

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 29. október 2010 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-107/2010 A:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 30. ágúst sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa hans á bifreiðinni A 1. apríl 2008 af Y. á útboðsvef félagsins. Álitsbeiðandi segir að leyndur galli hafi verið á bifreiðinni sem kostað hafi kr. 104.500 að gera við og krefst þess að seljandi greiði sér þá fjárhæð í skaðabætur.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Álit í þessu máli var gefið 30. september 2010. Kæruneftndin ákvað að endurupptaka málið og sendi aðilum bréf um þá ákvörðun, dags. 7. október.

Með bréfi, dags. 31. ágúst sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau 10. september. Með bréfi, dags. sama dag, gaf kæruneftndin álitsbeiðanda kost á því að gera athugasemdir við andsvörin og frest til þess til 22. september. Athugasemdir álitsbeiðanda bárust kæruneftndinni 13. september en vegna mistaka af hennar hálfu var ekki tekið tillit til þeirra í álitsgerðinni frá 30. september. Er það ástæða þess að málið var endurupptekið.

Í framangreindu bréfi til aðila, dags. 7. október, var lögmanni seljanda vegna endurupptökunnar gefinn kostur á því að gera athugasemdir við athugasemdir álitsbeiðanda frá 13. september sl. og bárust þær 15. október. Með bréfi, dags. 25. október sl., var aðilum kunnert að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu að nýju.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni segir m.a. eftirfarandi:

„Á uppboði Y hinn 1. apríl [2008] keypti ég bifreiðina A sem er 1999 árgerð af Renault Megane. Afturhurð bifreiðarinnar var skemmd. Ég skoðaði bifreiðina vel og mat skemmd hennar áður en ég ákvað að ganga frá kaupum hennar. Ég bað umsjónarmann uppboðsins um leyfi til þess að prufa bifreiðina svo að ég gæti athugað hvort vél og gírkassi væru í lagi. Ég fékk leyfi til þess en mátti ekki aka út af bílaplani Y. Ég gat gangsett bifreiðina og keyrt út og bakkað aftur inn. Ekkert athugavert kom í ljós við þessa skoðun. Að þessu loknu gekk ég frá kaupum bifreiðarinnar. Galli bifreiðarinnar kom í ljós þegar hún var tekin í notkun. Þegar henni var ekið og hún náði ákveðnum hraða þá fór skipting hennar úr sambandi. Við það þurfti að stöðva bifreiðina og gangsetja hana aftur til þess að halda akstri áfram. Þetta gerðist yfirleitt eftir korters akstur og þegar hún náði 70-80 km hraða. Ég fór með bifreiðina til skoðunar á B og var bilun hennar staðfest þar. (sjá reikning). Mat B var að best væri að skipta um gírkassa í bifreiðinni. Ekki myndi svara kostnaði að gera kassann upp. Ég fór strax á stúfana í leit að nýjum gírkassa. Nýr gírkassi kostað á

Þriðjahundrað þúsund og partasölur vildu flestar fá 50% þeirrar upphæðar fyrir notaðan gírkassa. Í þessari leit minni að gírkassa fann ég svipaða bifreið, mikið tjónaða, á uppboði hjá C. Ég komst að því að þessar bifreiðar væru með sama gírkassa og festi því kaup á henni fyrir samtals 48.700. (sjá afsal). Að því loknu lét ég rífa gírkassann úr A og setja nýja kassann í. Sem betur fer virkaði nýi gírkassinn og niðurstaða var sú að þessi áhætta borgaði sig margfalt. Bifreiðin sem keypt var hjá C var síðan fargað, enda illa tjónuð. Ég hafði samband símleiðis við Y. Þar ræddi ég við starfsmennina E sem sér um uppboðin og yfirmann hans mann að nafni D. Í símtali mínu fór ég fram á skaðabætur þar sem um leyndan galla væri að ræða. Þeir höfnuðu því þar sem ég hefði keypt bifreiðina í þessu ásigkomulagi. Ekki væri hægt að bera fyrir sig galla í slíkum uppboðum. Því var ég/og er ósammála. D var harður á sínu og vildi ekki ræða þetta mál frekar við mig. Þann 24. september 2008 sendi ég svo D tölvupóst sem hann svaraði aldrei. (sjá tölvupóst). Ég vil fá útlagðan kostnað bættan þar sem um leyndan galla var að ræða. Að auki þá beitti ég mér sérstaklega fyrir því að kostnaður vegna viðgerðar leynds galla væri stillt í hóf. Ég gaf mér góðan tíma til þess að finna ódýran kassa í bifreiðina í stað þess að kaupa nýjan. Sundurlíðun mín á kostnaði á viðgerð vegna leynds galla er eftirfaraandi: Greining samtals 4.500. Gírkassi samtals 50.000. Vinna samtals 50.000. Samtals kostnaður vegna leynds galla 104.500.“

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum lögmanns Y segir m.a. að bifreiðin A hafi lent í árekstri 14. mars 2008. Ökumenn bifreiðanna sem í árekstrinum lentu segist hafa ekið á 15 km hraða á klukkustund. Smávægilegt tjón hafi orðið á vinstri hlið bifreiðar álitsbeiðanda og því sé útilokað að við áreksturinn hafi gírkassinn skemmst. Bifreiðinni hafi verið ekin 152.000 km þegar áreksturinn varð og verið rúmlega 8 ára. Þegar bifreiðin hafi verið færð til skoðunar 20. apríl 2009 hafi verið búið að aka henni 154.072 km eða rúmlega 2.000 km frá því að áreksturinn varð. Álitsbeiðandi hafi ekki einungis verið að kaupa bifreið sem lent hefði í tjóni heldur hafi verið búið að aka henni talsvert mikið. Á þjónustumiðstöð Y sé tjón á bifreiðum skoðað en ekki almennt ástand þeirra. Þær séu ekki settar í gang og gírkerfi og vélbúnaður ekki skoðaður nema hafi tjón orðið á þeim hlutum. Tjónið á bifreiðinni A hafi með engu móti verið þannig að líklegt sé að tjónið á gírkassanum verði rakið til árekstursins. Þá segir orðrétt í andsvörinum:

„Í notkunarskilmálum Y. á útboðsvef félagsins kemur fram að allir hlutir á útboðsvef Y séu seldir í því ástandi sem þeir eru í og ber tilboðsgjafa að rannsaka þá áður en gengið er frá kaupum, sbr. 20. gr. laga um lausafjárkaup nr. 50/2000, sjá fylgigagn nr. 5. Í afsali kemur svo fram að ökutækið seljist í núverandi ástandi, sem kaupandi hefur þegar kynnt sér og sættir sig við að öllu leyti, sjá fylgigagn nr. 6.“

Þá er því lýst í andsvörinum að álitsbeiðandi geti tæpast talist neytandi í skilningi neytendakaupalaga en álitsbeiðandi og faðir hans séu þekktir fyrir það að kaupa tjónabifreiðir, gera þær upp og selja síðan með hagnaði. Þetta fái jafnframt stuðning í því að bifreiðinni A hafi verið ekið 2000 km á því rúma ári sem hún hafi verið í eigu álitsbeiðanda. Álitsbeiðandi hafi keypt á uppboðum a.m.k. fimm bifreiðir af Y á undanförunum árum og líklega ekki færri hjá öðrum félögum og uppboðsaðilum. Af þessum ástæðum sé það mat seljanda að kaupin falli ekki undir lög nr. 48/2003 um neytendakaup heldur lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup. Þá er því lýst hver sé munurinn á

vernd neytanda samkvæmt framangreindum lögum og þeim skilyrðum sem þurfi að vera til staðar samkvæmt 19. gr. lausafjárkaupalaga til þess að söluhlutur geti talist gallaður. Seljandi segir að í ljósi eðlis uppboða á tjónabifreiðum liggi fyrir að allar upplýsingar sem gefnar hafi verið um bifreiðina hafi verið réttar en þær séu almenns eðlis. Þá hafi álitsbeiðanda, sem árum saman hafi stundað viðskipti með tjónabifreiðir, mátt vera ljóst að hann fengi ekki nákvæmar upplýsingar um ástand bifreiðarinnar af þeirri ástæðu að þær hafi félagið ekki haft og eðli uppboða sé með þeim hætti að slíkar upplýsingar liggi almennt ekki fyrir. Starfsmenn Y hafi því ekki vanrækt að gefa upplýsingar um ástand eða eiginleika bifreiðarinnar. Álitsbeiðandi hafi hins vegar mátt vita samkvæmt þeim grundvallar upplýsingum sem hafi legið fyrir um bifreiðina að ekki væri óeðlilegt að hún þarfnaðist verulegs viðhalds eða jafnvel endurnýjunar hluta eins og vélar eða gírskiptingar enda hefði notkunin verið áralöng. Að því er varði það ákvæði 19. gr. laga nr. 50/2000 um að söluhlutur þurfi að vera í mun verra ástandi en neytandi hafi haft ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti sé ljóst að kaupverð bifreiðarinnar A hafi verið verulega lágt, langt undir markaðsvirði enda hafi bifreiðin verið keypt á uppboði hjá váttryggingafélagi og verð á slíkum uppboðum sé miðað við það að hvorki kaupendur né seljandi hafi átt þess kost að skoða bifreiðirnar gaumgæfilega. Meðal annars vegna þessarar áhættu sé gangverð bifreiða á uppboðum lægra en almennt gerist á almennum markaði. Álitsbeiðandi hafi keypt bifreiðina á kr. 103.222 en áætlað markaðsvirði hennar hafi verið kr. 250.000 og hafi þá verið tekið tillit til þess að hún hefði lent í tjóni. Y hafi sjálft greitt kr. 450.000 fyrir bifreiðina. Þá segir orðrétt í andsvörunum:

„Eins og áður hefur verið rakið fer engin skoðun fram af starfsmönnum félagsins á ástandi bifreiða að öðru leyti en því sem beint verður rakið til þess tjónsatburðar sem um ræðir. Jafnframt verður að líta til aldurs bifreiðarinnar en bifreiðin var rúmlega 8 ára gömul og hafði verið ekið 152.000 km þegar tjónið varð og ekki er óeðlilegt að gírkassi bifreiðar eftir slíka notkun sé farinn að gefa sig. Þá gerir félagið jafnframt athugasemdir við það að engin gögn hafa verið lögð fram sem sýna fram á hversu illa gírkassinn í raun og veru farinn og hvort að nauðsynlegt hafi verið að skipta um hann, hér er því líklega um eðlilegt viðhald að ræða á bifreið á þessum aldri eftir þessa notkun og því þar af leiðandi hafnað að bifreiðin hafi verið í verra ástandi en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla.“

Í andsvörunum segir að hafa verði hugfast þegar metið sé hvort bifreið álitsbeiðanda hafi verið gölluð í skilningi 2. mgr. 19. gr. lausafjárkaupalaga að ákvæði málsgreinarinnar gildi aðeins eftir því sem við geti átt en sala á uppboði lúti að mörgu leyti öðrum lögmaðlum en önnur sala. Þá segir eftirfarandi í niðurlagi andsvarananna:

„Að öllu ofangreindu virtu er það því mat Y að tjónþoli hafi haft alla möguleika á að verðleggja bifreiðina og ekki hafi verið sýnt fram á það með nokkru móti að ástand bifreiðarinnar hafi verið verra en almennt má vænta af rúmlega 8 ára gamalli bifreið sem ekið hafði verið 152.000 km og því sé ekki um galla að ræða í skilningi kauparéttar hvort sem litið sé á kaupin sem neytendakaup eða ekki.“

Athugasemdir álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi kveðst andmæla þeirri staðhæfingu seljanda að ekkert sé athugavert við það að gírkassar bifreiða verði ónýtir eftir 150.000 km akstur. Seljandi staðfesti fullyrðinga sína um að gírkassinn í bifreiðinni hafi verið haldinn leyndum galla og sé sammála álitsbeiðanda um að ólíklegt eða nær ómögulegt sé að áreksturinn sem bifreiðin lenti í sé orsök gallans. Þá bendir álitsbeiðandi á að sér hafi verið ómögulegt að sinna skoðunarskyldu sinni sem kaupanda þar sem hann hafi einungis mátt aka bifreiðinni aftur og fram á plani þar sem bifreiðin hafi verið en ekki út af planinu. Að því er kaupverð bifreiðarinnar varðar bendir álitsbeiðandi á að hún hafi verið seld á uppboði þar sem mörg hundruð manns séu bjóðendur og boð hæstbjóðanda sé markaðsverð og ekki sé um annað markaðsverð að ræða. Þannig hafi hann verið sá sem tilbúinn var til þess að greiða hæsta markaðsverðið. Álitsbeiðandi kveðst ekki vera í neinu bílabraski og greinir frá því að hann hafi keypt þrjár bifreiðir. Bifreiðin A, sem ágreiningurinn snýst um, hafi verið keypt til eigin nota og fyrrverandi sambýliskonu sinnar en skilja verður álitsbeiðanda svo að sú bifreið hafi verið seld vegna slita á sambúð þeirra. Aðra bifreið, MMC Pajero, hafi hann keypt til eigin nota, eigi hann bifreiðina enn og sé hún ekki til sölu. Þá hafi hann ásamt móður sinni keypt þriðju bifreiðina, Honda Jazz og sé hún enn í hennar eigu og ekki til sölu. Álitsbeiðandi segir föður sinn hafa keypt einhverjar bifreiðir í gegnum árin og eigi erfitt með að sjá hvernig bíladella föður síns eigi að hafa áhrif á rétt sinn samkvæmt settum lögum. Ekkert sé óþeðlilegt við það þótt bifreiðin sem hann hafi keypt á uppboðinu hafi verið lítið notuð þegar hún hafi verið seld nær ári seinna þar sem hún hafi verið ónothæf vegna bilunarinnar í gírkassanum. Álitsbeiðandi segir að allar fullyrðingar seljanda um að hann sé í einhvers konar rekstri eða braski séu ómarktækar. Álitsbeiðandi kveðst strax hafa haft samband við seljanda þegar galli í gírkassanum hafi komið fram og verið sáttur við það að seljandi hefði gert við hann. Því hafi hins vegar ekki verið að heilsa. Í niðurlagi athugasemdanna segir eftirfarandi:

„Þá bendir álitsbeiðandi á þá staðreynd að hann hafi tekið mikla áhættu þegar hann keypti mikið tjónaða bifreið til þess að fá nýjan gírkassa. Sú áhætta hefði auðveldlega getað leitt til töluverðra útgjalda fyrir álitsbeiðanda án þess að hann gæti fengið það bætt. Niðurstaða skoðunarmanna var sú að hagstæðast væri að skipta um kassa því viðgerð á honum yrði margfalt dýrari en einföld skipti.“

VI

Athugasemdir seljanda

Seljandi segir ljóst og að almenn vitneskja sé að allar bifreiðir þarfnist verulegs viðhalds þegar þær séu komnar á sama aldur og hafi verið ekið jafn mikið og bifreiðinni sem ágreiningur aðila snýst um. Hins vegar sé atviksbundið hverjir hlutar bifreiðarinnar þarfnist viðhalds og ráðist það af ýmsu. Þá hafnar seljandi því að hafa viðurkennt að um leyndan galla á bifreiðinni hafi verið að ræða og snúi álitsbeiðandi út úr orðum sínum að því er það varði. Bifreiðin hafi ekki verið í verra ástandi en vænta hafi mátt miðað við aldur og akstur. Þá segir seljandi að ljóst sé að álitsbeiðandi stundi viðskipti og viðgerðir á tjónabifreiðum í hagnaðarskygni en tölur um fjölda þeirra bifreiða sem álitsbeiðandi hafi keypt hjá Y sýni það. Auk þess megi ætla að álitsbeiðandi hafi stundað samskonar viðskipti við önnur tryggingafélög en því hafi verið haldið fram í andsvörum félagsins og hafi álitsbeiðandi ekki mótmælt því í athugasemdum sínum. Álitsbeiðandi hafi ekki strax haft samband við félagið en fyrstu skráðu samskipti hans við félagið vegna bifreiðarinnar

A séu 24. september 2008 en kaupin átt sér stað 2. apríl 2008. Þá segir í niðurlagi athugasemdanna:

„Að lokum bendir félagið á að útboð félagsins fellur jafnframt að öllu leyti undir V. kafla laga um verslunaratvinnu nr. 28/1998 þar sem fjallað er um frjáls uppboð. En uppboðin fara fram á fastri starfsstöð félagsins og eru því ekki háð sérstöku leyfi sýslumanns. Að öðru leyti vísast til fyrri greinargerðar um rökstuðning félagsins fyrir afstöðu sinni.“

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.

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

Álitsbeiðandi kveðst hafa kvartað við seljanda vegna galla á bifreiðinni Y og verður að skilja þá lýsingu hans svo að það hafi hann gert nokkru fyrir en hann sendi seljanda tölvupóst 24. september 2008 þar sem kvartað er undan galla á bifreiðinni enda ber tölvupósturinn það með sér. Kærunefndin telur því eins og málum er háttað að byggja megi á því að kvörtun álitsbeiðanda hafi komið fram í samræmi við ákvæði 27. gr. laga nr. 48/2003, sbr. það sem síðar segir um þau lög.

Samkvæmt gögnum málsins keypti álitsbeiðandi auk þeirrar bifreiðar sem ágreiningurinn nær til fjórar aðrar bifreiðir af seljanda á tímabilinu frá 4. janúar 2007 til 8. janúar 2010, þ.e. 4. janúar 2007, 27. mars 2008, 2. apríl 2008, 10. ágúst 2009 og 8. janúar 2010. Eina þessara bifreiða á hann sjálfur, aðra segir hann móður sína eiga en tvær hefur hann selt eftir að hafa átt þær í nokkra mánuði auk bifreiðarinnar A.

Því er haldið fram af hálfu seljanda að álitsbeiðandi stundi viðskipti og viðgerðir á tjónabifreiðum í hagnaðarskyni en tölur um fjölda þeirra bifreiða sem álitsbeiðandi hafi keypt hjá Y sýni það. Ekki liggja fyrir upplýsingar um hvort álitsbeiðandi hefur með sama eða svipuðum hætti keypt bifreiðir af öðrum tryggingafélögum en álitsbeiðandi kveðst neita því að standa í bílabraski.

Enda þótt svo kunni að vera að álitsbeiðandi hafi keypt bifreiðir hjá öðrum tryggingafélögum með svipuðum hætti og hjá Y, sem þó er ekki upplýst en reyndar ekki heldur beinlínis neitað af álitsbeiðanda, þá álitur kærunefndin að ekki hafi verið leitt í ljós að um atvinnustarfsemi álitsbeiðanda sé að ræða í skilningi laga um neytendakaup, 48/2003. Álitur kærunefndin þegar litið er til framangreindra atriða einna nái neytendakaupalögin til viðskipta aðila en ekki lausafjárkaupalögin, sbr. 3. mgr. 1. gr. neytendakaupalaga.

Að framan er því lýst hver aðferð var höfð við kaup og sölu á bifreiðinni A, þ.e. að salan fór fram á uppboði, ekki á staðnum heldur á netinu. Slík uppboð falla að líkindum undir ákvæði V. kafla laga nr. 28/1998 um verslunaratvinnu þar sem kveðið er á um frjáls uppboð þótt kærunefndin taki ekki sérstaklega afstöðu til þess. Í 2. og 3. mgr. 23. gr., sem eru í framangreindum kafla laganna, segir eftirfarandi:

„Kaupandi uppboðsmunar getur ekki borið fyrir sig galla á honum, nema hann svari ekki til þess heitis er hann var auðkenndur með við sölu, seljandi hafi haft svik í frammi eða almennt sé talið óheiðarlegt að skjóta sér undan ábyrgð.“

Uppboð eru opin almenningi og skulu munir vera til sýnis og skoðunar í hæfilegan tíma fyrir uppboðið.“

Kærunefndin álitur að valdsvið hennar sé markað í lögum nr. 87/2006 með þeim hætti að það nái ekki til þess að gefa álit á því hvaða áhrif framangreind ákvæði laga nr. 90/1991 kunni að hafa á réttarstöðu aðila í þessu máli, þ.e. hvort þau gætu leitt til þess að hún sé önnur en verið hefði ef kaupin hefðu ekki farið fram með framangreindum hætti. Til þess að taka afstöðu til þess þyrfti kærunefndin að byggja niðurstöðu sína á skýringu á lögum nr. 28/1998 en það telur kærunefndin vera utan valdsviðs síns. Hér er og rétt að benda á að í skýringum við 17. gr. í frumvarpi því sem síðar varð að lögum nr. 48/2003 segir m.a. eftirfarandi:

„Rétt er að hafa það í huga að sala á uppboði lýtur að mörgu leyti öðrum lögmálum en önnur sala, enda er gert ráð fyrir því í ákvæðinu með orðunum „eftir því sem við getur átt“. Helst tíðkast að hlutur sé boðinn til sölu „eins og hann er“ og er bjóðendum ætlað að meta eiginleika hans og verðleggja hann í samræmi við það. Ekki er ástæða til að gera seljandann ábyrgan þótt hlutur henti ekki til þeirra nota sem slíkir hlutir eru venjulega notaðir til. Enn síður er ástæða til að leggja ábyrgð á seljandann af því tilefni að hlutur hentar ekki til þeirra sérstöku nota sem kaupandinn ætlaði að hafa af honum, enda er það ekki fyrr en við sölulok að seljandinn veit hver kaupandinn er.“

Kærunefndin telur hins vegar, enda þótt verið geti að réttarstaða aðila markist með einhverjum hætti af lögum nr. 28/1998, að álitsbeiðandi eigi rétt á að fá álit hennar á þeim ágreiningi sem uppi er miðað við þær forsendur að bifreiðin hefði verið keypt með venjubundnum hætti ef svo mætti segja, þ.e. ekki á uppboði.

Sem fyrr segir keypti álitsbeiðandi bifreiðina á svokölluðum útboðsvef Y þar sem til sölu eru munir af ýmsu tagi sem skemmst hafa í óhöppum, þ.á m. bifreiðir. Að vefnum þurfa menn að fá sérstakan aðgang og fara eftir notkunarskilmálum sem þar eru tilgreindir. Þar segir m.a.: „Allir hlutir á útboðsvef Y eru seldir í því ástandi sem þeir eru í og ber tilboðsgjafa að rannsaka þá áður en gengið er frá kaupum, sbr. 20. gr. laga um lausafjárkaup nr. 50/2000.“

Í afsali fyrir bifreiðinni segir m.a.: „Ökutækið selst í núverandi ástandi, sem kaupandi hefur þegar kynnt sér og sættir sig við að öllu leyti. Ökutækið er skemmt eftir umferðaróhapp.“

Í 17. gr. neytendakaupalaga eru ákvæði sem ná til þess þegar hlutur er seldur „í því ástandi sem hann er“ og einnig um sölu á uppboði eins og fram kemur hér að ofan. Þau eru svohljóðandi:

□ Þótt söluhlutur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekktum almennum fyrirvara telst hann gallaður þegar:

- ástand söluhlutar er verra en neytandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti;
- fyrir liggja atvik sem lýst er í b- eða c-lið 1. mgr. 16. gr.

Ef notaðir hlutir eru seldir á uppboði þar sem neytandi hefur haft möguleika á að vera viðstaddur gilda ákvæði 1. mgr. eftir því sem við getur átt.

Bifreiðin sem álitsbeiðanda keypti var nýskráð 8. október 1999 og var því u.þ.b. átta og hálf árs gömul þegar álitsbeiðandi keypti hana og hafði verið ekið um 152.000 km og hafði lent í árekstri. Kaupverðið var kr. 103.222 en seljandi hafði áætlað verðmæti hennar kr. 250.000. Óumdeilt virðist vera að seljandi gaf takmarkaðar upplýsingar um bifreiðina og ekkert er komið fram um að hann hafi vitað um þann galla sem álitsbeiðandi hefur lýst að hafi verið á sjálfskiptingunni. Álitsbeiðandi skoðaði bifreiðina og reynsluók en kveðst að vísu hafa haft takmarkaða möguleika á reynsluakstri. Við aksturinn hafi hann ekki fundið neitt að sjálfskiptingunni. Það hafi síðar komið í ljós þegar bifreiðinni var ekið hraðar en hann hafi haft möguleika á við reynsluaksturinn.

Kærunefndin telur með tilliti til þess sem segir hér að framan að ástand bifreiðarinnar hafi verið verra en álitsbeiðandi mátti búast við eftir skoðun á bifreiðinni og takmarkaðan reynsluakstur hennar, sbr. ákvæði a-liðar 1. mgr. 17. gr. laga nr. 48/2003 sem rakin eru hér að framan. Hann mátti vissulega búast við því að bifreiðin kynni að þarfnast meiri viðgerða en sú skoðun sem hann framkvæmdi gaf til kynna en bifreiðin var töluvert ekin og nokkuð gömul. Þó er ekki hægt að telja að álitsbeiðandi hafi mátt gera ráð fyrir að gírskiptingin væri í jafn slæmu ásigkomulagi og hún reyndist vera. Kærunefndin telur samkvæmt þessu að á bifreiðinni hafi verið leyndur galli.

Álitsbeiðandi hefur krafist skaðabóta úr hendi seljanda sem nema rúmlega kaupverði bifreiðarinnar. Kaupverð bifreiðarinnar var ákveðið með sérstökum hætti og var tvímælaust lágt miðað við þær aðstæður sem fyrir hendi voru. Hins vegar verður að sjálfsögðu ekkert um það fullyrt hvert það kynni að hafa verið hefði verið vitað að gírskipting bifreiðarinnar þarfnaðist viðgerðar. Því er æði óljóst við hvað á helst að miða skaðabótarétt álitsbeiðanda sem kærunefndin telur að sé fyrir hendi, sbr. ákvæði 16. gr. laga nr. 48/2003, og verður því að meta bætur að álitum. Kærunefndin telur eins og öllum aðstæðum er háttað að skaðabótakröfu álitsbeiðanda sé ekki unnt að taka til greina að fullu. Hins vegar telur nefndin skaðabætur álitsbeiðanda úr hendi seljanda hæfilega metnar kr. 40.000.

VIII

Álitsorð

Y. greiði X kr. 40.000.

Friðgeir Björnsson
formaður

Ólafur R. Guðmundsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir