

M-1/2012. Álit 24. apríl 2012.

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 24. apríl 2012 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu M-1/2012.

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 3. janúar 2012 bað X, hér eftir nefndur álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á notaðri bifreið af Y, hér eftir nefndur seljandi. Álitsbeiðandi segir bíllinn gallaðan og krefst riftunar á kaupunum.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. hinn 10. janúar sl. var seljanda gefinn kostur á andsvörum við álitsbeiðninni og var tveggja vikna frestur veittur til að skila þeim. Andsvör seljanda bárust nefndinni 24. s.m.. Hinn 26. janúar sl. voru álitsbeiðanda send andsvörin til upplýsinga og bent á heimild hans til að hafa uppi athugasemdir vegna andsvaranna. Hann nýtti sér þá heimild og skilaði athugasemdum sínum þann sama dag. Seljandi fékk athugasemdir álitsbeiðanda sendar til upplýsinga þann 27. janúar sl. og var einnig gefinn kostur á að koma sínum athugasemdum á framfæri við nefndina ef einhverjar væru. Seljandi nýtti sér þá heimild og bárust athugasemdir hans 17. febrúar sl. Álitsbeiðandi fékk athugasemdir seljanda sendar þann 23. febrúar og bent á heimild hans til að hafa uppi enn frekari athugasemdir. Frekari athugasemdir bárust nefndinni. ekki

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Samkvæmt kaupsamningi og afsali sem álitsbeiðninni fylgdi keypti álitsbeiðandi bifreiðina xx-000 þann 31. október 2011. Þar er skráð að bifreiðin sé af gerðinni Opel Vectra, árgerð 2000 og að bifreiðinni hafi verið ekið 176.000 km. Kaupverðið var kr. 250.000.

Í álitsbeiðninni segir m.a.:

„Ágreiningurinn er sá að ég verslaði bifreið xx-000 Opel Vectra af Y með því að bíllinn væri allur í lagi. Hún tali [sic] mér trú um að bíllinn væri nýskoðaður og bara heilt yfir allur í lagi. Ég spurði út í tímareim og hún átti að vera í góðu lagi. Bíllinn eyddi voða litlu og virtist vera í fínu ástandi. Síðan daginn eftir fylli ég bíllinn af bensíni. Þá kemur í ljós að að tankurinn lekur mjög mikið. Það er hringt í Y og sagt henni frá þessu og spurt hana af hverju hún hafi ekki látið vita. Sagt henni að svona hluti þurfi hún að taka þátt í viðgerðakostnaði á svona leyndum göllum. Hún segist hafa átt bíllinn svo stutt og þykist ekkert vita, en ætlar að hringja í fyrri eigendur og spyrja út í þetta. Hún hringdi ekkert til baka. Síðan líða 3-4 vikur og bíllinn byrjar að vera með mjög miklar véltruflanir. Hann er settur í viðgerð og þurfti að skipta um öll kerti sem voru brunninn upp og þjökkumæla bíllinn. Bifvélavirkinn talaði um að hringirnir í vélinni væru fasti. Hann talaði líka um að það gæti verið að það væri farinn ventill eða háspennukefli en það þurfti að skoða það betur. Hægt sé að keyra bíllinn en viðgerðin gæti verið frá 50-100þ og allt upp í 250þ. Mér fannst þessi viðgerðarkostnaður allt of mikill til að geta farið út í hann því ég var að kaupa bíl sem var í lagi og fannst full hart að vera að greiða meira í viðgerðarkostnað heldur en bíllinn væri virði. Það er að segja opna vél til að finna út hversu alvarlegar véltruflanirnar væru og bensíntankurinn. Ofan á þetta sáust slit á bílnum og mjög ólíklegt að hann myndi fá skoðun. Hringt var í frumherja og spurt út í þetta og komist að því

að bíllinn hafi verið skoðaður í [f]ebrúar. Sem gerir hann semsagt ekki nýskoðaðan í [e]nda [o]któber þegar bíllinn er keyptur. [...]

Álitsbeiðandi kveðst hafa hringt í FÍB og leitað sér aðstoðar. Þar kveðst álitsbeiðandi hafa fengið þau ráð að hringja í seljanda og biðja hana að fallast á riftun á kaupunum þar sem erfitt væri að fara fram á að seljandi tæki þátt í viðgerðarkostnaði og væri kostnaðurinn í raun farinn fram úr kostnaði bílsins. Kom fram hjá ráðgjafa FÍB að í svona málum vildi fólk frekar fá bifreiðina til baka og rifta kaupum til þess að hafa eitthvað í höndunum. Segir álitsbeiðandi að þá hafi aftur verið hringt í seljanda, sem þá hafði ekki enn haft samband vegna bensíntanksins, og því velt upp hvort ekki væri hægt að láta söluna ganga til baka. Hafi seljandi talið að þetta væri ekki hennar vandamál. Var seljanda þá tjáð að álitsbeiðandi hefði haft samband við FÍB og að fulltrúar félagsins hefðu talað um að riftun væri besta lausnin fyrir alla. Hafi seljandi þá tjáð álitsbeiðanda að hún vildi hringja í FÍB sjálf og hringja svo aftur í álitsbeiðanda. Seljandi hafi í kjölfarið haft samband við álitsbeiðanda og tjáð henni að hún hefði fengið þau svör hjá FÍB að þetta væri bara vandamál álitsbeiðanda þar sem seljandi hefði átt bifreiðina í svo skamman tíma og gæti því ekki borið ábyrgð á neinu. Hafi álitsbeiðanda þótt þetta skrítn svör og hafi því ákveðið að hringja aftur til FÍB. Fékk álitsbeiðandi þar þau svör að líklegt væri að seljandi hefði ekki haft samband við félagið.

Kveðst álitsbeiðandi, eftir að hafa fengið ráðgjöf frá FÍB, hafa farið með bifreiðina í bilanaskoðun hjá Frumherja. Þar hafi fleiri gallar komið í ljós, t.d. væri tímareimin ekki í lagi. Þá kveðst álitsbeiðandi hafa farið með bifreiðina í lesningu og þar hafi komið í ljós að EGR rofinn væri ónýtur. Var álitsbeiðanda tjáð þar að ef vélarljósið væri á bifreiðinni væri möguleiki á að fleiri gallar kæmu í ljós.

Samkvæmt skoðunarvottorði, sem dagsett er 22. desember 2011 og fylgdi álitsbeiðninni, er athugasemd gerð við lýsingu aðalljósa, bensíntankur leki, olíusmit sé við tímareim og útblásturskerfi sé í sundur og mengunarmæling því ekki framkvæmanleg. Þá er gerð athugasemd við fjaðrabúnað hægra megin að framan, við jafnvægisstöng að aftan og við virkni stöðuhemils að aftan vinstra megin. Staða akstursmælis við skoðunina var 177.049 km og fékk bifreiðin endurskoðun.

Þá fylgdi álitsbeiðni einnig verkbeiðni frá Z, dags. 22. desember 2011, og þar kemur fram að EGR sé ekki í lagi.

Þá segir ennfremur í álitsbeiðni:

„2. [j]an hringi ég síðan í A og fékk áætlaðan kostnað af öllu sem nú þegar var komið í ljós. Það er að segja fyrir utan það sem gæti verið að vélinni og pústið sem fór líka á einu stað rétt eftir að við fengum bílinn. Samkvæmt því væri kostnaðurinn næstum 500þ (PDF skjal með áætluðum um kostnað fylgir) Inní því er líka bensíntankurinn sem kostar um 200þ. Ég lét það samt fylgja með frekar en að reyna að setja það inn í seinna. Þó að sá kostnaður þyrfti ekki að vera til staðar væri kostnaðurinn yfir verði bílsins.“

Með álitsbeiðni fylgir umrædd kostnaðaráætlun, dags. 2. janúar 2012, og eru þar taldir upp þeir hlutir sem skipta þarf um ásamt kostnaði við vinnu. Er áætlaður kostnaður metinn kr. 498.982. Þá kemur fram undir liðnum „Skilaboð til umráðamanns“:

„02.01.12 Umbeðin kostnaðaráætlun gerð samkvæmt uppgefnum forsendum.
02.01.12 Ég tel ólíklegt þó að skipta þurfi um eldsneytistank. legg til að kíkt verði
02.01.12 fyrst í gegnum lok undir aftursætisstútar sem koma þar upp eða við áfyllingarstút
02.01.12 Nú ef tankurinn lekur þá er mun ódýrara að láta laga hann hjá B“.

Samkvæmt kostnaðaráætluninni kostar nýr bensíntankur kr. 203.701 og vinna við að skipta um hann kr. 35.700.

Þá segir loks í álitsbeiðni:

„Krafan mín er mjög einföld. Ég vil láta söluna ganga til baka og fá peninginn til baka sem ég borgaði fyrir bílinn. Ég er nú þegar búinn að eyða eitthverjum [sic] 17þ.kr í viðgerðir. Síðan skipti ég um dekk undir bílnum og búinn að tapa bæði bensíni og olíu sem ég hef þurft að setja á bílinn og hefur lekið eða brunnið upp vegna véltruflana. Ég ætla ekkert að vera að eltast við það. Ég vil bara fá 250þ.kr mínar aftur og láta hana fá bílinn.“

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda segir:

„Tók bifreiðina Opel Vectra xx-000 uppí bíl sem ég átti af C. Maðurinn hennar (sem sýndi bílinn) sannfærði mig eða reyndar kærsta minn (sem skoðaði bílinn fyrir mig) að eina sem ég þyrfti að passa væri að fylgjast mjög vel með olíunni sem ég gerði.

Að öðru leyti var bílinn í lagi að hans sögn og væri nýskoðaður.

Ég spurði svo einnig um tímareim en hún átti að vera í góðu lagi. Ég lenti sjálf ekki í neinum vandræðum með bílinn hvorki varðandi gang bílssins [sic] né var vör við bensínleka en ég fyllti reyndar aldrei á bílinn en setti kannski í mesta lagi 2.000-5.000 af bensíni á bílinn og gat keyrt á honum þó nokkuð fyrir þá upphæð og fannst hann einmitt mjög eyðslugrannur því ég keyrði á þessarri [sic] upphæð jafnvel 2x í bæinn og tilbaka og við ræddum einmitt hvað hann væri eyðslugrannur ég og kærasti minn. Bensínleki hefði nú ekki farið fram hjá okkur það er nokkuð augljóst ef svo er. Þegar D [fh. álitsbeiðanda] hringdi í mig og tjáði mér að hann læki bensíni kom mér það mjög á óvart og sagði honum að svo hefði nú ekki verið hjá mér...en sagði líka við hann að þau hlytu nú bara að hafa keyrt uppundir eða eitthvað slíkt því ég var t.d heldur ekki vör við neitt los í pústinu meðan ég hafði bílinn en ég átti þennan bíl eingöngu í 20 daga og keyrði hann mest í og úr vinnu. Það er ekki séns að fólk getið séð og vitað um þessa galla sem hann nefnir í þessarri [sic] kvörtun t.d með að ventill sé farin [sic] eða að hringir í vél séu fastir.

Hugsunin hjá mér var aldrei að eiga þennan bíl heldur selja hann eða nota uppí annan bíl og tók það 20 daga að selja hann. Ég spáði svosem ekkert meir í hvort það væri eitthvað að honum því hann virkaði fínt hjá mér.

Ég hringdi sjálf eftir símtal í Fíb og kannaði minn rétt því sjálf keypti ég bíl fyrir son minn á svipuðum tíma (14.10.2011) [...]

Ég talaði við mann að nafni E hjá Fíb sem kannaðist strax við að hafa talað við D og hann var nú ekki á því að hann hefði sagt D sem D tjáði mér en sagði við mig að svona mál væru alltaf erfið þar sem fólk getur látið ástandSskoða bíla sjálft og hakar í lið á kaupsamning sem stendur: Kaupandi hefur kynnt sér ástand bifreiðarinnar og sættir sig við það að öllu leyti.

Ég hringdi til D aftur og lét hann vita að ég gæti því miður ekki tekið bílinn tilbaka og hefði sjálf lent í slæmum málum varðandi minn bíl sem ég þurfti sjálf að standa kostnað af svo það hlyti að vera bara eins í þessu tilfelli. [...]"

Að lokum kveðst seljandi ekki eiga þann kost að greiða þetta tilbaka né greiða fyrir viðgerð. Sjálf þurfi hún að borga viðgerð á bíl sem hún keypti á svipuðum tíma og hafi hún oft lent í því að kaupa bifreið sem ekki sé í lagi. Þá skyldist seljanda að kerti í bíl sé eitthvað sem þurfi að skipta um reglulega og svona gamlar bifreiðar séu með slit en það sé bara eðlilegt miðað við aldur.

V

Athugasemdir álitsbeiðanda við andsvör seljanda

Í athugasemdum álitsbeiðanda við andsvör seljanda segir orðrétt:

„Y talar um að við höfum líklega keyrt undir eitthvað og því læki bensín og pústið væri leiðinlegt. Um leið og kaupin áttu sér stað keyrðum við á bensínstöð og fylltum bílinn því hann var alveg tómur. Ég get alveg sagt það með sanni að ekki var keyrt upp undir neitt, götur voru alveg auðar og enginn snjór og götur alveg malbikaðar. Hún talaði ekki um það við okkur að við hefðum keyrt uppundir. Y kemur ekki með neinar sannanir þess að bílinn hafi verið í því ástandi er hún tjáir okkur, er hún fæ hann í hendur en við erum aftur á móti með sannanir að það sé mikið að honum.

Það er leiðinlegt að heyra það að starfsmenn FÍB segi mismunandi hluti við fólk sem leitar til þeirra en við segjum satt varðandi okkar upplýsingar þaðan [...]

Við höfum heldur ekki kost á að greiða svona háa upphæð í viðgerð á bíl, þá hefðum við fengið okkur dýrari bíl í upphafi. [...]“

VI

Frekari athugasemdir seljanda

Þá segir enn fremur í frekari athugasemdum seljanda:

„Ég sagði við D í símann, þegar hann hringdi í mig með bensínlekann að það gat hlyti að hafa komið eftir að ég seldi bílinn, það er á hreinu. Ég sagði við hann að svona bensínleki færi nú ekki framhjá neinum og myndi þá vera bensín á planinu hjá mér eftir bílin hefði lekið þegar hann var í minni eigu, en það voru aldrei nein ummerki um bensínleka. [...]

Varðandi sannanir fyrir ástandi bílsins, þá tel ég það í verkahring kaupanda að láta ástandsskoða bílinn áður en hann er keyptur. Þegar ég keypti þennan bíl þá tók ég orð mannsins sem seldi mér bílinn um að hann væri í lagi og gerði mér alveg grein fyrir því að ég keypti hann í því ástandi sem hann var að hans sögn. Ég fann ekkert að bílnum sjálf svo ég hafði enga ástæðu til að kanna ástand hans eitthvað frekar. [...]

FÍB gefur nákvæmlega sömu svör og í þessu tilfelli að því miður sé þetta mjög erfið mál þar sem hægt er að láta ástandsskoða bíla í dag fyrir ca 10.000 og ef fólk gerir það ekki þá er það á ábyrgð kaupanda ef eitthvað kemur upp. [...]

Að lokum vill ég taka það fram eins og áður, að þetta snýst um kaup á bifreið sem kaupandi getur látið „ástandsskoða“ ef honum þykir þess þurfa. Hvorki ég, þegar ég kaupi bílinn af fyrri eiganda, né þið þegar þið kaupid bílinn af mér látið framkvæma þá skoðun.“

VII

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. Viðskipti aðila falla undir lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup (lkpl).

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

Líkt og framan er rakið keypti álitsbeiðanda bifreiðina xx-000 þann 31. október 2011 fyrir kr. 250.000. Bifreiðin er árgerð 2000 og hafði á kaupdegi verið ekið 176.000 km. Bifreiðin var því 11 ára á kaupdegi.

Í áðurnefndum kaupsamningi milli aðila segir m.a. eftirfarandi:

„Seljandi hefur vakið athygli kaupenda á þeim möguleika að fá óháðan aðila, til að meta ástand bifreiðarinnar.

Kaupandi hefur kynnt sér ástand bifreiðarinnar og sættir sig við það að öllu leyti!

Seljandi kann að vera ábyrgur gagnvart kaupanda vegna galla samkvæmt almennum reglum.“

Kærunefndin álitur að um kaupin gildi 19.-20. gr. lausafjárkaupalaga, en þar segir m.a. eftirfarandi:

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

Þótt söluhlutur 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 söluhlut 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 heildarleika 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 söluhlutur sé gallaður þegar ástand hans er til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ekkert bendi til þess að bifreiðin svaraði ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hafði gefið um hana, sbr. a-lið 1. mgr. 19. gr. lkpl. Verður því ekki litið svo á að galli hafi verið til staðar á þeim grundvelli. Telur nefndin jafnframt vandséð að seljandi hafi vanrækt að gefa upplýsingar um atriði sem verulegu máli skiptu um bifreiðina, sbr. b-lið 1. mgr. 19. gr. lkpl. Í því sambandi ber einkum að líta til þess að alls óvíst er að seljandi hafi haft vitneskju um umrædda galla þegar kaupin fóru fram. Verður því vart álitid sem svo að vanræksla hafi átt sér stað í þessu tilliti og því ekki um galla að ræða í skilningi b-liðar 1. mgr. 19. gr. lkpl.

Stendur þá aðeins eftir mat á því hvort ástand bifreiðarinnar hafi verið til muna verra en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvika að öðru leyti, sbr. c-lið 1. mgr. 19. gr. lkpl.

Álitsbeiðandi telur fjölmarga galla vera á umræddri bifreið. Telur álitsbeiðandi m.a. galla vera á aðalljósi og útblásturskerfi bifreiðarinnar. Er það mat kærunefndarinnar að þetta hafi kaupanda mátt vera ljóst við einfalda skoðun á bifreiðinni. Fram kemur að álitsbeiðandi nýtti sér ekki þann möguleika að láta óháðan aðila meta ástand bifreiðarinnar fyrir kaup og eigi því álitsbeiðandi ekki úrbótarrétt úr hendi seljanda á grundvelli þessara galla.

Hvað varðar olíusmit við tímareim, fjaðrabúnaði, gúmmí á jafnvægisstöng, virkni stöðuhemils og EGR ventil verður því ekki slegið föstu að þessi atriði hefðu mátt vera kaupanda ljós við venjulega skoðun á bifreiðinni. Þá fékk álitsbeiðandi þær upplýsingar frá seljanda að tímareimin væri í góðu lagi. Í ljósi þess að umræddir gallar komu allir fram við skoðun þann 22. desember, eða tæpum 2 mánuðum eftir kaupdag telur kærunefndin að álykta megi svo að umræddir gallar hafi verið til staðar á kaupdegi. Þess ber einnig að geta að staða akstursmælis við skoðun þann 22. desember var 177.049 km. eða aðeins 1.000 km. meira en á kaupdegi.

Hvað varðar leka úr eldsneytisgeymi telur kærunefndin að byggja megi á því að umræddur galli hafi verið til staðar þegar kaupin fóru fram þar sem fram kemur að

álitsbeiðandi hafi orðið var við lekann strax í fyrsta skipti sem fyllt var á bifreiðina. Ekkert hefur komið fram í málinu að seljandi hafi vitað að umræddan leka úr eldsneytisgeymi en seljandi hefur reyndar tekið það fram að hún hafi reyndar aldrei fyllt geyminn algjörlega. Samkvæmt þeim upplýsingum sem kærunefndin hefur aflað sér eru eldsneytisgeymar í umræddum bifreiðum venjulega úr plastefnum. Ef upp koma lekar þá er eru þeir venjulega á áfyllingarröri eða tengingum frá eða að geymi. Ef upp kemur gat á botni eða hliðum á geyminum þá er venjulega gert við það með plastsuðu en reynst getur mjög erfitt að gera við slíka leka m.a. vegna vegna mengunar í plastinu o.fl. Séu því líkur á því að skipta þurfi um eldsneytisgeymi.

Er það mat kærunefndarinnar að öllu ofangreindu verði að telja að bifreiðin hafi verið haldin göllum í skilningi c-liðar 1. mgr. 19. gr. lkpl.

Álitsbeiðandi hefur farið fram á riftun á kaupunum. Í 1. mgr. 39. gr. lkpl. kemur fram að kaupandi geti rift kaupunum ef meta má galla til verulegra vanefnda. Við ákvörðun þess hvort að um verulegan galla sé að ræða verður að fara fram ákveðið heildarmati þar sem m.a. verði að líta til atvika máls og hvort unnt sé að bæta úr gallanum eða ekki. Líkt og að ofan er rakið fékk bifreiðin endurskoðun vegna ofangreindra galla aðeins tæpum tveimur mánuðum eftir kaup. Þegar litið er til þess kostnaðar sem leggja þarf í til að bifreiðin fái skoðun, hvort sem skipta þarf um eldsneytisgeymi eða ekki, og sá kostnaður er borinn saman við kaupverð bifreiðarinnar er það mat kærunefndarinnar að meta megi umrædda galla til verulegra vanefnd. Þá telur kærunefnin að kvartanir álitsbeiðanda hafi komið fram samræmi við ákvæði 1. mgr. 32. gr. og einnig 2. mgr. 39. gr. lkpl.

Verður því að fallast á riftunarheimild álitsbeiðanda.

VIII

Álitsorð

Álitsbeiðanda, X, er heimilt að rifta kaupum á bifreiðinni xx-000. Seljanda, Y, ber að endurgreiða álitsbeiðanda kaupverð bifreiðarinnar, kr. 250.000 gegn því að Y skili bifreiðinni.

Áslaug Árnadóttir

Lárus M.K. Ólafsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir