

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 30. september 2010 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-93/2010:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 8. júlí sl. bað X, hér eftir nefndu álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaup vegna galla sem hann segir vera á bifreiðinni A sem hann keypti af fyrirtækinu Y. 9 nóvember 2007. Álitsbeiðandi kveðst gera kröfu til þess að fyrirtækið Z, geri við gallann sér að kostnaðarlausu og endurgreiði sér þann viðgerðarkostnað sem hann hafi nú þegar greitt.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 9. júlí sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og frest til að skila þeim til 19. júlí. Seljandi óskaði eftir lengri fresti sem var veittur. Hinn 4. ágúst bárust nefndinni frekari gögn frá álitsbeiðanda sem voru framsend seljanda með bréfi, dags. 6. ágúst. Andsvör seljanda bárust 16. ágúst. Með bréfi, dags. 17. ágúst sl. var álitsbeiðanda gefinn kostur á því að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær 23. ágúst. Með bréfi, dags. 9. september sl., var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi kveðst hafa keypt bifreiðin A. nóvember 2007 af Y. en bifreiðin er af tegundinni B, löng, og með díselvél. Bifreiðin var nýskráð 25. október 2007. Í álitsbeiðninni segir m.a.:

„Ég hef ekki verið sáttur við skiptinguna í bifreiðinni frá því að ég fékk bifreiðina afhenta. Það sem hefur verið að bila er róbót og dæla sem stjórnar skiptingunni og dæla sem er inni í henni. Staðan í dag er að þessi róbót og dæla eru ónýt eftir 138,942 km **eins og í nánast öllum öðrum bifreiðum sömu gerðar og eknir nánast sama kílómetrafjölda eða meira**. Þetta segir mér að þessi hlutur í bifreiðinni hlýtur að vera meingallaður. Ég hef kvartað við þessa aðila bæði munnlega og skriflega með bréfi þann 15.06.09 og svo bréfi sem er dagsett 01.10.08 og er sent sem fylgiskjal með þessu bréfi.

Álitsbeiðandi kvartar undan svörum sem koma fram í bréfi seljanda, dags. 16. október 2008 og segist gera sér grein fyrir því að „þessir aðilar“ hafi vitað frá upphafi vitað hvað um væri að vera vegna þess að um sé að ræða alþekkt vandamál í bifreiðum af sömu tegund. Því séu þeir að vinna sér tíma en eftir því sem bifreiðin sé meira ekin þeim mun minni verði kostnaðarhlutdeild umboðsaðila. Þá veltir álitsbeiðandi því fyrir sér hvers vegna seljandi bjóði 30% afslátt af viðgerð í bifreiðinni, en á reikningi fyrir viðgerðina er reiknað með afslætti af varahlutum og er fjárhæð reikningsins kr. 434.445

með þeim afslætti. Reyndar virðist hafa verið gefinn rúmlega 44% afsláttur af varahlutum samkvæmt því sem fram kemur á reikningnum Svo er að sjá að álitsbeiðandi hafi greitt reikninginn 2. júlí sl. með fyrirvara um endurgreiðslu. Þá segir áfram orðrétt í álitsbeiðninni:

„Þeir segja að þetta sé ekki sama bilun í girkassanum í bílnum og þegar þeir skoðuðu girkassann í ca. 70.0000 kílómetrum, og reyndu að gera við bilunina, þannig að þetta lagaðist í nokkrar vikur, en fór í sama farið aftur og þá skoðuðu þessir sömu aðilar bílinn aftur og sögðu að það væri ekkert að þessu. Nokkrum vikum síðar er bifreiðin stopp af þessum völdum og úrskurður þessara sömu aðila var að róbótinn og dælan væru ónýt. Svo ætla þessir sömu aðilar að halda því fram að þetta sé ekki sama bilun og hefur verið í bifreiðinni frá upphafi.

Álitsbeiðandi segir að hægt sé að sanna „þessa hluti“ með því að skoða ferilskrá bifreiðarinnar á verkstæði Z. Þá kemur fram hjá álitsbeiðanda að hann telji að bifreiðin hafi ekki verið í lagi allan tímann. Þá segir í niðurlagi álitsbeiðinnar:

„Ég krefst þess að Z geri við þessa hluti mér að kostnaðarlausu og endurgreiði mér það sem ég hef þegar greitt, þar sem bifreiðin er lítið ekin eða um 138.942 kílómetra. Neytendaábyrgðin hlýtur að koma hér inn undir 2. mgr. 27. gr. laga nr. 48/2003, þ.e. svo kallaða fimm ára reglu, og því beri seljandi ábyrgð á gallanum, og það er talað um það sé lengri ábyrgð á sumum hlutum í bifreiðum en öðrum hlutum og tel ég að þessi hlutur falli undir það, miðað við verðið á þessum hlut hjá viðkomandi aðilum, því að þessi hlutur á í raun að lifa bílinn. Og miðað við það að þessir hlutir hafa ekki verið í lagi í bifreiðinni nánast frá upphafi. Og ég hef viðhaldið ábyrgðinni á bifreiðinni með því að fara með bifreiðina í allar lögbundnar skoðanir sem ábyrgðarskírteinið segir til um.
[...]"

IV

Úr gögnum málsins

Í bréfi álitsbeiðanda til seljanda, dags. 1. október 2008, eru færðar fram kvartanir vegna skipta á opnanlegum gluggum í bifreiðinni og vegna miðstöðvar, einkennilegrar hitalyktar og áklæðis sem sé laust. Þá segir orðrétt í bréfinu:

„Nú vil ég fá það á hreint hvað eigi að gera í þessu máli, ég sætti mig ekki við þessi vinnubrögð, fyrir utan það að þá hefur verið vandamál vegna skiptingar, sem lýsir sér þannig að þegar bíllinn skiptir sér titrar hann og skelfur. Þetta lagast að hluta til ef tappað er af skiptingunni eða hún er forrituð aftur. Þetta kemur aftur og aftur í bílinn eftir smá tíma í akstri, en þetta er búið að vera vandamál í bílnum frá upphafi.“

Seljandi svarar þessu bréfi álitsbeiðanda með bréfi, dags. 16. október 2008, og þar segir m.a.:

„Girkassamál: Þjónustumenn Y hafa leitað að þessu en ekki fundið þennan titring sem þú kvartar undan, þar er ekki auðvelt að henda reiður á kvilla sem ekki eru í bílum við skoðun og mikilvægt að hafa gott samstarf á milli notenda og þjónustu til að finna það út. Það er fullur vilji hjá okkur að halda áfram að vinna í því máli með þér.“

Í ódagsettu bréfi álitsbeiðanda til seljanda segir að vandamálið með skiptinguna sé ekki úr sögunni því að bifreiðin skipti sér niður þegar gefið sé inn þó það sé ekki með látum. Álitsbeiðandi kveðst telja að ástæða þessa sé sú að skiptingin missi rafmagn. Þá kemur fram að við 15-20.000 þús. km skoðun hafi verið settur eitthvað stærri rafgeymir í bifreiðina og hafi það verið vegna þess að skiptingar í nokkrum bifreiðum hafi eyðilagst vegna þess að rafmagnið hafi ekki verið nægilegt. Þá kemur fram að álitsbeiðandi hafi átt sjö til átta B bifreiðir.

Í bréfi álitsbeiðanda til seljanda, dags. 15. júní 2009, segir m.a:

„Skiptingin hefur verið vandamál í bílnum frá upphafi eins og ég segi í bréfi þann 1. okt. 2008. Þetta vandamál hefur versnað eftir þær aðgerðir sem voru gerðar síðast sem ég held að tengist túrpínu bílsins því að túrpínan virkar eins og hún dragi loft ef marka má hljóðið í henni á hraða 90 til 100 km og spýti út olíu eftir síðustu aðgerðir á þessum hlutum að ég held. Það skýrir þann olíumissi sem ég hef orðið var við eftir síðustu aðgerðir, því að bíllinn hefur aldrei brennt olíu fram að því. Og ástæðan fyrir því er að skiptingin er ekki að virka rétt, hún er ekki að skipta sér á réttum tíma eða koma inn á réttum hraða. Og svo er það þegar ég ætla að fara niður brekku og læt hann renna og svo ætla ég að nota skiptinguna byrjar bíllinn að stjórna sér sjálfur þannig að hann fer í lægri gír og rýkur svo áfram, þannig að þeir sem eru í bílnum hendast fram á við þegar síst skyldi og er mjög óþægilegt í alla staði.

Þá segir álitsbeiðandi undarlegt hljóð vera í miðstöðinni þegar bifreiðin sé köld, hliðarhurð þurfi að laga og undarlegir smellir komi í stýrið af og til. Í niðurlagi bréfsins óskar álitsbeiðandi eftir skriflegu svari, en slíkt svar er ekki að finna í gögnum málsins

Meðal gagna málsins sem álitsbeiðandi sendi eru þrír reikningar frá Z. til álitsbeiðanda. Sá fyrsti er dags. 2. júlí 2010 og er fyrir skipti á róbót og endurforritun hans að fjárhæð kr. 434.445. Næsti reikningur er dags. 3. ágúst 2010 og er fyrir smurþjónustu og það sem henni tilheyrir. Á þann reikning er skráð eftirfarandi:

„Inn á skiptingarheila var villa DF077 Gearbox servo control 2 DEF mechanical fault. Sú villa segir okkur að það sé bilun í gírkassa þannig að ekki náist að taka úr gír. Til að laga það þarf að skipta um gírkassa. Athugaði olíu á gírkassa og kúplingsvökva. Smurþjónustaði bílinn. Skipt um parkljósaperur b/m að framan og aðalljósaperu h/m.

Þriðji reikningurinn er dags. 19. ágúst 2010 og er fyrir 2 tíma vinnu við það að yfirfara róbót að fjárhæð kr. 19.143.

V

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda segir eftirfarandi:

1. Umrædd bifreið, A, er af gerðinni B og nýskráð 25. október 2007. Skráður eigandi er Íslandsbanki fjármögnun en X umráðamaður. Akstursmælir bifreiðarinnar stóð í 143.632 km við síðustu komu á verkstæði okkar þann 3. ágúst sl. Ábyrgðartími, samkv. ábyrgðarskilmálum við sölu bifreiðarinnar, eru þrjú ár eða akstur að 100.000 km, hvort sem fyrr verður. Krafa álitsbeiðanda snýr að Z fyrir hönd Y, en fyrirtækin eru nú rekin í sama húsnæði.

2. Umrædd bifreið, A, er leigubifreið til farþegaflutninga, skráð sem slík og veitt var niðurfelling á opinberum gjöldum sem því nemur við kaup hennar. Útrentun úr ökutækjaskrá er hér meðfylgjandi þessu til staðfestingar.
3. Í byrjun júlí sl. er skipt um búnað (robot) við gírkassa en það er rafmagnsbúnaður sem sér um skiptingar í gírkassa, þ.e. rafskiptibúnaður. Umráðamaður vitnar í fyrri viðgerð á sama búnaði eftir um 70.000 km. Samkvæmt okkar gögnum er viðgerð sú sem vitnað er til gerð í janúar 2009 en þá var skipt um kúplingsdælu og kúplingssett í bifreiðinni vegna titrings sem umráðamaður fann fyrir þegar bifreiðin var tekin af stað. Þetta var X að kostnaðarlausu og alls óskytt viðgerð bílsins í júlí sl.
4. Þann 19. júlí sl. er komið með bifreiðina aftur til okkar. Eftirfarandi er skráð á verkbeiðni frá eiganda: „*Vatnið fór af bíl. Eig. búinn að tala við E (innsk. Verkstjóri hjá Z.) um málið. Taka saman hvað þarf að gera. Eigandi var að keyra, hægði á sér, ætlaði að taka aftur af stað þá datt bíllinn úr gír og fór ekki í gír aftur.*“ Skráning bifvélavirkja inn á þessa sömu verkbeiðni er síðan á þessa leið: „*Slangan inn á neðri kúplingsdæluna hefur hrokkið úr sambandi. Lagaði splittið svo að þetta gerist ekki aftur og lofttæmdi kúplingu. Það er beyglaður vatnskassabitinn og brotin plasthlíf undir vél. Það þarf að panta hvorutveggja. Það hefur ekki lekið vatn af bílnum en það sem eigandi hefur séð leka undan bílnum var kúplingsvökví*“. Þessi aðgerð var umráðamanni að kostnaðarlausu.
5. 3. ágúst er bifreiðin aftur hjá okkur þar sem setja átti plasthlífina undir mótörinn og skipta út vatnskassabitanum sem hafði orðið fyrir hnjaski. Skilaboð frá eiganda á þeirri verkbeiðni eru einnig að sjálfskipting detti stundum út. Við tengingu á bilanatölvu við tölvu bílsins var villukóði vegna gírkassans (sjá nánar á reikningi sem fylgir álitsbeiðninni og merktur er 6b). Einu fyrirmælin frá framleiðanda ef um þennan kóða er að ræða er að skipta út gírkassanum og var því X upplýstur um það. Hins vegar skal taka það fram að bíllinn sýndi eðlilega virkni hjá okkur og hefur verið í fullri notkun hjá eiganda síðan eftir því sem við best vitum. Samkvæmt tæknimönnum okkar er engin tenging milli þess að skipt var um rafskiptibúnaðinn og þeirrar bilunar í gírkassa sem tölva bílsins gefur til kynna með áður nefndum villukóða.
6. Varðandi miðstöð og annað sem getið er um í bréfum sem fylgja álitsbeiðninni, en er þó ekki beðið um álit nefndarinnar á, vil ég segja það að Y hefur lagt sig mikið fram við að þjónusta X og teygt sig miklu lengra í þeim efnum en framleiðandinn gerir, en nú er mál að linni.

Samantekt:

Bifreiðin A er atvinnutæki, tæplega 3ja ára, ekin rúma 140.000 km og því ljóst að hún er utan ábyrgðartíma framleiðanda. Samkvæmt lögum um lausafjárkaup hefur lögaðili 2ja ára kvörtunarfrest, og er sá tími því einnig liðinn. Umhirða, umgengni, notkun og aksturslag hefur mjög mikil áhrif á endingu bifreiða og íhluta þeirra. Bifreið og/eða íhlutir hennar geta haft verulega mismunandi langan líftíma á milli eigenda sem hefur ekkert með galla í bifreiðunum að gera. Samkvæmt ofangreindu fellur umrædd viðgerð á A ekki undir ábyrgð og hafnar Y því alfarið að endurgreiða X viðgerðina frá því í júlí og að bera kostnað við hugsanlega viðgerð á gírkassa.

VI

Athugasemdir álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi segir að búíð hafi verið að aka bifreiðinni 138.942 km þegar róbótinn hafi bilað en margsinis hafi verið búíð að kvarta undan honum við Z. Vel megi vera að skipt hafi verið um kúplingsdælu og kúplingssett en það hafi líka verið tekið fram við sig að róbótinn hafi verið tekinn í gegn þegar búíð hafi verið að aka bifreiðinni 70.000 km. Bifreiðin hafi lagast mikið eftir það en tímabundið sem segi sér það að

viðgerðin hafi ekki heppnast. Þá vísar álitsbeiðandi til álitsbeiðni um samskipti sín við Z og bréfs til kærunevndarinnar, dags. 18. júlí sl., þar sem segir að viðgerð sem framkvæmd hafi verið 2. júlí sé ónýtt og hafi það komið í ljós 17. júlí sl. Rétt er að taka fram að viðgerðum vegna þessa er lýst í tl. 3 og 4 í andsvörum seljanda, en þær voru báðar álitsbeiðanda að kostnaðarlausu. Þá segir í athugasemdunum eftirfarandi:

„Eftir að splittið fór, fór að bera á því að bifreiðin fór úr gír eða út automati yfir í beinskippingu. Þetta skeður oftast nær þegar ég tek beygjur og slæ af bílnum. Samkvæmt því sem tölvan bilanagreindi þetta var sagt við mig í fyrstu að ég þyrfti að skipta um gírkassa, sem ég er ekki sáttur við og fékk til liðs við mig mann sem hefur mikið vit á þessum hlutum og á samskonar bíl og ég sjálfur þar sem hann lenti í svipuðu máli og ég gagnvart Z, þar sem var búið að úrskurða gírkassann í hans bíl ónýtan, en hann taldi að þetta væri í raun róbótinn sjálfur sem reyndist vera rétt hjá honum. Eftir þetta hefur hann ekið bílnum á annað hundrað þúsund kílómetra með því að skipta reglulega um olíu á gírkassanum og róbótum og virðist virka vel og ekkert virðist vera að þessum gírkassa hjá honum eftir svo langan akstur. Sem segir okkur það að þeir þurfa miklu meira viðhald en umboðsaðilinn segir til um. Þessi maður taldi Z trú um að það væri ekkert að gírkassanum í bílnum mínum og það þá að endurskoða afstöðu sína gagnvart mér varðandi gírkassann og nú er búið að forrita skiptinguna upp á nýtt og spurning hvort það virkar. Ég er ekki sáttur við reikning frá Z frá 19.08.2010 sem fylgir hér með og kostaði mig 19.143 kr. þar sem þessi viðgerð er í ábyrgð að mínu mati og þar sem þetta er ekki komið í lag þá hlýtur þessi róbót að vera gallaður eða það hefur komið eitthvað fyrir hann þegar splittið gaf sig. Því hlýtur hann að vera í ábyrgð.

[...]

Ég vil ítreka enn og aftur að ég hef margsinnis kvartað fyrir þessum atriðum alveg frá því að bíllinn var nýr og vil taka það fram að þetta er ekki eina bifreiðin sem hefur verið skipt um þess hluti. Þeir skipta tugum bílarnir sem hafa bílað eins og minn. Ástæðan er að þessir aðilar töldu ekki þörf á því að skipta um olíur hvorki á róbótum né gírkassanum á 45.000 km fresti eins og gert er nánast í öllum öðrum bifreiðum sem eru með nánast eins útbúnað (Y og Z neituðu á tímabili að skipta um olíu á gírkassa og róbóta, sem ég get vitnað í ef með þarf) því vil ég benda á að olíuskripti eru mikilvæg í að viðhalda endingu þessara hluta.

Því tel ég að ég eigi að fá endurgreiðslu á þessum viðgerðum frá Z þar sem liggur fyrir að ég er margsinnis búinn að kvarta yfir þessum hlutum og nánast ekki verið hlustað á mig af hálfu Y og Z og því hafa þessar viðgerðir verið dregnar á langinn til að reyna að komast hjá viðgerðum á sinn kostnað og mér til ama og leiðinda.“

VII

Niðurstaða kærunevndarinnar

Kærunevnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og Y falli undir valdsvið nefndarinnar, sbr. lög 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 kærunevnd lausafjár- og þjónustukaupa. Þar sem álitsbeiðandi keypti bifreið sína til að nota í atvinnuskyni fellur ágreiningurinn ekki undir lög nr. 48/2003 um neytendakaup, sbr. 1. og 2. gr. þeirra laga, heldur lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

Við afgreiðslu málsins hefur kærunevndin leitað álits sérfróðs aðila samkvæmt heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006.

Samkvæmt upplýsingum sem kærunefndin hefur aflað sér þá er svokallaður „quickshift6“ girkassi í bifreið áljitsbeiðanda (þekktur sem PA6) og er þróaður frá hefðbundnum 6 þrepa girkassa B fyrirtækisins. Quickshift6 girkassinn er samsettur af girkassa og tveimur stjórneiningum, tölvu og tveimur þjörkum, sem einnig eru kallaðir róbótar. Stjórneiningarnar tvær gera mögulegar sjálfvirka afltengingu, aftengingu og gírskiptingar, þ.e. þegar þær eru virkjaðar þá er hægt að aka bifreiðinni eins og hún væri með venjulega sjálfskiptingu. Þegar þessi búnaður er óvirkjaður er bifreiðinni ekið hálfbeinskíptri, þ.e.a.s. að ökumaður getur valið á milli þess hvort hann ekur bifreiðinni á sjálfskiptingu eða beinskíptingu, þ.e.a.s. búnaðurinn grípur inn í við ákveðnar aðstæður.

Raf- og vökvakerfi gírskiptingarinnar er áfast girkassanum. Það samanstendur af róbótunum tveimur, annar er fyrir val á gír og sér um skiptingu en hinn fyrir stjórnun á kúplingu. Þá er dæla í kerfinu sem þrýstir vökva til róbótanna beggja og heldur uppi vökvaþrýstingi á öllu stjórnkerfinu. Kúplingsdiskur bifreiðarinnar er ekki hluti þess búnaðar sem lýst er að framan en er að sjálfsgöðu hluti gírskiptikerfisins í heild sinni.

Það er ljóst að þessi búnaður er töluvert flókinn og ökumaður verður að fylgjast betur með því hvernig gírskiptingin hagar sér við mismunandi aðstæður en þegar um venjulega sjálfskiptingu er að ræða.

Áljitsbeiðandi segir í áljitsbeiðni að hann hafi verið óánægður með skiptingu bifreiðarinnar frá upphafi og það sem hafi bilað sé róbót og dæla sem skiptingunni stjórn og staðan í dag (áljitsbeiðni móttokin 8. júlí sl.) sé sú að hvorttveggja sé ónýtt eftir 138.942 km akstur. Áljitsbeiðandi gerir þær kröfur að seljandi geri við galla sem hann segir vera á bifreiðinni sér að kostnaðarlausu og endurgreiði sér þann viðgerðarkostnað sem hann hafi nú þegar greitt.

Eins og fyrr er rakið hefur áljitsbeiðandi lagt fram þrjá reikninga. Fyrsti reikningurinn, dags. 2. júlí 2010, er fyrir skipti á róbót og endurforritun hans að fjárhæð kr. 434.445. Næsti reikningurinn er dags. 3. ágúst 2010 að fjárhæð kr. 37.379, og er fyrir smurþjónustu og það sem henni tilheyrir. Kærunefndin lítur svo á að um venjulega þjónustu sé að ræða sem áljitsbeiðanda sjálfum beri að greiða. Þriðji reikningurinn, dags. 19. ágúst 2010, og fylgdi athugasemdum áljitsbeiðanda en ekki áljitsbeiðninni, er fyrir 2 tíma vinnu við það að yfirfara róbót að fjárhæð kr. 19.143.

Á reikningi fyrir smurþjónustu bifreiðarinnar, dags. 3. ágúst sl. er skráð að villa í skiptingarheila hafi sýnt að bilun væri í girkassa bifreiðarinnar og því þurfi að skipta um hann. Af athugasemdum áljitsbeiðanda, sem kærunefndin móttók 23. ágúst sl., verður hins vegar að draga þá ályktun að ekki hafi reynst þörf á að skipta um girkassann heldur hafi hann verið kaliberaður upp á nýtt, en málvenja er að tala um kaliberun þegar ekki er skipt um forrit heldur sama forrit notað en stjórn tölvunni gefin ný viðmið. Athugasemdunum fylgdi fyrrgreindur reikningur seljanda, dags. 19. ágúst sl., fyrir 2 tíma vinnu fyrir að yfirfara róbót og verður að skilja þennan reikning svo að hann sé fyrir endurkaliberun gírskiptingarinnar. Bifreiðinni hafði þá verið ekið 146.551 km, 2.919 km frá því að hún var smurð 3. ágúst og villa fannst í skiptingarheila og 7.609 km frá því að skipt var um róbóta 2. júlí sl. Af gögnum málsins verður ekki annað séð en að nú sé bifreið áljitsbeiðanda í lagi.

Eins og fram kemur í málsgögnum og að framan er rakið hefur áljitsbeiðandi haft uppi ýmiss konar kvartanir við seljanda og í þeim má sjá hvort og þá hvernig seljandi hefur brugðist við þeim. Þykir ekki ástæða til að rekja þá þætti málsins sérstaklega. Lagfæring á splitti og lofttæming kúplingar sem framkvæmd var 19. júlí sl. var gerð

álitsbeiðanda að kostnaðarlausu og álitsbeiðandi gerir ekki kröfur vegna þessara lagfæringa.

Kröfur álitsbeiðanda á hendur seljanda, sem kærunefndin fær best séð að fyrir henni liggja að segja álit sitt á, eru þær hvort seljanda beri að endurgreiða álitsbeiðanda kostnaðinn við skipti á róbótunum skv. reikningi frá 2. júlí sl. og reikning fyrir endurforrtinu gírskiptikerfisins frá 18. ágúst sl. Hér að framan hefur kærunefndin tekið afstöðu til reiknings fyrir smurþjónustu frá 3. ágúst sl.

Eins og fyrr segir eru róbótarnir tveir hluti af gírskiptingunni og sömuleiðis kúplingsdælan og kúplingsdiskurinn enda þótt hann sé staðsettur annars staðar í aflrásinni. Þótt þessir tveir íhlutir tengist þá er ekki hægt að líta á þá sem einn íhlut enda hægt að skipta þeim út sitt í hvoru lagi. Fram kemur í andsvörum álitsbeiðanda að skipt hafi verið um kúplingsþræl og kúplingssett í janúar 2009 álitsbeiðanda að kostnaðarlausu og á það bent að sú viðgerð sé alls óskyld því að skipta um róbótana sem gert var í byrjun júlí 2010. Kærunefndin lítur svo á að ekki hafi verið leitt í ljós að róbótarnir hafi bilað fyrr en í júlí 2010 og hafi því gegnt hlutverki sínu þangað til. Þótt álitsbeiðandi segist sífellt hafa kvartað undan skiptingunni í bifreiðinni þykir kærunefndinni ekki leitt í ljós að þær kvartanir hafi getað beinst sérstaklega að róbótunum þar sem ekki verður annað séð en þeir hafi verið í lagi þar til að þeir biluðu og skipta þurfti um þá. Af þessu leiðir að kvörtun álitsbeiðanda vegna róbótanna kom ekki fyrir fram en u.þ.b. tveimur árum og sjö mánuðum eftir að álitsbeiðandi fékk bifreið sína afhenta, 9. nóvember 2007. Í 2. mgr. 32. gr. lausafjárkaupalaga nr. 50/2000 segir eftirfarandi:

„Ef kaupandi leggur ekki fram kvörtun sína innan tveggja ára frá þeim degi er hann veitti söluhlut viðtöku getur hann ekki síðar borið gallann fyrir sig. Þetta gildir ekki ef seljandi hefur í ábyrgðaryfirlýsingu eða öðrum samningi tekið á sig ábyrgð vegna galla í lengri tíma.“

Eins og fyrr segir er það álit kærunefndarinnar að álitsbeiðandi hafi ekki kvartað vegna galla á róbótunum fyrr en u.þ.b. tveimur árum og sjö mánuðum eftir að hann fékk bifreið sína afhenta og getur hann því ekki borið gallann fyrir sig við seljanda. Seljandi segir að ábyrgðartími samkvæmt ábyrgðarskilmálum seljanda hafi verið þrjú ár eða akstur að 100.000 km hvort sem fyrr verði og segir því bifreiðina utan ábyrgðartíma framleiðanda sem kærunefndin út af fyrir sig getur fallist á. Af þessum ástæðum verður að hafna kröfu álitsbeiðanda um að seljandi endurgreiði honum reikninginn frá 3. ágúst sl. fyrir skipti á róbótunum.

Reikningur, dags. 19. ágúst sl., sem barst kærunefndinni 23. ágúst er tilkominn eftir að seljandi skilaði andsvörum við beiðni álitsbeiðanda sem var 16. ágúst. Á reikningnum kemur fram að álitsbeiðandi hafi kvartað út af því að bifreiðin skipti sér niður um gír og detti úr sjálfskiptingarstillingunni. Samkvæmt því sem skráð er á reikninginn fundu viðgerðarmenn ekkert að bifreiðinni við akstur en þeir hafi endurkaliberað skiptinguna engu að síður. Bifreiðinni hafði þá verið ekið í 7.609 frá því að skipt var um róbótana. Kærunefndin álitur að svo ólíklegt sé, hafi á annað borð verið þörf á endurkaliberuninni, að rekja megi þá þörf til þess að skiptin á róbótunum hafi ekki verið rétt framkvæmd, heldur hafi hún verið gerð vegna kvörtunar álitsbeiðanda. Verður ekki séð að þessa endurforritun megi rekja til galla á bifreiðinni eða mistaka af hálfu seljanda og telur kærunefndin því að álitsbeiðandi verði að bera þennan kostnað sjálfur.

Samkvæmt öllu framansögðu verður að hafna kröfum álitsbeiðanda.

VIII

Álitsorð

Kröfum álitsbeiðanda, X, er hafnað.

Friðgeir Björnsson
formaður

Ólafur R. Guðmundsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir