem verður að skilja svo að hún hafi verið af eldri ágerð en ágerð söluársins. Í andsvörum kemur fram að verðlistaverð á nýrri sambærilegri bifreið hafi verið og sé kr. 6.040.000 og því hafi álitandi fengið verulegan afslátt af verði bifreiðarinnar.

Óupplýst er að seljanda sé unnt að leggja álitandi til nýja bifreið af sömu ágerð og þá sem hann keypti og ljóst að kostnaður seljanda við að leggja álitandi til bifreið af nýrri ágerð hefði í för með sér samkvæmt framangreindum tölum verulegan kostnað

fyrir seljanda. Álit kæruneftndarinnar er því það að samkvæmt síðari málslið 1. mgr. 29. gr. laga nr. 48/2003 séu ekki forsendur fyrir því eins og hér hagar til að leggja þá skyldu á seljanda að afhenda álitsbeiðanda nýja bifreið.

Rétt er að taka fram að kæruneftndin telur að ekki sé hægt að líta svo á að dráttur hafi orðið á afhendingu bifreiðarinnar í skilningi V. kafla laga nr. 48/2003 eins og haldið er fram í álitsbeiðni. Hins vegar telur kæruneftndin ljóst að álitsbeiðanda hefur haft nokkur óþægindi af því að bifreiðin var haldin galla, m.a. skert afnot. Samkvæmt því álitur kæruneftndin að álitsbeiðandi eigi rétt að skaðabótum samkvæmt ákvæðum d-liðar 1. mgr. 26. gr. laga nr. 48/2003. Þær bætur verður að meta að álitum og telur kæruneftndin að hæfilegt sé að seljandi greiði álitsbeiðanda kr. 50.000 í bætur.“

Í beiðni álitsbeiðanda frá 11. desember sl. segir m.a. svo:

„Eftir að nefndin hafði veitt álit sitt kom enn og aftur upp bilun í bifreið kæranda. Í þetta sinn kom upp stórvægileg bilun í sjálfskiptingu og vélbúnaði bifreiðarinnar. Þurfti kærandi því að fara með bifreiðina á þjónustuverkstæði seljanda og er það í fjórða sinn frá því bifreiðin var keypt þann 24. ágúst 2009. Með bréfi kæranda, dags. 18. nóvember 2009, var þess krafist að seljandi afhenti nýja bifreið enda væru þolmörk 2. másl. 1. mgr. 29. gr. nkpl. brostin og var fyrirtækinu veittur tiltekinn frestur í því samhengi ella yrði málinu skotið á ný til kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa.

[...]

Seljandi hefur í engu svarað erindi kæranda og verður því litið svo á að fyrirtækið hafni nýrri afhendingu.“

Í álitsbeiðninni segir og að lögmaður álitsbeiðanda sé ósammála niðurstöðu kæruneftndarinnar í álitsgerðinni frá 12. nóvember sl. og telur að nefndin hafi þar ranglega lagt sönnunarbyrði á álitsbeiðanda að því er varðar möguleika á því að seljandi gæti látið álitsbeiðanda nýja bifreið í stað þeirrar sem hann keypti. Seljanda beri að sanna að honum sé það ekki unnt. Segir síðan áfram í álitsbeiðninni:

„Í því samhengi er rétt að benda á að á heimasíðu seljanda er enn verið að auglýsa svokallaðar „eftirársbifreiðar“ til sölu, þ.á m. þá tegund sem hér um ræðir, þ.e. B (fskj.5). Virðist seljandi því eiga samskonar bifreiðar á lager til afhendingar og því standast ekki tilvitnaðar forsendur kæruneftndarinnar. Seljandi hafði og hefur enn full tók á því að afhenda kæranda samskonar bifreið og keypt var þann 24. ágúst 2009. Mótbáru seljanda um annað eru beinlínis rangar og ósannar, enda eins og fyrr segir verið að auglýsa samskonar bifreiðar á heimasíðu fyrirtækisins. Breytir engu í því sambandi þótt seljandi hafi ákveðið að hækka verðið á svokölluðum „eftirársbifreiðum“. Með hliðsjón af þessu verður ekki annað séð en að síðari másl. 1. mgr. 29. gr. nkpl. eigi ekki við í tilviki seljanda enda hvorki um að ræða hindrun fyrir seljanda né ósanngjarnan kostnað. Þá telur kærandi nauðsynlegt að áréttta að úrbætur seljanda á bifreið kæranda telja nú fjögur skipti á jafn mörgum mánuðum (fskj.4). Kærandi telur það fara gegn þeirri réttarvernd, sem honum er veitt með neytendakaupalögum, þegar seljanda eru veittar óendanlega margar tilraunir til úrbóta á seldum hlut enda er skýrt kveðið á um það í 2. mgr. 30. gr. nkpl. að seljandi eigi ekki rétt á að bæta úr sama galla eða afhenda nýjan söluhlut vegna galla oftar en tvisvar. Kærandi leggur ríka áherslu á að setja verði úrbótarétti seljanda skynsamleg takmörk. Í því samhengi verður einnig að fara fram sjálfstætt hagsmunamat á þeim óþægindum sem seljandi kann að verða fyrir með afhendingu nýrrar bifreiðar og þeim óþægindum sem neytandi verður fyrir þegar hann situr uppi með stórgallaða bifreið. Kærandi byggir jafnframt á því að algjör forsendubrestur hafi átt sér stað enda stóð hann í

þeirri trú þegar hann keypti bifreiðina að hann væri að kauða „lúxus“ – útgáfu af B, samanber heitið LUX, sem var dýrari en aðrar útgáfur tegundarinnar. Í samræmi við meginsjónarmið samninga- og kröfuréttar mátti kærandi því gera ráð fyrir að um sérstaklega veglega útgáfu af bifreiðinni væri að ræða og því væri bilanatíðni hennar lág. Eins og gefur að skilja eru vonbrigði kæranda mikil nú þegar bifreiðin hefur bilað í fjögur skipti frá því hún var keypt fyrir tæpum fjórum mánuðum. Með hliðsjón af öllu framansögðu telur kærandi það yfir allan vafa hafið að réttur hafi stofnast til afhendingar nýrrar bifreiðar og fer þess á leit við nefndina að viðurkenndur verði sá réttur.“

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda í þessu máli er vísað til andsvara í málinu sem afgreitt var 12. nóvember 2009 en þar kemur eftirfarandi fram:

1. „Umrædd bifreið A er af gerðinni B afhent kaupanda þann 24. ágúst. sl. Umrædd bifreið var seld með verulegum afslætti þar sem um eftirárbifreið var að ræða, þ.e. bifreið sem var búin að vera um eða yfir ár á lager (í tollvörugeymslu) hér á landi. Er bifreiðin hluti af söluátaki þar sem eftirárbílar voru boðnir á mjög hagstæðum kjörum og auglýst sem slík m.a. í sýningarsal okkar.
2. Söluverð bifreiðarinnar til Y var 3.990.000 kr. en verðlistaverð á nýjum sambærilegum bíl (þ.e. ekki af áðurgreindum lager) var og er 6.040.000 kr.
3. Eins og fram kemur í gögnum kæranda þá kemur upp viðvörunarljós í mælaborði bifreiðarinnar í þrígang hjá eiganda. Daginn eftir afhendingu kemur eigandi til okkar og greiningartölva er tengd við bílinn sem og þann 28. ágúst. Villuboð voru hreinsuð úr tölvu bílsins en ekki fleira aðhafst þar sem bifreiðin var búin að standa lengi og umrædd villuboð höfðu ekki áhrif á virkni bílsins.
4. Þann 31. ágúst kemur eigandi aftur með bílinn til okkar og þá er skipt um hvarfakút bifreiðarinnar ásamt pústskynjurum. Við prófanir á bílnum komu enn villuboð frá skynjurunum og því skipt um háspennukefli í bílnum. Við þá aðgerð hættu skynjararnir að senda frá sér villuboð. Samkvæmt okkar vitneskju hefur bifreiðin verið í lagi síðan.
5. Eiganda var boðin bílaleigubifreið til ótakmarkaðra umráða sér að kostnaðarlausu á meðan við unnum í bifreið hans. Boðin var fleiri en ein gerð eftir að eigandi afþakkaði bifreið vegna vélarstærðar hennar, þ.e. eldsneytiseyðslu.
6. Eiganda var boðið frítt þjónustueftirlit til að koma til móts við hann vegna hugsanlegra óþæginda við endurkomu á verkstæði okkar. Það boð stendur enn.
7. Kröfu um afhendingu á nýjum bíl var hafnað þar sem það felur í sér mikinn kostnað fyrir fyrirtækið. Eins og kemur fram í 5. lið hér að ofan var óhagræði kaupandans vegna þessarar bilunar lágmarkað eins og kostur var með því að bjóða honum aðra bifreið til umráða meðan á viðgerð stóð.

Í niðurlagi andsvaranna segir m.a.:

Við teljum umrædda bifreið ekki vera gallaða og kröfu um riftun kaupanda á þeirri forsendu óréttmæta og hafa í för með sér ósanngjarnan kostnað fyrir Z. Okkur þykir miður að Y hafi þurft að koma með bifreiðina til okkar vegna þessa viðvörunarljóss en bílar eru samsettir úr mjög mörgum hlutum, sem eins og öll manna verk, geta bilað.“

Í andsvörum seljanda í þessu máli segir m.a. eftirfarandi:

- a. 22. október er komið með bifreiðina til verkstæðis okkar:

Lýsing eiganda af verkbeiðni: Eigandi segir bílinn vera að eyða of miklu bensíni, 11,5 lítrum í staðinn fyrir 9,5 og sé að ganga of hratt.

Niðurstaða og vinnulýsing bifvélavirkja af sömu verkbeiðni: B gengur alltaf á milli 1500 til 2000 sn þegar hann er kaldur. Þessi gengur í kringum 750 sn þegar hann er orðinn heitur og á það að vera þannig. Athugaði eyðsluna, 0 stillti og fór hring. Ég náði honum niður í 8,2 l/100. Þetta er bara spurning um að vera rólegur á gjöf. Svo eyðir líka bíll meira þegar kólnar í veðri, líka þegar hann er látinn ganga lengi í hægagangi, t.d. þegar fólk hleypur út í bíl til að setja hann í gang á morgnana og fer svo aftur inn í hús.

- b. 18. nóvember 2009 er komið með bifreiðina til okkar:

Lýsing eiganda af verkbeiðni: Skiptingin er leiðinleg: Bíllinn eyðir miklu, 11,4 lítrum í langkeyrslu.

Niðurstaða og vinnulýsing af sömu verkbeiðni: Bíll eyðir ekki of miklu. Ekki langt síðan hann var hér og ég mældi, hann fór niður í 8,2 lítra. Svo núna er hann að eyða 10,2 l samkv. trip A og trip B 9,6 lítrum. Ekki 11,9 lítrum eins og eigandi segir. Ég finn ekki fyrir afleysi í mótör en skiptingin er ekki nógu góð og getur það látið bifreiðina virka afllausa. Það er ekki til nýtt vélarforrit í 2009 B, hefur ekki þurft að búa til nýtt. Athugaði olú á skiptingu og var hún í lagi. Sjálfskiptingartölvan hefur endurforrituð og bíllinn settur í prufu til sérfræðings okkar í sjálfskiptingum. Okkur fannst hann svolítið aflítill upp brekku í 4. gr. Ákváðum að skipta um air flow sensor. Bíll allt annar eftir það. Byrjaður að skipta sér almennilega og ekkert afleysi. Eins og sjá má að ofanrituðu var ekki um stórvægilega bilun í sjálfskiptingu og vélbúnaði bifreiðarinnar að ræða, eingöngu var skipt um loftflæðiskynjara.

3. Þær bilanir sem álitsbeiðandi telur upp í málsástæðum sínum eiga ekki við rök að styðjast. Sú upptalning hljóðar upp á bilun í sjálfskiptingu, afleysi vélar, bilun í hvarfakút, bilun í pústskeynjara og háspennukefli. Við bilanaleit vegna viðvörunarljóssins í mælaborði bifreiðarinnar sem leiddi til fyrstu riftunarbeiðninnar frá álitsbeiðanda var vissulega skipt um hvarfakút og pústskeynjara í bílnum vegna útilokunaradferðar í bilanagreiningunni. Sú aðgerð fjarlægði ekki viðvörunarljósið og þeir hlutir því ekki orsök þess eða bilaðir. Skipt var þá um háspennukeflið sem reyndist orsök viðvörunarljóssins. Sjálfskipting bifreiðarinnar hefur heldur ekki bilað – skipt var um loftflæðiskynjara eins og áður segir núna í nóvember sl.
4. Allt sem unnið hefur verið af okkar hálfu við bílinn – einnig vinna vegna verkbeiðninnar frá 22. október sem nefnd er í tölulið 2 hér að ofan – hefur verið framkvæmd undir ábyrgð bílsins og eiganda að kostnaðarlausu.

Eins og að framan er rakið kemur fram í álitsbeiðni að álitsbeiðandi telur seljanda geta afhent nýja bifreið án þess að það hafi ósanngjarnan kostnað í för með sér. Því andmælir seljandi með eftirfarandi hætti.

5. [...]
Án þess að fara út í ítarlegar útlistingar á verðlagningu bílanna hefur það alltaf legið ljóst fyrir frá því byrjað var að bjóða þessa bíla sl. sumar að um ákveðið magn bíla væri bara að ræða á lægstu verðum. Y festi sér A í júlí 2009 á 3.948.800 kr. Þegar hann fékk bifreiðina afhenta 24. ágúst var þetta verð ekki lengur í boði fyrir viðskiptavinum. Einn af útgangspunktum verðlagningar bílanna var aldur þeirra á lager eins og kom fram vegna fyrri riftunarkröfunnar. Framleiðslutími bifreiðar ræður eindaga greiðslu vegna hans til framleiðanda sem er B í þessu tilfelli og er reikningur bifreiðarinnar í japönskum jennum. Gengi japanska jensins gagnvart íslensku krónunni breyttist stórkostlega, eins og

alkunnugt er, árin 2008 og 2009. Til viðmiðunar má nefna að ný bifreið sömu gerðar kostar nú 6.670.000 kr. eftir síðustu verðbreytingar vegna hækkunar virðisaukaskatts. Ekki eru nú auglýstir tilboðsbílar á heimasíðu okkar en í sýningarsal er auglýst eins útbúin tilboðsbifreið á 4.990.000 kr.

Þá segir í andsvörinum að álitsbeiðandi hafi ekki mátt búast við því að lægri bilanatíðni væri í LUX en PLUS gerðinni af B. Að lokum er svofelld samantekt í andsvörinum:

Við teljum umrædda bifreið ekki vera gallaða og kröfu um riftun kaupanna á þeirri forsendu óréttmælt og hafa í för með sér ósanngjarnan kostnað fyrir Z. Okkur þykir vissulega miður aðþurft hafi að skipta um háspennukefli og loftflæðiskynjara í bifreið Y en bílar eru samsettir úr mjög mörgum hlutum sem, eins og öll manna ver, geta bilað. Bílaframleiðendur eru mjög meðvitaðir um að fjöldaframleiddir íhlutir geta bilað og B í þessu tilfalli, býður því 3ja ára ábyrgð á sinni vöru, þ.e. viðgerð á öðru en slitflötum, eiganda að kostnaðarlausu. Bilanir í bílum er viðurkennd staðreynd og geta komið upp án þess að bíllinn flokkist sem gallaður og honum skipt út sem slíkum. Við teljum okkur hafa gert það sem í okkar valdi stendur til að draga úr hugsanlegum óþægindum eiganda og uppfyllt skyldur okkar sem seljandi og þjónustuaðili B hér á landi. Nýir íhlutir eru í bílnum í stað þeirra tveggja sem biluðuð, bifreiðin er í lagi og ekkert í virkni hennar sem aðgreinir hana frá annarri samskonar bifreið.

V

Niðurstaða kærufndarinnar

Kærufnd 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 kærufnd lausafjár- og þjónustukaupa. Ágreiningur aðila fellur undir lög nr. 48/2003 um neytendakaup.

Kærufndin hefur við afgreiðslu málsins leitað aðstoðar sérfróðs aðila samkvæmt heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006.

Eins og fram kemur í því sem að framan er rakið kom sá galli fram í bifreið álitsbeiðanda rétt eftir afhendingu hennar að viðvörundarljós í mælaborði sýndi bilun. Sú bilun var lagfærð með því að skipta um ákveðna hluti í bifreiðinni og sú aðgerð að skipta um háspennukefli varð til þess að ljósið gaf ekki lengur viðvörund. Kærufndin tók afstöðu til þess í álitinu sínu 12. nóvember hvern rétt álitsbeiðandi ætti gagnvart seljanda vegna þessa galla. Hann kemur því ekki sérstaklega til skoðunar í þessu máli að öðru leyti en því að líta verður til þess að galli hefur tvívegis komið fram í bifreið álitsbeiðanda eftir afhendingu hennar.

Kærufndin fellst á það að nýr galli hafi komið fram í bifreið álitsbeiðanda í skilningi 15. og 16. gr. laga nr. 48/2003, þ.e. að svokallaður loftflæðiskynjari (air flow censor) virkaði ekki eins og hann á að gera. Loftskynjarinn, sem stýrt er af tölvubúnaði, þjónar þeim tilgangi að blanda ákveðnu magni af lofti við eldsneytið þannig að nýting þess verði sem best hver svo sem snúningshraði vélarinnar kann að vera í það og það skiptið. Sé loftskynjarinn ekki í lagi getur það leitt til þess að vélin skili minna afli en eyði þrátt fyrir það meira eldsneyti. Þegar vélin skilar minna afli en ætlast er til leiðir það síðan til þess að sjálfskiptingin velur lægra gírstig en annars myndi vera sem getur eðlilega verkað þannig að hún virðist í ólagi.

Þegar litið er til kvörtunar álitsbeiðanda og þess sem að framan er sagt virðist það vera nokkuð augljóst að galli í loftflæðiskynjaranum hafi valdið þeirri bilun sem hann lýsti þegar hann kom með bifreiðina til seljanda 18. nóvember 2009, enda liggur ekki annað fyrir en að bifreiðin hafi komist í lag eftir að skipt var um loftflæðiskynjarann. Það er því ekki hægt að fallast á þá lýsingu sem fram kemur í álitsbeiðni að komið hafi upp „stórvægileg bilun í sjálfskiptingu og vélbúnaði bifreiðarinnar“ en engu að síður er hér um galla að ræða sem ekki á að þurfa að búast við í nýjum bifreiðum.

Í 26. gr. laga nr. 48/2003 er kveðið á um úrræði neytenda þegar söluhlutur reynist gallaður og gallinn er hvorki sök neytanda né stafar af aðstæðum sem hann varðar. Segir þar í 1. mgr. að neytandi geti í því tilvik:

- a. haldið eftir greiðslu kaupverðs samkvæmt ákvæðum 28. gr.;
- b. valið milli úrbóta eða nýrrar afhendingar samkvæmt ákvæðum 29. og 30. gr.;
- c. krafist afsláttar samkvæmt ákvæðum 31. gr.;
- d. krafist riftunar samkvæmt ákvæðum 32. gr.;
- e. krafist skaðabóta samkvæmt ákvæðum 33. gr.;

Eins og að framan er rakið hefur galli komið fram í tvö skipti á bifreið álitsbeiðanda. Ekki er annað vitað en seljandi haf bætt úr báðum göllunum, en þurfti reyndar að gera þrjár tilraunir til að bæta úr fyrri gallanum áður en það tókst. Kærunefndin hefur í fyrri úrskurði tekið afstöðu til þess hver var réttur álitsbeiðanda vegna fyrri gallans.

Þegar litið er til síðari gallans eins og sér er ekki hægt að telja að hann sé verulegur, sbr. ákvæði 1. mgr. 32. gr. laga nr. 48/2003, og af þeim sökum verði ekki fallist á það að álitsbeiðandi eigi vegna hans eins rétt á því að rifta kaupunum.

Þegar um kaup á nýrri bifreið er að ræða mega menn gera ráð fyrir að hún sé gallalaus og að þeir þurfi ekki að fara með hana hvað eftir annað á verkstæði til viðgerðar, þó að slíkt geti komið fyrir eins og dæmin sanna. Álitsbeiðandi keypti nýja bifreið sem hann mátti búast við að væri gallalaus, en á henni hafa gallar komið fram tvívegis, þ.e. tveir mismunandi gallar, og hefur álitsbeiðandi nú þurft að fara með bifreiðina a.m.k. fjórum sinnum á verkstæði til viðgerðar á þeim. Með tilliti til þessa er það álit kærunefndarinnar að telja verði að þeir gallar samanlagt sem um er að ræða hafi ekki verið óverulegir á nýrri bifreið, sbr. ákvæði 1. mgr. 32. gr. laga nr. 48/2003, og því beri að fallast á kröfu álitsbeiðanda um riftun sem er aðalkrafa hans samkvæmt því sem fram kemur í álitsbeiðni.

Í X. kafla laga nr. 48/2003 eru sameiginlegar reglur um riftun og nýja afhendingu. Þar segir í 1. mgr. 50. gr. að sé kaupum rift skuli neytandi færa seljanda þann afrakstur til tekna sem hann hefur haft af hlutnum og greiða hæfilegt endurgjald fyrir veruleg not sem hann hafi haft af honum að öðru leyti. Í þessu tilfelli verður ekki séð að álitsbeiðandi hafi haft neinn sérstakan afrakstur af bifreiðinni og ekki er hægt að telja að not hans af henni hafi verið veruleg. Eru því að áliti kærunefndarinnar ekki efni til þess að ákveða seljanda neina greiðslu á grundvelli þessara ákvæða.

Riftun hefur sjálfkrafa í för með sér að seljandi á að endurgreiða kaupanda kaupverð þess söluhlutar sem um ræðir gegn skilum á honum. Samkvæmt 2. mgr. 50. gr. laga nr. 48/2003 ber seljanda einnig að greiða vexti af kaupverðinu í samræmi við ákvæði vaxtalaga frá þeim degi er neytandi tilkynnti seljanda að hann myndi bera fyrir sig gallann, þ.e. riftun í þessu tilvik. Eftir að síðari gallinn á bifreið álitsbeiðanda kom fram

ritaði lögmaður hans seljanda bréf, dags. 18. nóvember 2009, og krafðist þar m.a. riftunar. Kærufndin álitur að seljanda beri að greiða vexti af kaupverði bifreiðarinnar, kr. 3.990.000 frá þeim degi til greiðsludags. Þar sem vaxtakrafa þessi er lögbundin ber að miða vaxtafót við ákvæði 3. og 4. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu.

VI
Álitsorð

Fallist er á það að álitsbeiðanda, Y, sé heimilt að rifta kaupum á bifreiðinni A. Seljandi, Z, greiði álitsbeiðanda kr. 3.990.000 með vöxtum samkvæmt 3. og 4. gr. laga nr. 38/2001 frá 18. nóvember 2009 til greiðsludags.

Friðgeir Björnsson
formaður

Guðrún Björk Bjarnadóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir