

M-12/2011. Álit 6. október 2011.

Álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 6. október gaf kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu M-12/2011.

I

Álitaefni og kröfugerð

Þann 21. janúar sl. bað X, hér eftir nefnd álitsbeiðandi, um álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna viðgerðar á bifreiðinni xx-000. Gerir hún kröfu um að Y, hér eftir nefndur seljandi, greiði beinan og óbeinan kostnað vegna viðgerðarinnar.

II

Málsmeðferð kærunefndarinnar

Með bréfi, dags. þann 27. janúar sl., var seljanda gefinn kostur á andsvörum við álitsbeiðninni og var frestur til að skila þeim veittur til 8. febrúar. Andsvör seljanda bárust kærunefndinni 18. febrúar. Hinn 20. febrúar voru álitsbeiðanda send andsvörin til upplýsinga og bent á heimild til að gera athugasemdir vegna andvaranna. Álitsbeiðandi nýtti sér þá heimild og skilaði athugasemdum sem bárust kærunefndinni þann 17. mars.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi keypti bifreiðina xx-000, af gerðinni Subaru Legacy, fyrir 1.900.000 krónur sumarið 2007. Bifreiðin var þá rúmlega tveggja ára gömul en hún kom á götuna í janúar 2005.

Í mars 2009, þegar bifreiðin er rúmlega fjögurra ára gömul, fer viðvörunarljós að loga í mælaborði bílsins. Álitsbeiðandi kveðst hafa farið undir eins með bifreiðina á verkstæði til að ganga úr skugga um hvers vegna ljósið logaði. Orsök þess að ljósið logaði fannst ekki en skipt var um olíu á sjálfskiptingu við sama tækifæri.

Í mars 2010, þegar bifreiðin var ríflega fimm ára gömul, var farið með bílinn á verkstæði, sem er þjónustuverkstæði fyrir Y, gagnaðila þessa máls. Á umræddu verkstæði, A, var skipti um tímareim í bílnum. Auk þess var óskað eftir því að athugað yrði hvers vegna ljósið í mælaborðinu logaði. Engin ástæða fannst á því að ljósið logaði og kveður álitsbeiðandi bílinn hafa verið sagðan í góðu ásigkomulagi.

Í september 2010 bilaði bílinn, en hann var þá orðinn rúmlega fimm og hálfárs. Í bilanagreiningu verkstæðis segir að sjálfskiptingin sé ónýt. Segir orðrétt í bilanagreiningunni að „ástæðan fyrir þessu er að eigandi hefur aldrei látið skipta um olíu á skiptingu sem er mjög slæmt“. Eftir að sjálfskiptingin í bifreiðinni eyðilagðist var gert við bílinn hjá verkstæðinu C. Greiddi álitsbeiðandi 391.585 krónur fyrir viðgerðina.

Álitsbeiðandi segir viðbrögð seljanda, Y, hafa verið þau að um vanrækslu álitsbeiðanda væri að ræða vegna þess að ekki var skipt um olíu á sjálfskiptingunni. Álitsbeiðandi kveðst hins vegar vera með tvær kvittanir sem sýni að skipt hafi verið um olíu og einnig kvittun fyrir því að viðvörunarljósið í mælaborðinu var athugað án þess að niðurstaða fengist. Álitsbeiðandi heldur því fram að viðhaldi á bílnum hafi verið vel sinnt, eins og sjá megi á kvittunum fyrir þjónustusköðunum og öðru viðhaldi.

Álitsbeiðandi segir ljóst að eitthvað hafi farið úrskeiðis í viðhaldi á bílnum. Hún telur það hins vegar ekki geta verið á sína ábyrgð. Hún segir að vélarljós sem logaði í mælaborði hafi bent til þess að eitthvað var að og ábyrgðin á því að ekki var gert við bílinn liggja frekar

hjá verkstæðinu en sér. Vísar álitseiddandi sérstaklega til ákvæða þjónustukaupalaga nr. 42/2000 hvað það varðar.

Álitseiddandi segir ennfremur að í samtali við fagmenn á verkstæðinu B, sem gerði við skiptinguna í bílnum, hafi henni verið tjáð að viðvörunarljósið í mælaborðinu hafi verið að gefa til kynna að sjálfskiptingin væri að byrja að bila. Þá hafi þeir sagt að slíkt ljós ætti aldrei að hunsast af fagaðilum eins og gerðist bæði í mars 2009 og mars 2010. Álitseiddandi segir að umrætt verkstæði reiði sig mikið á verkefni frá Y og af þeim sökum hafi þeir ekki verið tilbúnir að gefa skriflegan vitnisburð um þetta álit sitt.

Í lok álitseiddinnar segir álitseiddandi að þegar sjálfskiptingin var úrskurðuð ónýtt hafi bróðir sinn rætt við C, starfsmann Y, um hvernig á því stæði að svona gerðist í svo nýlegum bíl. C hafi hins vegar ekkert gefið út á þetta og sagt að öll rannsókn á mögulegum galla á bílnum eða eftirliti hans skyldi fara fram að viðgerð lokinni. Álitseiddandi segir aftur á móti að þeir sem gerðu við skiptinguna í bílnum hafi haldið því gagnstæða fram, þ.e. að ef vafi léki á um vanrækslu eða galla þá hefði aldrei átt að fara út í svo kostnaðarsama viðgerð nema fyrir lægi niðurstaða um kostnað.

Með ofangreindum rökum gerir álitseiddandi þá kröfu að Y bæti sér kostnað vegna viðgerðarinnar, þ.e. reikning að fjárhæð 391.585 krónur, auk kostnað vegna flutnings á bifreiðinni til A og bílaleigukostnað á meðan sex vikna viðgerð stóð, að upphæð 78.000 krónur.

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda segir að umrædd bifreið, af gerðinni Subaru Legacy, hafi verið nýskráð í janúar 2005 og hafi ábyrgðartíma framleiðanda lokið þremur árum síðar. Þegar bifreiðin bilaði í september 2010 var búið að aka henni 127.327 km. Álitseiddandi hafi verið umráðaaðili bílsins frá 30. maí 2007 til 28. janúar 2011, en skráður eigandi Íslandsbanki fjármögnun.

Seljandi segir að hálfu ári áður en sjálfskiptingin eyðilagðist, eða í mars 2010, hafi bifreiðin verið færð til A, sem er þjónustuaðili Subaru á svæðinu. Þá var skipt um tímareimarsett og vatnsdælu ásamt því að skoða hvað orsakaði viðvörunarljósið sem logaði í mælaborði. Seljandi kveður kröfu álitseiddanda snúa að því að bilunin í sjálfskiptingunni hafi verið til staðar á þessum tímamarki, en A hafi ekki gert við bilunina. Af þeim sökum liggja ábyrgin hjá verkstæðinu en ekki henni sjálfri. Seljandi segir síðan að álitseiddandi velji að beina kröfu sinni að seljanda, Y.

Fram kemur í andmælabréfi seljanda að samkvæmt upplýsingum frá A þá gaf bilanagreining á umræddum tíma upp villukóta vegna fremri súrefnisskynjara. Það hafi orsakað ljósið samkvæmt bilanagreiningatölvu. A segir að vinnureglan sé þannig að þegar fólk kemur með bíl sem viðvörunarljós logar í, er kannað hvort eigandi hafi orðið var við breytingar á bílnum. Ef svo reynist ekki, þá er slökkt á ljósinu og bíllinn prófaður. Ef ekkert finnst athugasemjulegt við bíllinn í prufuakstrinum er ekkert aðhafst meir, en eigandi beðinn um að hafa samband ef ljósið birtist að nýju. A segir ástæðuna fyrir þessari venju þá að margar bilanir geti komið upp án nokkurra skýringa og ekki látið sjá sig aftur. Það sé hins vegar á ábyrgð eiganda að koma aftur með bíllinn ef ljósið kemur upp aftur, eða breytingar verða á bílnum. Í því tilviki sem hér um ræði hafi ljósið komið fljótlega upp að nýju og því liggja ábyrgðin hjá eiganda.

Áfram segir í andsvörum seljanda:

„Umráðaaðili segir að vélarljós hafi einnig logað í mars 2009 og bifreiðin þá færð á verkstæði sem ekki hafi fundið ástæðu ljóssins. Samkvæmt gögnum álitseiddinnar er reikningur frá 2. mars 2009 frá D vegna smurþjónustu og er þá skipt um olíu og síu á

sjálfskiptingu. Umrætt fyrirtæki er ekki samstarfsaðili Y og höfum við því ekki aðgang að öðrum upplýsingum en þeim sem koma fram á reikningnum sem fylgir álitsbeiðninni og ljósriti úr þjónustubók en þar kemur fram að bifreiðin er þá ekin 98.514. Á reikningi kemur ekkert fram um vélarljós og upplýsingar um hvaða sía og olía voru settar á sjálfsskiptingu bílsins eru ekki þess eðlis að hægt sé að leggja mat á hvort þær uppfylli gæðakröfur framleiðandans. Hafi verið vélarljós á þessum tímamarki er ekki óeðlilegt að smurstöðin hafi ekki geta fundið út úr ástæðunni þar sem þeir eru ekki búnir greiningarbúnaði framleiðandans. Ekki verður annað skilið út frá gögnum álitsbeiðanda en að bifreiðinni hafi verið ekið með logandi vélarljós þar til ári síðar er hann er færður til A.

Á reikningi frá verkstæði Y frá því í september 2010 þegar sjálfskiptingin er skoðuð kemur athugasemd um að olían á skiptingunni sé „handónýt“. Þetta er 30.000 km eftir að umrædd skipti eiga sér stað hjá D.

Umráðaaðili segir ljóst að eitthvað hafi farið úrskeiðis í viðhaldi á bílnum og tekur það ekki sína ábyrgð. Bifreiðinni var sinnt af þjónustuaðila okkar á Akureyri til ársins 2007 (7. maí). Næst kemur hún í umrædda viðgerð hjá A í mars 2010. Hafi eitthvað farið úrskeiðis í viðhaldi bílsins getum við ekki á nokkurn hátt borið ábyrgð á því þar sem sá þáttur var ekki í okkar höndum.

Tilvitnun í ummæli starfsmanna hjá B og ástæðu þess að þeir vilji ekki gefa skriflegan vitnisburð teljum við ekki svaraverða.“

Í samantekt sinni í lok andmælabréfsins hafnar seljandi öllum endurgreiðslukröfum álitsbeiðanda vegna viðgerðar á sjálfskiptingunni. Segir seljandi að allt viðhald bílsins frá maí 2007 og þar til hann kemur til A í mars 2010 sé á ábyrgð eiganda og þeirra sem þjónustuðu bílinn. Hafi vélarljós kviknað aftur eftir að bifreiðin var hjá A hefði eigandi ekki átt að keyra hana áfram með logandi ljósið í sex mánuði án þess að bregðast sérstaklega við. Ástæður þess að vélarljós kvikni geti verið margar og tengja þurfi bílinn við greiningartölvu til að fá upp bilunarkóta. Það að fullyrða án upplýsinga frá greiningartölvu að sama orsök liggja fyrir að vélarljósið kviknar er út í hött að mati seljanda.

Seljandi kveður viðbrögð A hafa verið eðlileg í mars 2010. Bilanakótinn sem kom upp í greiningartölvu var vegna súrefnisskynjara og verkstæðismenn hafi því ekki haft neinar forsendur til að ætla að eitthvað amaði af sjálfskiptingunni. Engir slíkir bilanakótar hafi komið fram og eigandi tilkynnti ekki um neina breytta virkni eða annað sem snéri að sjálfskiptingu bílsins.

V

Athugasemdir álitsbeiðanda við andsvör seljanda

Álitsbeiðandi spyr hvort ekki eigi að vera fimm ára ábyrgðartími á vissum hlutum bifreiða, þ.m.t. sjálfskiptingu, en ekki aðeins þriggja ára eins og seljandi segir að gildi. Þá segir í athugasemdum að gert hafi verið við sjálfskiptinguna hjá B vegna ráðlegginga Y, líkt og lesa megi af reikningi frá Y. Álitsbeiðandi segir að seljandi gleymi að geta þess í andmælabréfi sínu að fyrst var komið með bílinn á þjónustuverkstæði Y, í byrjun mars 2009, vegna vélarljóss og sportljóss í skiptingu. Styðst álitsbeiðandi við skriflegan vitnisburð þess efnis frá E starfsmanni A. Álitsbeiðandi minnir á að á þeim tímamarki var bifreiðin rúmlega fjögurra ára gömul og ekin um 98 þúsund km. Álitsbeiðandi spyr hvort ekki sé rétt með farið hjá sér að fimm ára ábyrgð gildi á ákveðnum hlutum bifreiða, eða 100 þúsund kílómetra akstur, hvort sem kemur á undan. Ástæða þess að kröfunni sé beint að Y sé sú að A bendi þangað.

Álitsbeiðandi kannast ekki við að villukóti í bilanagreiningu hafi komið frá súrefnisskynjara. Honum hafi verið tjáð að villukóti hafi bent á skiptingu, enda hafi blikkað

sport ljós í skiptingunni. Þá hefur álitsbeiðandi uppi athugasemdir vegna orða seljanda um vanrækslu álitsbeiðanda við að koma bílnum aftur til A eftir að ljósið kviknaði að nýju. Álitsbeiðandi segir ástæðuna einfaldlega vera þá að A taldi ekki ástæðu til að koma með bifreiðina aftur þar sem fyrri skoðun leiddi ekkert óeðlilegt í ljós. Þar með var slökkt á ljósunum og álitsbeiðanda tjáð að kannski þyrfti að endursetja tölvuna, en slíkt væri aðeins gert á verkstæði Y í Reykjavík.

Álitsbeiðandi bendir aftur á skriflega staðfestingu A um að hann hafi komið með bifreiðina vegna vélarljóssins í mars 2009. Þetta gerir álitsbeiðandi þar sem hann telur seljanda draga í efa að vélarljósið hafi logað á þessum tímamarki. Álitsbeiðandi segir að ekki sé hægt að líta framhjá þessari staðreynd, líkt og seljandi reyni að gera. Þá lýsir álitsbeiðandi ummælum seljanda, þar sem seljandi dregur í efa hæfi og gæði vara frá smurstöð D, sem ósvaraverðum og lýsi best nauðvörn seljanda í málinu. Þvert á móti bendir álitsbeiðandi á að smurstöðin hafi öll tilskilin leyfi og vottanir sem til þarf, auk þess að vera vottað sem þjónustuverkstæði Toyota. Þá bendir álitsbeiðandi seljanda á að á reikningnum frá Smurstöðinni komi fram hver tegund sjálfskiptisúnnar og sjálfskiptiolúnnar er, það standi skýrum stöfum á reikningnum. Álitsbeiðandi segir báðar þessar vörur standast alla staðla og séu vottaðar. Sú staðreynd að sjálfskiptiolía sé „handónýt“ eftir 30.000 km sé ekki eðlileg og dregur álitsbeiðandi því þá ályktun að sjálfsskiptingin hafi ekki unnið rétt.

Í lok athugasemdashréfs síns segir álitsbeiðandi:

„Ef sjálfsskiptingin er í 5 ára ábyrgð eða 100.000 km hvort heldur kemur á undan, hefði Y í raun átt að útvega nýja skiptingu. Ástæðan fyrir því að bifreiðin var ekin með vélarljósi frá því í mars 2009 er að A ráðlagði umráðamanni að gera það. Nú stendur það orð gegn orði að niðurstöður úr greiningartölvu hafi bent á skiptingu eins og umráðamanni var tjáð í tvö skipti hjá A og hins vegar að greiningartölva hafi bent á „súrefnisskynjara“ sem umráðamaður hefur aldrei heyrt fyrr en í bréfi C (innsk. starfsmanni Y). Y og A verða að koma sér saman um hvort bilanakóti benti á sjálfsskiptingu eins og umráðamanni var tjáð eða á súrefnisskynjara eins og nú er allt í einu komið upp. Það hvort einhver íhlutur eða stjórnhlutur virki ekki sem skyldi þarf ekki að koma fram í akstri bifreiðar. Bifreiðin xx-000 var vel með farinn, aldrei lent í tjóni (árekstri), aldrei verið með dráttarkrök og fékk allt það viðhald sem þjónustubók fer fram á.

VI

Niðurstaða kærunevndarinnar

Kærunevnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og seljanda 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 kærunevnd lausafjár- og þjónustukaupa. Samband málsaðila fellur eftir atvikum ýmist undir reglur neytendakaupalaga nr. 48/2003 eða þjónustukaupalaga nr. 42/2000.

Í 15. gr. laga um neytendakaup er fjallað um hvaða eiginleika söluhlutur þarf að hafa. Í b-lið 2. mgr. 15. gr. segir að söluhlutur skuli „hafa þá eiginleika til að bera sem neytandinn mátti vænta við kaup á slíkum söluhlut að því er varðar endingu og annað“. Í a-lið 1. mgr. 16. gr. sömu laga segir að söluhlutur teljist gallaður ef hann er ekki í samræmi við þær kröfur sem fram koma í 15. gr. Söluhlutur telst þó ekki gallaður nema gallinn sé „hvorki sök neytanda né stafar af aðstæðum sem hann varða“ eins og segir í 1. mgr. 26. gr. laganna.

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

Kærunefndin telur að rannsókn sérfræðingsins hafi leitt í ljós að orsök bilunarinnar sé ekki að finna í galla á sjálfskiptingu bifreiðarinnar í skilningi 15. – 16. gr. neytendakaupalaga nr. 48/2003. Þvert á móti virðist mega rekja bilunina til þeirra aðila sem sáu um viðhald og þjónustu bifreiðarinnar. Þannig liggur ljóst fyrir samkvæmt gögnum málsins að hinn 21. september 2006, þegar bifreiðin var ekin 60.895 km, var sett röng olía á drif og sjálfskiptingu bifreiðarinnar hjá Y Akureyri. Olía af tegundinni ATF LT71141 var sett á sjálfskiptinguna, en slíka olíu má ekki nota á sjálfskiptinguna og slæmt þegar sú olía blandast saman við þá olíu sem fyrir var á skiptingunni. Olían ATF LT71141 er minerölsk með synthentískum bætiefnum og ljós brún að lit en ATF JW3309, sú olía sem á að nota á skiptinguna, er synthentísk og rauð að lit. Olían sem Y Akureyri setti á sjálfskiptinguna er því af allt öðrum staðli en sú sem á að nota á sjálfskiptingar í Subaru bifreiðum. Þetta skiptir miklu máli þar sem afar mikilvægt er að olían hafi réttan viðnámsstuðul, enda er stjórnunin á skiptingunni hönnuð út frá þessum stuðli.

Tveimur og hálfu ári síðar, eða hinn 2. mars 2009, var aftur skipt um olíu á sjálfskiptingunni og aftur var sett röng olía á skiptinguna. Í þetta sinn var þjónustan ekki framkvæmd af Y heldur af Smurstöð og hjólbarðþjónustu D. Olían sem var sett á skiptinguna var af tegundinni TEXAMATIC 7045, en þá olíu má nota í neyð ef svo ber undir en verður að skipta fljótlega um hana í þá olíu sem á nota, þ.e. ATF JW3309.

Um ári síðar, hinn 22. mars 2010, fór bifreiðin á þjónustuverkstæði Y, m.a. vegna vérlarljóss eins og fram kemur reikningi sem liggur fyrir í gögnum málsins. Voru þar gerð mistök í greiningu á kóðanum P0741, sem trúlega kom þá upp og jafnvel áður, en sérfræðingur nefndarinnar telur ótrúverðugt að þessi kóði hafi ekki komið upp á þessum tímamarki. Kóðinn segir til um gæði tengslis (lock-up) í vökvagír (torque converter) og að mati sérfræðingsins hefði átt að gera eiganda grein fyrir þeirri bilun og mæla með því að stöðva notkun bílsins til frekari greiningar og mats.

Niðurstaða sérfræðingsins sem kærunefndin leitaði til í málinu er sú að orsök bilunarinnar í sjálfskiptingunni sé fyrst og fremst að finna í rangri olíu sem sett var á sjálfskiptinguna og olli hnökri og víbringi í lock-upinu þegar það var í notkun. Það hafi valdið því að aftari fóðringin í dæluloki slitnaði vegna álagsins frá hnökrinu og víbringnum og var þar að auki valdur enn frekari bilana. Fóðring þessi skilur að stjórnun á lock-upi og smurkerfis í sjálfskiptingunni. Kóðinn P0741 vísar venjulega ekki á rafmagnsbilun heldur vélræn gæði, þ.e. gæði lock-upsins. Þegar drepíð er á bílnum og hann settur í gang aftur þá endurræsast kerfin, þess vegna slokknar viðvörðunarljósið og kviknar ekki aftur á því fyrr en stjórnunin greinir bilun aftur. Þegar kóðinn P0741 kemur þá gerir stjórnunin þær ráðsafir að heimila ekki lock-up. Það er því möguleiki að ökumaður finni ekkert annað en að ljósið kviknar.

Að mati sérfræðingsins hafa eigendur bílsins staðið eðlilega að viðhaldi bílsins. Hins vegar hefur þjónustunni sem eigendurnir hafa fengið verið ábótavant, verkstæðin hafa ýmist ekki kynnt sér nægilega vel, eða fengið ranga tilsögn um, hvaða olíur eigi að nota á þessa gerð af sjálfskiptingum. Það sé einkennilegt þar sem þetta sé venjulega gefið upp í eigendahandbókinni frá framleiðenda (Owner Manual). Þar af leiðandi hefði verið hægt að fletta upp í handbókinni á hverjum tímamarki enda slíkar handbækur yfirleitt geymdar í hanskahólfum bifreiða. Verið getur að ákveðin vandræði sem voru með að fá olíu með staðlinum JW3309 á þessum tíma, þ.e. 2005-2006, hafi haft sitthvað að segja varðandi þetta. Verkstæðin hefðu þá frekar átt að láta það ógert að skipta um olíu á skiptingum sem þurftu staðalinn JW3309, eða þangað til að olían stóð til boða.

Viðhaldsþjónusta Y á bifreiðinni fellur undir lög um þjónustukaup nr. 42/2000. Samkvæmt 1. tl. 1. mgr. 9. gr. laganna telst seld þjónusta gölluð ef árangur af unnu verki stenst ekki kröfur 4. gr. um að seld þjónusta skuli vera byggð á fagþekkingu og í samræmi við góða viðskiptahætti. Þá segir í 5. tl. sama ákvæðis að seld þjónusta teljist gölluð ef árangur verks eða þjónustu verður minni eða hefur minna notagildi en ella fyrir neytanda eftir að

áhætta flyst aftur til hans og rekja má orsök þess til vanrækslu seljanda. Kærunefndin álitur að þjónusta Y við bifreiðina hafi verið gölluð í skilningi þessara lagagreina. Það sama gildir um þjónustu Smurstöðvar og hjólbarðaverkstæðis D.

Í 1. mgr. 15. gr. þjónustukaupalaga nr. 42/2000 segir að verði neytandi fyrir tjóni vegna gallaðrar þjónustu eigi hann rétt til skaðabóta nema seljandi þjónustunnar sýni fram á að gallinn verði ekki rakinn til vanrækslu hans. Kærunefndin álitur að álitsbeiðandi eigi rétt á skaðabótum úr höndum seljanda vegna hinnar gölluðu þjónustu sem olli alvarlegri bilun í sjálfskiptingu bifreiðarinnar.

Álitsbeiðandi gerir þá kröfu í málinu að seljandi greiði sér kostnað vegna viðgerðar á sjálfskiptingu, samtals krónur 391.585. Þá gerir álitsbeiðandi einnig þá kröfu að seljandi bæti sér óbeinan kostnað vegna viðgerðarinnar, þ.e. kostnað við flutning bifreiðarinnar til verkstæðisins auk kostnaðar vegna leigu á bílaleigubíl meðan á viðgerð stóð, sem var að sögn álitsbeiðanda 78 þúsund krónur.

Í ljósi þess allra atvika málsins, þ.m.t. að fleiri aðilar en seljandi sýndu af sér vanrækslu í þjónustu bifreiðarinnar og aldurs bifreiðarinnar, telur kærunefndin ekki rétt að seljanda verði einum gert að bæta allt tjón álitsbeiðanda. Hins vegar telur nefndin rétt að seljandi bæti hluta þess beina kostnaðar sem viðgerðin hafði í för með sér. Álitur kærunefndin að hæfilegar bætur seljanda til álitsbeiðanda vera 200.000 krónur.

Varðandi kröfu álitsbeiðanda um að seljandi bæti sér einnig óbeinan kostnað vegna viðgerðarinnar þarf að líta til fleiri atriða. Í álitsbeiðni kemur fram að viðgerð á sjálfskiptingu hafi tekið sex vikur og vill álitsbeiðandi að seljandi greiði sér 78 þúsund krónur vegna bílaleigubíls meðan á viðgerð stóð. Engin gögn fylgdu álitsbeiðni varðandi kostnað vegna leigu á bílaleigubíl. Þegar af þeirri ástæðu verður kærunefndin að hafna þessum hluta kröfugerðar álitsbeiðanda í málinu. Telur kærunefndin að neytandi verði að sýna fram á með óyggjandi hætti að kostnaðurinn hafi fallið til, hann sé sanngjarn miðað við atvik máls og að ótvírætt sé að neytandi hafi þurft að leigja sér bílaleigubíl fyrir umrætt tímabil. Kærunefndin álitur að það sama gildi um kröfu álitsbeiðanda um greiðslu fyrir flutning bifreiðarinnar til verkstæðisins. Þessi krafa álitsbeiðanda styðst ekki við viðhlítandi gögn og verður ekki á hana fallist af þeirri ástæðu. Telur kærunefndin að álitsbeiðandi hafi ekki sýnt fram á með nægilegum hætti að útgjöldin hafi á annað borð fallið til.

Niðurstaða málsins er því sú að seljandi greiði hluta þess beina kostnað sem til féll vegna viðgerðarinnar, þ.e. 200.000 krónur af fyrirliggjandi reikningi frá B. Öðrum kröfum álitsbeiðanda er hafnað enda teljast þær óljósar og án stuðnings viðhlýtandi gagna.

VI

Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda, X, 200.000 krónur.

Áslaug Árnadóttir

Lárus M.K. Ólafsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir