

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 2. desember 2010 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-136/2010:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 28. október sl. bað X, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna viðgerðar Y, á utanborðsmótor. Álitsbeiðandi gerir kröfu til þess að fyrirtækið leggi sér til nýjan sams konar mótor.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 1. nóvember sl., gaf kæruneftndin Y kost á andsvörum og bárust þau 15. nóvember. Með bréfi, dags. sama dag, var álitsbeiðanda gefinn kostur á því að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær 22. nóvember. Með bréfi, dags. 29. nóvember sl., var aðilum tilkynnt að málið hefði verið tekið til afgreiðslu kæruneftndarinnar.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Samkvæmt því sem fram kemur í álitsbeiðni fór álitsbeiðandi með utanborðsmótor, Mercury SN:P270279, í viðgerð hjá Y í byrjun júní 2010. Mótorinn hafi verið keyptur hjá Y árið 2003 og honum mjög vel við haldið, aldrei komið á sjó og verið keyrður í 2-300 tíma.

Álitsbeiðandi segist hafa tekið fram að eitthvað væri að starti en mótorinn ætti það til að starta ekki. Hann gengi einkennilega, báturinn gengi allur til og frá og ekki væri hægt að gefa mótornum inn. Þá hefði hann skýrt frá því að mótorinn hefði byrjað að pípa 5-6 sinnum um leið og honum hefði verið gefið inn en það hefði gerst daginn áður en mótorinn hafi tekið að ganga allur til og frá.

Samkvæmt því sem kemur fram á reikningi Y dags. 10. júní, var:

„Skipt um olíu og síur á mótor. Skipt um olíu á drifi. Farið yfir rafkerfi og leitað að feilum og eina sem fannst var að hægagangur var vitlaus og hann stilltur. Mótor startað mörgum sinnum og er ekkert sem bendir til að þar sé eitthvað að. Eigandi beðinn um að láta vita strax ef þetta héldi áfram. Hleðsla frá mótor að rafgeymi er í samræmi við viðgerðabækur en það var allt skoðað í kringum startbúnaðinn sem og rafageymasambönd og fannst ekkert sem gæti orsakað þetta.“

Álitsbeiðandi segir að eftir að mótorinn hefði verið yfirfarinn hafi hann samt pípt áfram 5-6 sinnum í fyrsta starti. Hann hefði fengið upplýsingar um að það væri eðlilegt, mótorinn ætti að pípa. Einum til tveim dögum seinna hafi þeir fengið þá leiðréttingu frá starfsmanni Y að ekki væri eðlilegt að hann pípti svona oft. Báturinn hefði gengið mun betur hvað ganginn varðaði eftir að mótorinn hefði verið stilltur en haldið áfram að pípa

5-6 sinnum eftir start. Eftir að mótorinn hefði gengið í u.þ.b. 2-3 klukkustundir í 2-3 ferðum eftir viðgerðina hefði kviknað í honum á siglingu úti á Þingvallavatni við bestu aðstæður en nánast hefði verið logn. Álitsbeiðandi kveðst telja að Y hefði átt að leiðbeina sér um að gangsetja mótorinn ekki aftur vegna þeirra viðvörunarhljóða sem hann hefði gefið. Álitsbeiðandi kveðst telja að Y hafi yfirsést í yfirferð sinni á mótornum. Eftir því sem starfsmenn fyrirtækisins segi þá hafi kviknað í hleðslustýringu inn á rafgeyminn. Hún sé staðsett beint undir bensínlögninni að þeirra sögn og litlu hefði mátt muna að illa færi. Erfitt sé að treysta mótornum eftir þessa afdrifaríku ferð. Á mótornum sjáist eftir eldinn og duftið úr slökkvitækinu og rýri það verðgildi hans.

Í vinnulýsingur Y dags. 29. júlí 2010 segir m.a. eftirfarandi:

„Fengum mótorinn aftur vegna þess að það hafði kviknað í honum. Og fengum þá að vita að það hefði verið vesen með startarann, hann hefði stundum ekki startað, en þeir hefðu sett stærri rafgeymi í bátinn en það hefði ekki breytt neinu en þá hefði kviknað í mótornum. Við skoðun kom í ljós að rafleiðslur frá hleðslustýringu voru brunnar, en rafleiðslur brenna ekki nema það sé yfirálag á þeim. Hleðslustýring vinnur þannig að hún stjórnar eingöngu voltfjöldanum inn á rafgeyminn en af hverju rafleiðslurnar brenna get ég ekki útskýrt nema á einn hátt, það er verið að taka of mikið rafmagn inn á geymi og stýringin ræður ekki við það. Þá er ekkert annað eftir en að rafleiðslur hafi einhverra hluta vegna skammhleypst og þá kviknar í þeim á augabragði. Pantaðir voru í mótorinn varahlutir og gekk illa að fá þá. Skipt um nánast allt rafkerfið á mótornum og mótorinn prófaður og mæld hleðsluspenna og er hún í samræmi við viðgerðabækur sem og allar mælingar sem voru gerðar á rafkerfi. Startarinn er líklega bilaður en það er ekki staðfest þegar þetta er skrifað.“

IV

Andsvör Vélasölnnar ehf.

Í andsvörum Y segir eftirfarandi:

„Í júní 2010 er umræddur Mercury utanborðsmótor árgerð 2003 tekinn til skoðunar og yfirferðar. Skipt var um olíu á vél og hældrifi, ásamt því að skipt er um smursíu á vél. Fram kemur í vinnuskýrslu að hægagangur sé stilltur, rafkerfi yfirfarið og start prófað ítrekað. Hleðsla er mæld og í lagi. Greiningartölva er tengd við mótor og engar bilanatilkynningar koma fram þar. Ekkert kom fram á þessum tíma um aðvörunarflaut sem samkvæmt handbók kemur fram við lágan smurþrýsting eða ónóga kælingu. Þess ber að geta að ef um er að ræða fyrstu olíuskípti á þessum mótor er það ekki í samræmi við þjónustuhandbók. Í þessari viðgerð er ekkert framkvæmt sem getur skýrt beint orsakasambandi milli viðgerðar og bruna sem verður í mótor. Y hefur engar upplýsingar um hvaða rafgeymir kann að hafa verið notaður, hvort hann var orðinn lélegur og tók ekki hleðslu eða var af yfirstærð fyrir mótorinn. Y hefur engar upplýsingar um hvort vélinni var startað óeðlilega oft, eða of lengi sem getur valdið yfirálagi á rafkerfi. Eðlilegur afskriftatími utanborðsvéla af þessari gerð er u.þ.b. 10 ár. Geymsla og notkunarleysi getur farið jafn illa með vélina eins og regluleg notkun með eðlilegu viðhaldi. Y ber fulla ábyrgð á vinnu starfsmanna og þeim varahlutum sem eru notaðir til viðgerða, en ekki á utanaðkomandi orsökum, vankunnáttu eða meðferð. Y sér ekki tilefni til annars en að hafna með öllu kröfu þessari.“

V

Athugasemdir álitsbeiðanda

Í athugasemdum álitsbeiðanda segir eftirfarandi:

„Y tekur fram að ekkert hafi komið fram um viðvörunarflaut. Ástæða þess að við komum með mótörinn til Y var vegna þess að mótörinn gaf frá sér viðvörunarflaut þegar við gáfum honum inn og að vandræði voru með að starta mótörnum. Baturinn gekk líka allur til og frá og var nánast ónothæfur. Y hefur ekki þjónustað olíuskipti á mótörnum. Til þess að sannreyna það hvort rafgeymir bátsins væri í lagi eða ekki tengdum við einu sinni annan geymi örstutt til prufu en það breytti engu. Höfum, fyrir utan þetta eina skipti, aldrei notað annað en upphaflega rafgeyminn. Tekið er fram í skjali Y að eðlilegur afskriftatími utanborðsvéla af þessari gerð sé u.þ.b. 10 ár. Okkur var ekki kunnugt um þetta við kaup mótorsins, þær upplýsingar vantaði. Fjörgengismótor af þessari stærð og gerð hjá Y kostar í dag u.þ.b. 1.190.000 kr. Eftir að hafa farið vel yfir nótur og önnur gögn frá Y ásamt ábendingum gerir eigandi athugasemd við unna tíma á fyrri nótu miðað við unna tíma á seinni nótu.“

VI

Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd 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 kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa. Ágreiningur aðila fellur undir lög nr. 43/2000 um þjónustukaup.

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

Samkvæmt því sem fram kemur í gögnum málsins var mótör álitsbeiðanda um sjö ára gamall þegar komið var með hann til viðgerðar hjá Y Ekki verður önnur ályktun dregin af gögnum málsins en komið hafi verið með mótörinn einan en ekki með bátinn ásamt rafgeyminum. Samkvæmt því sem fram kemur í álitsbeiðni var í fyrra skiptið farið með mótörinn til viðgerðar vegna þess að hann átti það til að starta ekki og að ganga einkennilega. Auk þess hefði verið tekið fram við viðgerðaraðila að mótörinn byrjaði að pípa þegar honum var gefið inn en viðgerðaraðili kannast ekki við að hafa fengið upplýsingar um þetta fyrr en komið var með mótörinn í síðara skiptið.

Álitsbeiðandi gerir kröfu til þess að Y leggi honum til nýjan mótör í stað þess sem brann. Hér er um skaðabótakröfu að ræða og samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar ber þeim sem gerir kröfu um að fá greiddar bætur fyrir tjón að færa sönnur fyrir því að sá bótakrafan beinist að hafi valdið honum tjóni af ásetningi eða gáleysi. Bótakrafa álitsbeiðandi hlýtur þannig að byggjast á því að starfsmönnum Y hafi við fyrri viðgerðina yfirsést einhver bilun í mótörnum og því hafi eldurinn kviknað eða þá að þeir hafi eitthvað gert með þeim afleiðingum að svo illa tókst til og þar með gengið gegn ákvæðum þjónustukaupalaga um framkvæmd verks, sbr. 4. og 5. gr. laganna.

Í álitsbeiðni segir að eftir fyrri viðgerðina eða yfirferðina hafi báturinn gengið mun betur en áður og verið eðlilegri hvað ganginn varðaði. Hins vegar hafi hann haldið áfram að pípa 5-6 sinnum eftir start. Í andsvörum Y kemur fram að í handbók með mótörnum sé því lýst að þetta píp heyrir þegar smurþrýstingur sé lágur eða kæling ónóg. Er í sjálfu sér ekki ástæða til þess að draga í efa þessa lýsingu. Ekki verður séð að þessi aðvörunarhljóð hafi átt að gefa til kynna að eitthvað væri að sem leitt gæti til þess að

eldur kviknaði í mótornum og gera verður ráð fyrir því að álitsbeiðandi hafi fylgst bæði með olíu og vatni á mótornum.

Í vinnulýsingu Y frá 29. júlí kemur fram að rafleiðslur frá hleðslustýringu hafi verið brunnar og fullyrt að þær brenni ekki nema yfirálag sé á þeim. Ekki verður glögglega séð af gögnum málsins hver var raunveruleg ástæða þess að eldurinn kviknaði sem gera verður ráð fyrir að hafi verið í rafleiðslunum. Álitsbeiðandi segir í tvær til þrjár ferðir hafi verið farið á bátnum eftir yfirferðina á mótornum sem staðið hafi í 2-3 klukkustundir áður en eldurinn kviknaði sem hefur þá verið í annarri eða þriðju ferðinni.

Þegar það sem að framan er skráð er virt er það niðurstaða kærunevndarinnar að álitsbeiðandi hafi ekki leitt í ljós að það sé með einhverjum hætti athöfnum eða athafnaleysi Y að kenna að eldur kviknaði í mótornum og af þeim ástæðum verður að hafna kröfu hans um að fyrirtækið leggi honum til nýjan mótör.

Í niðurlagi athugasemda álitsbeiðanda, sem kærunevndinni bárust 22. nóvember sl. segist hann gera athugasemdir við unna tíma sem skráðir séu á fyrri vinnuskýrslu Y miðað við þá tíma sem séu skráðir á síðari vinnuskýrsluna. Eins og þessi athugasemd er sett fram telur kærunevndin ekki ástæðu til að taka afstöðu til hennar enda fylgir henni engin sérstök krafa og væri svo hefði hún átt að koma fram í álitsbeiðni til þess að Y gæti tekið afstöðu til hennar í athugasemdum sínum.

VII

Álitsorð

Kröfum álitsbeiðanda, X, er hafnað.

Friðgeir Björnsson
formaður

Ólafur R. Guðmundsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir