

## **Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa**

Hinn 31. janúar 2011 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-158/2010:

### **I**

#### **Álitaefni og kröfugerð**

Hinn 6. desember sl. bað X, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á bifreiðinni xx af Y. Álitsbeiðandi segir galla hafa verið á bifreiðinni og gerir kröfu til þess að seljandi greiði 70% af viðgerðarkostnaði á þeim sem hafi verið kr. 1.075.989. Þá gerir álitsbeiðandi kröfu til þess að seljandi greiði flugfargjald fyrir þrjá frá Höfn í Hornafirði til Reykjavíkur.

### **II**

#### **Málsmeðferð kæruneftndarinnar**

Með bréfi, dags. 13. desember sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og frest til þess til 23. desember. Lögmaður seljanda óskaði eftir lengri fresti sem var veittur og bærust andsvör hans 4. janúar sl. Með bréfi, dags. 17. janúar, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvör seljanda og bærust þær 20. janúar. Með bréfi, dags. 25. janúar sl., var aðilum tilkynnt að málið hefði verið tekið til afgreiðslu kæruneftndarinnar.

### **III**

#### **Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda**

Í álitsbeiðni segir m.a. eftirfarandi:

„Þann 19. apríl 2010 kaupir undirrituð X Kia Sorento xx af Y í gegnum bílaumboðið Höldur sem er umboðsaðili Kia á Akureyri. Strax byrjuðu að koma í ljós rafmagnsbílanir sem komu og fóru svo ekki var hægt að kíkja á það en það var svo 10. júlí þegar ég var á ferðalagi með fjölskylduna að bíllinn byrjaði að reykja, var staddur mitt á milli Hafnar og Djúpavogs og reyndi því að komast á næsta verkstæði sem var á Höfn í Hornafirði en bíllinn drap á sér á miðri leið. Ekki var hægt að fá aðstoð að koma bílnum til Hafnar fyrr en daginn eftir, því varð ég og fjölskylda mín að fá far á Höfn og gista þar eina nótt. Næsta dag kemur A bifvélavirki frá verkstæðinu á Höfn og sækir bíllinn með okkur og fyrsta sem hann spyr hvort hafi verið rafmagnsbílanir. Bílnum er komið á Höfn og A staðfestir að öryggjaboxið var ónýtt vegna þess að bleyta hefði legið á því í langan tíma. Við nánari skoðun kom í ljós að túrbínan og henni var farið. A hafði samband við Z út af biluninni og B starfsmaður þar upplýsir hann að því að bíllinn sé ekki keyptur í gegnum umboðið heldur fluttur inn. Ég hafði þá samband við seljandann Y sem staðfestir það og gefur upp nafn á manni sem flutti bíllinn inn, hann heitir Ásgeir Sigurðsson en sagðist ekki vita hvaðan bíllinn kæmi. Ég hafði samband við Ásgeir og hann staðfestir að hafa flutt bíllinn inn en vildi ekki gefa upp hvaðan. Þá gerum við okkur ljóst að það væri ekki allt með felldu með kaupin á bílnum þrátt fyrir að hafa keypt bíllinn í gegnum umboðsaðila Kia á Akureyri. Ég varð að vita hvaðan bíllinn kæmi til að athuga hvort umboðið í því landi tæki ábyrgð á gallanum.

B hjá Z segir strax við A að skipta þurfi um pakkningar undir spíssunum því að það sé framleiðslugalli í bílnum og þess vegna hafi pakkningarnar gefið sig. Þetta vissi B um leið og A frá Höfn sagði honum hvað var að bílnum. B hafði samband við umboðið í Kóreu og fór fram á að þeir taki þátt í viðgerðarkostnaði en þeir neituðu strax og svöruðu því að bíllinn hafi verið gerður fyrir Kóreumarkað og dottið úr allri ábyrgð þegar bíllinn fór úr landi. Z aftur á móti hefði tekið á sig 50-70% viðgerðarkostnað ef að bíllinn hefði verið keyptur í gegnum umboðið og meðfylgjandi er bréf frá þeim.

Ég hafði samband við seljanda um leið og kom í ljós hversu mikill kostnaður og bilun þetta væri og bað hann um að taka þátt í kostnaði og fékk sáttasemjara FÍB til að aðstoða mig. Seljandi samþykkir það en svo þegar sáttasemjari hefur samband við hann þegar bifreið er klár þá neitar Y seljandi að taka þátt í kostnaði. Þegar A er að setja lokahönd á viðgerðina kemur í ljós að vatnskassinn er ónýtur líka og varð að kaupa nýjan kassa og tafðist viðgerð enn lengur.

Við fáum bíllinn afhentan á Höfn 3. september, þar með var sumarfríð okkar ónýtt, bíllaus allan þennan tíma og mikill kostnaður fyrir okkur. Kostnaður á flugi á milli Hafnar og Reykjavíkur, fjölskyldan bíllaus í 2 mánuði og áttum við engan rétt á bíllaleigubíl þar sem bíllinn var innfluttur eins og áður kom fram. Í ljósi þessa teljum við eðlilegt að gera kröfu um 70% endurgreiðslu kostnaðar á vinnu og varahlutum ásamt flugfargjaldi milli Hafnar og Reykjavíkur fyrir 3 manna fjölskyldu. Tekið skal fram að við höfðum mikið fyrir því að halda öllum kostnaði niðri, pöntuðum varahluti erlendis frá með aðstoð Framtaks Blossa og Varahlutaverslunar Kistufells. Heildarkostnaður vegna viðgerða var kr. 1.075.989 en hefði getað verið hátt í 2.000.000 kr. ef varahlutir hefðu ekki verið pantaðir erlendis frá. Við hefðum aldrei keypt bifreiðina ef við hefðum vitað að hún var ekki flutt inn af umboðinu.“

Í bréfi FÍB sem ritað er fyrir hönd álitsbeiðanda 30. september 2010 til seljanda er kostnaður við viðgerð sundurliðaður með eftirfarandi hætti:

Bilanaleit og rafmagnsviðgerð í mælaborði	Vinna	23.600
	Varahlutir	26.567
Samtals		50.167
Viðgerð á kælikerfi	Vinna	41.300
	Varahlutir	48.797
Samtals		90.097
Viðgerð á henni og túrbínu	Vinna o.fl.	248.680
	Varahlutir	680.995
Samtals		926.675
Flutningskostnaður	Samtals	10.050
Kostnaður samtals		1.075.989

Álitsbeiðandi hefur lagt fram reikninga fyrir greiddum kostnaði og koma fjárhæðir þeirra nær alveg heim og saman við framangreindar tölur. Ekki er þó lagður fram reikningur fyrir flutningskostnaði, kr. 10.050, en samkvæmt upplýsingum frá C, eiginmanni, álitsbeiðanda, er um að ræða kostnað við flutning á varahlutum en ekki á bifreiðinni sjálfri. Flutningur á bifreiðinni til Hafnar hefði kostað um kr. 30.000 en ekki sá kostnaður er ekki hluti af kröfu álitsbeiðanda.

Þá hefur álitsbeiðandi lagt fram reikning fyrir flugfargjöld frá Höfn í Hornafirði, dags. 10. júlí 2010, fyrir þrjá, samtals að fjárhæð kr. 28.700.

#### IV

#### Andsvör seljanda

Í andsvörum lögmanns seljanda segir að seljandi hafi verið búinn að eiga bifreiðina í fjögur ár áður en álitsbeiðandi keypti hana. Í júlí sl. hafi álitsbeiðandi haft samband við seljanda og sagt honum að túrbína í bifreiðinni hefði bilað. Í september hefði verið haft samband við seljanda frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda og um það spurt hve mikið seljandi ætlaði að greiða af viðgerðarkostnaðinum. Seljandi hafi ekki verið tilbúinn til þess að svo stöddu en í bréfi, dags. 30. september sl., hefði seljandi fengið bréf og hann krafinn um greiðslu á viðgerðarkostnaðinum án þess að nokkur gögn væru lögð fram um þennan kostnað eða hvers vegna bilunin hefði átt sér stað. Þá segir orðrétt í andsvörunum.

„Bifreiðin var afhent sóknaraðila 19. apríl sl. Við það tímamark verður að miða þegar meta á hvort að bifreiðin hafi verið afhent gölluð sbr. 1. mgr. 21. gr. laga nr. 50, 2000. Það er sóknaraðila að sanna að svo hafi verið, en eins og málið liggur fyrir hefur hann ekki gert það. Það virðist byggt á því að um framleiðslugalla hafi verið að ræða. Þessi ályktun er byggð á álitum starfsmanns Z, sem mun vera með umboð fyrir KIA á Íslandi. Þessi maður hefur hins vegar aldrei skoðað bifreiðina, hvorki fyrir né eftir að bilunin varð, svo að varnaraðili getur alls ekki fallist á að bifreiðin hafi verið gölluð þegar hún var afhent sóknaraðila.

Eftir að krafa kom frá sóknaraðila þá kynnti varnaraðili sér hvort að tilkynning hafi borist frá framleiðanda um þennan ætlaða framleiðslugalla. Slík tilkynning hafði ekki borist Höldi hf. á þeim tíma sem varnaraðili átti bifreiðina. Síðla árs 2010 mun hins vegar haf komið ábending um að athuga spíssa í bifreiðum af þessari tegund af árgerð 2007 og árgerðum framleiddum síðar. Það verður að hafa í huga í þessu sambandi að varnaraðili var búinn að eiga bifreiðina í tæp fjögur ár þegar hann seldi hana og aka henni um 58.000 km. án þess að borið hafi á göllum í henni. Þann tíma var bifreiðin í reglulegri þjónustu hjá verkstæði, sem viðurkennt er af KIA umboðinu. Það er með nokkrum ólíkindum ef bifreiðin hefði verið gölluð eins og sóknaraðili byggir á að sá galli hefði ekki verið kominn fram á þeim langa tíma sem varnaraðili átti bifreiðina. Það er enn ólíklegra að verkstæðið hefði ekki látið vita ef tilkynning hefði verið komin fram um framleiðslugalla á meðan varnaraðili átti bifreiðina.

Varnaraðili telur að ekki sé við hann að sakast vegna þeirrar bilunar sem varð í bifreiðinni. Sóknaraðili var búinn að aka bifreiðinni um 8.000 km þegar hún bilaði. Skýringu á biluninni í bifreiðinni er að finna í gögnum sem sóknaraðili leggur fyrir nefndina. Í greinargerð sem dags. er 4. desember s.l. er lýsing sóknaraðila á því hvernig hann varð var við bilunina. Þar segir að hann hafi verið staddur á milli Hafnar og Djúpavogs og bifreiðin hafi þá byrjað að „reykja“. Sóknaraðili, sem var með hjólhýsi í togi „reynði að komast á næsta verkstæði sem var á Höfn“. Síðan segir að bifreiðin hafi drepist á sér á miðri leið. Það er með miklum ólíkindum að bregðast við með þessum hætti þ.e. að aka bifreiðinni með hjólhýsi í togi eftir að hún fer að „reykja“. Það er ljóst að sóknaraðili átti að drepa á bifreiðinni þegar í stað eftir að hann varð var við óeðlilegan reyk. Það er augljóst af lýsingu sóknaraðila að hann taldi reykinn frá bifreiðinni óeðlilegan. Með því að aka bifreiðinni þar til að hún drap á sér olli sóknaraðili tjóninu á bifreiðinni. Ef hann hefði sýnt eðlilega aðgætni er útilokað að bifreiðin hefði brætt úr sér. Sóknaraðili verður því að bera tjón sitt sjálfur.

Að lokum þá virðist eins og sóknaraðili byggi á því við mat á bótaskyldu varnaraðila skipti máli að bifreiðin var ekki flutt inn af umboðsaðila KIA á Íslandi. Þessi málsástæða er mjög langsótt. Það er eins og sóknaraðili gefi sér að KIA hefði bætt honum tjón hans sem svarar allt að 70%. Engin gögn liggja fyrir um að framleiðandi hefði bætt tjónið upp að þessu marki eða hefði yfirleitt bætt það að nokkru marki. Það sem skiptir þó meginmáli varðandi þessa málsástæðu er að sóknaraðili fékk ferilskrá og skoðunarvottorð bifreiðarinnar við kaup á henni. Þessi gögn bera með sér að bifreiðin var ekki flutt inn af umboði KIA á Íslandi. Sóknaraðili sá ekki ástæðu til að skoða bifreiðina sjálfur við kaupin heldur fékk til þess annan mann. Framangreind gögn lágu fyrir við kaupin og voru afhent sóknaraðila, svo að hann hafði alla möguleika til að kynna sér þau. Hafi hann ekki gert það er ekki við varnaraðila að sakast sbr. 1. mgr. 20. gr. laga nr. 50, 2000.

Helst er að skilja málalíbúnað sóknaraðila þannig að hann byggi kröfu sína á 19. gr. laga nr. 50, 2000. Varnaraðili fær ekki séð að sóknaraðili hafi sýnt fram á atvik í þessu máli sem geti fallið undir framangreint ákvæði. Ástæðan fyrir því að bifreiðin bræddi úr sér liggur fyrir og er þar byggt á upplýsingum sóknaraðila sjálfs. Ekkert liggur fyrir um að bilunin verði rakin til framleiðslugalla.

Verði kröfu sóknaraðila ekki hafnað þá gerir varnaraðili athugasemdir við kröfugerð sóknaraðila. Það er ekki hægt að staðreyna að þeir reikningar sem lagðir eru fram varði eingöngu vinnu og efniskostnað vegna vélavíðgerðar á bifreiðinni. Af hverju á varnaraðili að greiða 70% af kostnaði við víðgerð á bifreið sem var rúmlega fjögurra ára? Einu rökin eru þau að sennilega hefði framleiðandi greitt allt að 70% af kostnaðinum, ef bifreiðin hefði verið flutt inn af umboðinu. Þetta eru ekki rök fyrir bótaábyrgð varnaraðila. Sóknaraðili vissi eða mátti vita við kaupin að bifreiðin var ekki flutt inn af umboðinu. Spurning er hvort að framsetning kröfunnar af hálfu varnaraðila sé þannig að kröfugerðin teljist fullnægjandi. Varnaraðili gerir ekki kröfu um frávísun af þeim sökum enda um atriði að ræða sem nefndin metur af sjálfsdáðum.

Að lokum bendir varnaraðili enn og aftur á að tjónið varð fyrst og fremst vegna gáleysis sóknaraðila og komist nefndin að því að varnaraðila beri að greiða einhvern hluta af tjóni sóknaraðila þá er gerð krafa um að það hlutfall verði lækkað, ef kröfugerð sóknaraðila telst tæk.

## V

### Athugasemdir álitsbeiðanda

Í athugasemdum álitsbeiðanda segir m.a. eftirfarandi:

„E yfirmaður verkstæðinu Z fékk myndir og upplýsingar frá A bifvélavirkja á Höfn, hann sá strax að orsökkin væri galli í pakkningum undir spíssum sem hann sendi strax austur. Sem reyndist svo vera rétt hjá honum að um galla væri að ræða. Y [lögmaður seljanda] talar um að C hafi sýnt af sér gáleysi með því að keyra áfram á bílnum með hjólhýsið aftan á eftir að bíllinn byrjar að reykja en það er ekki rétt, C stoppaði strax og tók hjólhýsið af og annar bíll sem var í samfylgd tók hjólhýsið. C hafði þá samband við atvinnubílstjóra sem sagði honum að óhætt væri að keyra á næsta verkstæði enda gera menn ekki ráð fyrir framleiðslugöllum í bílum.“

## VI

### Athugun kærunevndarinnar. Úr gögnum málsins

Formaður kærunevndarinnar hafði samband við A sem annaðist víðgerðina í bifreiðinni á Höfn í Hornafirði. Hann sagði að í upphafi víðgerðar hefði hann hleypt vatni af bifreiðinni og hann teldi að það hefði verið það mikið að bilunin hefði ekki stafað af vatnsskort. Leki í vatnkassa hefði komið í ljós að víðgerð lokinni þegar bifreiðin hefði verið sett í gang og hitnað. Sá leki hefði komið sprungu sem hefði verið neðst í

vatnskassanum. Fram kom hjá A að hann hefði aflað sér leiðbeininga hjá Bílaumboðinu Z um það hvernig ætti að framkvæma viðgerðina.

A átti ekki hlut að því að koma bifreiðinni til Hafnar heldur annar aðili. Formaður kærunefndarinnar hafði samband við þann aðila, D, og sagðist hann hafa flutt bifreiðina á flutningavagni til Hafnar.

Þá hafði formaður samband við eiginmann álitsbeiðanda sem bifreiðinni ók þegar hún bilaði. Hann sagði að þegar bíllinn hefði verið farinn að reykja hefði hjólhýsið verið tekið aftan úr og önnur bifreið tekið það í tog. Hann hefði haft samband við atvinnubílstjóra sem talið hefði óhætt að aka bílnum áfram sem hann hefði gert og ætlað að komast á honum til Hafnar. Hann sagðist ekki vanur díeselbifreiðum. Eftir 6-10 km akstur frá því að hjólhýsið hefði verið tekið aftan úr bifreiðinni hefði hún tekið að missa kraft og mótórin farið á yfirsnúning. Hann hefði reynt að drepa á bifreiðinni sem ekki hefði tekist en hún síðan sjálf drepíð á sér. Í framhaldi af þessu hefði bifreiðin verið flutt til Hafnar á flutningabifreið.

Meðal gagna málsins er tölvupóstur frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda til starfsmanns Bílaumboðsins Z vegna bifreiðarinnar xx og segir þar að hann varði xx ekinn 67.000 km. Í tölvupóstinum segir svo:

„Til mín hefur leitað C vegna kaupa á þessum bíl þann 14.06.2010. Þann 10.07.2010 fór vélin að reykja mikið og í ljós kom að túrbína og hedd voru ónýtt sem er talin vera orsök þess að leki var á spísum, sem er þekkt vandamál í þessum vélum. Þetta fæst ekki bætt vegna þess að bíllinn var ekki fluttur inn af Kia umboðinu á Íslandi. Nú er spurningin hvernig afgreiðslu þetta hefði fengið hjá ykkur ef bíllinn hefði verið fluttur inn af ykkur, og er þá miðað við aldur og akstur sem upplýsingar eru um í (Subject).“

Svar starfsmanns Bílaumboðsins Z við tölvupóstinum er svohljóðandi:

„Þar sem ábyrgðin er búin á bílnum hefðum við sent út fyrirspurn til KIA í Kóreu, þessi fyrirspurn kallast PWA (Prior Work Approval) og í henni kemur fram hver bilunin er, hver ástæðan fyrir henni er talin vera. Einnig inniheldur hún yfirlit yfir þá varahluti og vinnu sem þarf til við að framkvæma viðgerð ásamt öllum grunnupplýsingum um bíllinn og verkið (verksmiðjunúmer, 1. skráningardag, akstursstöðu, verknúmer, dagsetningar o.þ.h.) Einnig þarf að senda út upplýsingar úr þjónustubók bílsins um þá þjónustu sem hann hefur fengið hjá viðurkenndum KIA þjónustuaðilum. Hvert svar framleiðanda hefði verið get ég ekki sagt til um en það fer að miklu leyti eftir því hvort bíllinn hafi alltaf fengið fullnægjandi þjónustu hjá viðurkenndum KIA þjónustuaðilum. Ef svo væri kæmi mér ekki á óvart að KIA hefði greitt 50-70% af viðgerðarkostnaði.“

## VII

### Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa álítur að viðskipti 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. Viðskipti aðila falla undir lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

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

Eins og að framan er rakið keypti álitsbeiðandi bifreiðina xx 19. apríl 2010 fyrir kr. 3.600.000. Bifreiðin er árgerð 2006 og fyrsti skráningardagur hennar 14. júní s.á. Samkvæmt upplýsingum úr ökutækjaskrá var seljandi eigandi bifreiðarinnar frá nýskráningu hennar eins og segir í andsvörum seljanda. Bifreiðin var því tæplega fjögurra ára hafði verið ekið 58.000 km þegar kaupin fóru fram. Álitsbeiðandi hafði átt bifreiðina í tæpa þrjá mánuði þegar hún bilaði á leiðinni til Hafnar í Hornafirði og mun hafa verið búin að aka henni í ca 9.000 km á þeim tíma.

Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni xx, dags. 19. apríl 2010, segir m.a. eftirfarandi:

„Ökutæki selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur kynnt sér og sættir sig við, en seljandi kann að vera ábyrgur gagnvart kaupanda vegna galla samkvæmt almennum reglum.“ Þá staðfestir kaupandi með undirskrift sinni að bifreiðasali hafi vakið athygli hans á þeim rétti að láta óháðan aðila meta ástand ökutækisins. Ekki kemur fram að álitsbeiðandi hafi látið fagaðila „ástandsskoða“ bifreiðina áður en kaupin fóru fram.

Kærunefndin álítur að um kaupin gildi 19.- 20. gr. laga nr. 50/2000, en þar segir m.a. eftirfarandi.:

**19. gr.** *Hlutur seldur „í því ástandi sem hann er“. Sala á uppboði.*

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

a. hluturinn svarar ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hefur gefið um hann, eiginleika hans eða not og ætla má að þessi atriði hafi haft áhrif á það að kaup gerðust;

b. seljandi hefur við kaupin vanrækt að gefa upplýsingar um atriði sem verulegu máli skipta varðandi hlutinn eða not hans og seljandi hlaut að þekkja til og kaupandi mátti ætla að hann fengi upplýsingar um, enda megi ætla að vanrækslan hafi haft áhrif á kaupin eða

c. ástand söluhlutar er til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

**20. gr.** *Vond trú kaupanda, rannsókn fyrir kaup o.fl.*

Kaupandi getur ekki borið neitt það fyrir sig sem galla sem hann vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð.

Hafi kaupandi rannsakað sölulhútur áður en kaupin voru gerð eða hafi hann án gildrar ástæðu látið undir höfuð leggjast að sinna hvatningu seljanda um slíka rannsókn getur kaupandi ekki borið fyrir sig neitt það sem hann hefði þá átt að veita athygli. Þetta gildir þó ekki ef seljandi hefur sýnt af sér vítavert gáleysi eða framferði hans að öðru leyti verið andstætt heiðarleika og góðri trú.

Í framangreindum ákvæðum er annars vegar kveðið á um upplýsingaskyldu seljanda og hins vegar skoðunarskyldu kaupanda auk þess sem í c-lið 1. mgr. 19. gr. er kveðið á um það að sölulhútur sé gallaður þegar ástand hans er til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Álitsbeiðandi segir að strax eftir afhendingu bifreiðarinnar hafi komið í ljós bilanir í rafmagnskerfi sem komið hafi og farið og því ekki hægt að skoða þær. Þá fullyrðingu telur kærunefndin ekki ástæðu til að draga í efa, en í ljós kom að öryggjabox var ónýtt og nýtt þurfti að setja í bifreiðina. Kærunefndin álítur að byggja megi á því að þessi galli hafi komið það snemma fram að hann hafi verið til staðar þegar kaupin voru gerð og hafi því verið um leyndan galla að ræða sem seljandi beri ábyrgð á.

Reikningar sem álitsbeiðandi hefur lagt fram fyrir kostnaði vegna skipta á öryggisboxinu eru að fjárhæð kr. 50.167.

Að því er varðar leka í vatnskassa bifreiðarinnar er ekki að sjá af gögnum málsins að sá leki hafi uppgötvast fyrr en í lok viðgerðar bifreiðarinnar á Höfn og ekki kemur fram í álitsbeiðni að álitsbeiðandi hafi sjálf orðið vör við leka í vatnskassanum eða orðið að bæta á vatni svo óeðlilegt mætti teljast. Kærunefndin telur að ekki sé hægt að byggja á því að hér sé um galla að ræða sem verið hafi í bifreiðinni þegar hún var afhent og verði ábyrgð vegna hans því ekki lögð á seljanda.

Að því er varðar bilanir í vél bifreiðarinnar álitur kærunefndin að byggja verði á því að þéttingarnar undir spíssum hafi ekki verið í lagi og miklar líkur eru á því að ástæða þess sé sú að spíssarnir hafi ekki verið rétt hertir í verksmiðju. Fram kemur í gögnum málsins að þekkt sé að bifreiðir af þessari tegund séu með þennan galla og verður ekki séð að sérstöku máli skipti í því sambandi þótt innflytjandi þessara bifreiða hafi einungis innkallað bifreiðir frá árinu 2007 og síðari árum. Röng eða ónóg herðing spíssanna leiðir til þess þéttingarnar gefa sig og síðan að bruninn eða brunnin hráolía kemst upp með spíssunum sem sót í formi leðju eða köggla á stærð við kaffiduft og getur leysts upp er þetta blandast mótrolúnni og síðan skolast niður í pönnu og safnast síðan saman í grófsigti smurolúdælurnar og þá fer það fínasta úr í smursíunni sjálfri. Smurgeta olíudælunar minnkar af þeim ástæðum að hún nær ekki að sjúga það sem hún þarf af olíu til þess að geta smurt alla smurfleti vélarinnar. Þegar svona fer getur það haft ýmsar afleiðingar í för með sér þ.á m. þær að þeir hlutir sem eru staðsettir efst í vélinni fá litla sem enga olíu, knastáslegur skemmast og sömuleiðis fóðringar í túrbínu með þeim afleiðingum að „hverfillinn“ í túrbínunni slæst utan í veggkuðungsins og hann skemmist. Að auki þegar vélin fer að sjúga olíu frá afgastúrbínuni vegna skemmdana á fóðringunum og þéttingum í turbínuni nær vélin að nýta þá olíu í brunan og fer á yfirsúning við það myndast hringrás sem ekki er hægt að rjúfa fyrr en eitthvað gefur sig í vélinni eða mótrolían minnkar það mikið að hún hættir að streyma í túrbínuna. Við þetta fer allt smurkerfi vélarinnar í ólag sem getur leitt til þess að vélin bræði úr sér sem var þó ekki í því tilviki sem hér um ræðir en hefur væntanlega litlu munað. Þessar bilanir sem að framan er lýst komu fram í bifreið álitsbeiðanda og benda eindregið til þess að orsökina sé að finna í því að þéttingarnar undir spíssunum hafa gefið sig vegna ónógar herslu spíssanna sem hafi ekki verið rétt hertir í verksmiðju framleiðandans. Aðrar afleiðingar virðast ekki hafa komið fram í bifreið álitsbeiðanda en viðgerðamaður kveðst hafa leitað ráðlegginga hjá Bílaumboðinu Z hvernig viðgerðinni skyldi hagað og ekki er annað vitað en bifreið álitsbeiðanda sé nú í lagi.

Í því máli sem kærunefndin hefur hér til meðferðar telur hún að óhjákvæmilegt sé að líta til þess að eftir að í ljós var komið að ekki var allt með felldu með ástand bifreiðarinnar var henni ekið áfram þar til mótörinn fór á yfirsúning og drap á sér sem örugglega hefur aukið þær skemmdir á mótör bifreiðarinnar sem leiddu til þess að hún fór að reykja óeðlilega mikið. Ökumaður hefði ekki átt að hreyfa bifreiðina eftir að þetta kom í ljós. Enda þótt álitsbeiðandi hafi leitað álits atvinnubílstjóra á því hvort óhætt væri að aka bifreiðinni áfram sem ekki var, verður seljandi ekki látinn bera ábyrgð á þeim mistökum.

Kærunefndin álitur að byggja megi á því að þegar við kaupin hafi herslan á spíssunum í bifreiðinni ekki verið rétt og þéttingar gefið sig og afleiðing þess hafi orðið bilun í vélinni. Hins vegar verður að telja yfirgnæfandi líkur á því, hefði bifreiðin verið látin óhreyfð eftir að hún fór að reykja óeðlilega mikið, að viðgerðarkostnaður hefði orðið

minni en raunin varð, þ.e. að aðeins hefði þurft að skipta um túrbínuna. Verður að taka tillit til þess við ákvörðun bóta í málinu.

Kærunefndin telur að byggja verði á því að við kaupin á bifreiðinni hafi framangreint ólag verið á spíssunum og því hafi um leyndan galla verið að ræða á bifreiðinni við kaupin. Má í því sambandi líta til þess ekki liðu nema tæpir þrír mánuðir frá kaupunum þar til bifreiðin bilaði og á þeim tíma sýnist akstur álitsbeiðanda ekki hafa verið meiri en ca 9.000 km.

Samkvæmt því sem að framan segir álítur kærunefndin að tvenns konar gallar hafi verið á bifreiðinni við kaupin og ástand hennar hafi verið til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti, sbr. ákvæði c-liðar 19. gr. laga nr. 50/2000. Kærunefndin álítur því að álitsbeiðandi eigi rétt á skaðabótum úr hendi seljanda, sbr. ákvæði 30. gr. laga nr. 50/2000.

Kærunefndin lítur svo á að telja verði flutningskostnað á varahlutum vera hluta af viðgerðarkostnaði. Kærunefndin álítur að telja verði ferðakostnað frá Höfn til Reykjavíkur, sem álitsbeiðandi hefur lagt fram reikning fyrir, afleitt tjón af þeim göllum sem að framan er lýst og beri að taka tillit til hans við ákvörðun skaðabóta. Þegar allt framanskráð er haft í huga er það niðurstaða kærunefndarinnar að seljanda beri að greiða álitsbeiðanda kr. 500.000 í skaðabætur.

## VIII

### Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda, X, kr. 500.000.

---

Friðgeir Björnsson  
formaður

---

Ólafur R. Guðmundsson

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir