

Álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 15. október 2012 gaf kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-46/2012:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 29. júní sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hann telur vera á jeppabifreið sem hann keypti af Y, hér eftir einnig nefnt seljandi. Álitsbeiðandi krefst þess að seljandi greiði kostnað við viðgerð á bifreiðinni.

II

Málsmeðferð kærunefndarinnar

Með bréfi, dags. 29. júní sl. gaf kærunefndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau hinn 20. ágúst. Með bréfi, dags., 22. ágúst var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær hinn 7. september. Með bréfi dags. 19. september var seljanda gefinn kostur á frekari andsvörum og frest til þess til 3. október. Engin frekari gögn bárust nefndinni.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni kemur fram að álitsbeiðandi hafi hinn 23. janúar 2012, keypt jeppabifreiðina xx-000, sem samkvæmt kaupsamningi og afsali sé af gerðinni Ssangyong Rexton II RX-270 TDI, breytt fyrir 38 tommu dekk, af seljanda. Við nánari skoðun hafi komið í ljós að bifreiðin sé ekki af undirgerðinni Rexton II, heldur sé um að ræða eldri tegund bifreiðarinnar af gerðinni Rexton I.

Frá kaupdegi og til 24. febrúar hafi bifreiðin þrisvar farið á verkstæði seljanda í þeim tilgangi að gera við leka í loftkerfi og driflæsingu. Hafi þessar viðgerðir verið á kostnað seljanda.

Hinn 20. febrúar hafi bifreiðin síðan farið í svokallað „safe mode“, en eftir endurræingu hafi allt virst eðlilegt, en kaupandi kveðst hafa stoppað á verkstæði seljanda og látið vita af atvikinu samdægurs.

Hinn 4. mars hafi bifreiðin orðið óökufær og þurfti að draga hana ofan af Mosfellsheiði. Þá hafði henni verið ekið samtals 1532 km. frá kaupdegi. Var bifreiðin færð á verkstæði seljanda þar sem hún var til 13. júní sl. Fljótlega hafi komið í ljós að prentplata í sjálfskiptingu var ónýtt og samþykkti seljandi að kosta viðgerð vegna þessa. Að lokinni þeirri viðgerð virtist sjálfskiptingin enn vera biluð og var hún þá send til þriðja aðila í þeim tilgangi að taka hana upp. Við skoðun hjá þriðja aðila kom í ljós að gaffall sem skiptir milli háa og lága drifs í millikassa var brotinn og að TCU tölva virkað ekki sem skyldi, en í ljós hafi komið að endurforrita þurfti tölvuna.

Hinn 13. júní hafi bifreiðin loks verið afhent álitsbeiðanda, en þá hafði hún verið á verkstæði í um 15 vikur en á þeim tíma lét seljandi álitsbeiðanda í té lánsbíl. Eftir afhendingu hafi sjálfskipting bifreiðarinnar enn verið til vandræða. Til dæmis hrökkvi skiptingin úr gír þegar ekið sé eftir ósléttum vegi, t.d. yfir gatnamót Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar, þá hafi bifreiðin þrisvar farið í svokallað „safe mode“ eftir afhendinguna. Álitsbeiðandi hafi þegar greitt, með fyrirvara, reikning seljanda fyrir viðgerðinni að upphæð kr. 442.232.

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum er byrjað á að rekja undirtegundaheiti á Ssangyong jeppabifreiðum sem fluttar hafa verið inn af seljanda vegna fullyrðinga álitsbeiðanda um að undirtegund þeirrar bifreiðar sem hann fékk afhenta sé rangt tilgreind. Tekur seljandi fram að bifreið sú sem hér sé deilt um hafi verið flutt inn haustið 2005, forskráð 22. september s.á. og fyrsta skráning hafi síðan verið 7. mars 2006. Fram kemur að Ssangyong Rexton RX-290 bifreiðar hafi fyrst verið fluttar inn af seljanda árið 1999. Árið 2004 hafi seljandi hafið innflutning á Rexton RX-270, en endurskýrt þá tegund Rexton II RX-270 til aðgreiningar fá eldri tegundinni sem sé í grunninn sú sama utan smávægilegra útlitsbreytinga og annarrar vélargerðar. Árið 2007 hafi seljandi síðan hafið innflutning á Rexton II RX-290 XVTI sem sé töluvert frábrugðin hinum tveimur bifreiðategundunum.

Þá er rakið að skýrlega komi fram á söluspjaldi vegna bifreiðar álitsbeiðanda að bifreið hans sé af gerðinni RX-270 en ekki RX-290 eða RX-290 XVTI. Hafnar því seljandi fullyrðingum seljanda um að undirtegund bifreiðarinnar hafi verið rangt tilgreind.

Næst er rakin fullyrðing álitsbeiðanda um að hann hafi látið seljanda vita af því hinn 20. febrúar að bifreiðin hefði farið í svokallað „safe mode“ og henni hafnað. Bifreiðin hafi komið í viðgerð hinn 22. febrúar af öðrum sökum og ekki hafi verið minnst á atvikið við það tækifæri.

Þá er rakið að álitsbeiðandi hafi aftur komið með bifreiðina á verkstæði seljanda hinn 5. mars þar eð bifreiðin var föst í „safe mode“. Hafi álitsbeiðandi gefið þá skýringu að bifreiðin hafi farið í „safe mode“ þegar hann ók henni á Mosfellsheiði og að hann hefði ekki notað bifreiðina í annað. Seljandi segir þetta hafa reynst rangt, en álitsbeiðandi hafði farið á bifreiðinni í jeppaferð upp að Hofsjökli. Hafi álitsbeiðandi viðurkennt að það væri rétt.

Því næst er rakin sú viðgerð sem fram fór á bifreiðinni frá 5. mars til 13. júní. Er rakið að þegar í ljós hafi komið að senda þyrfti skiptinguna til þriðja aðila til viðgerðar, hafi verið samið við álitsbeiðanda um að deila áætluðum viðgerðarkostnaði með seljanda, en sú áætlun hljóðaði þá upp á kr. 300.000. Þetta hafi álitsbeiðandi samþykkt. Undir viðgerðinni hafi álitsbeiðandi viljað rifta kaupunum, en seljandi kveðst hafa hafnað því, sérstaklega á þeim grunni að í ljós hafi komið að svokallaður gaffall í millikassanum hefði brotnað, og slíkt hefði að mati seljanda gerst við óeðlilega notkun álitsbeiðanda.

Þá kemur fram að álitsbeiðandi hafi einungis þurft að greiða kr. 442.232. af viðgerðarkostnaði sem hafi endað í rúmlega kr. 1.100.000 ásamt því að hafa verið með, sér að kostnaðarlausu, bifreið í láni frá seljanda á meðan að viðgerðir fóru fram.

Þá er rakið að skipt hafi verið um þéttingar í sjálfskiptingu bifreiðarinnar hinn 4. júlí sl., til að laga það að bifreiðin væri stöðugt að detta úr gír.

Að lokum gerir seljandi grein fyrir því að í kaupsamningi og afsali vegna bifreiðarinnar hafi verið tekið fram að bifreiðin væri tjónabifreið.

V

Athugasemdir álitsbeiðanda við andsvör seljanda

Álitsbeiðandi bendir á að það sé ekki á valdsviði seljanda að breyta, upp á sitt eindæmi, tegundaheitum á bifreiðum og að ljóst sé að sín bifreið sé af gerðinni Rexton en ekki Rexton II.

Þá hafnar álitsbeiðandi þeirri fullyrðingu seljanda að hann hafi ekki litið við á verkstæði seljanda hinn 20. febrúar sl., þegar bifreiðin hafi farið í „safe mode“ í fyrsta skipti.

Álitsbeiðandi hafnar þá þeim fullyrðingum seljanda að hann hafi reynt, þegar komið var með bifreiðina á verkstæði hinn 5. mars, að skýra ekki frá því að hann hefði farið á bifreiðinni í jeppaferð undir Hofsjökul. Eins hafnar álitsbeiðandi því alfarið að ástand sjálfskiptingarinnar megi rekja til notkunar hans. Um sé að ræða torfærubifreið sem ætti að

þola venjulegan torfæruakstur og geri bifreiðin það ekki, ætti hún að teljast gölluð í skilningi laga nr. 48/2003 um neytendakaup sbr. a-lið 2. mgr. 17. gr. laganna. Álitsbeiðandi fullyrðir að hann hafi ekki gert neitt, né getað gert neitt sem ökumaður bifreiðarinnar, til að brjóta umræddan gaffal í millikassa bifreiðarinnar og bendir á að það sé meginregla samkvæmt lögum um neytendakaup að leiði neytandi í ljós galla á söluhlut innan sex mánaða frá afhendingu, geri lögin ráð fyrir að sá galli hafi verið til staðar við afhendinguna og að seljandi þurfi að sanna hið gagnstæða. Það hafi seljanda ekki tekist. Er að lokum gerð krafa um riftun og til vara að álitsbeiðanda verði endurgreiddur reikningur fyrir viðgerðina að upphæð kr. 442.232.

VI

Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitsbeiðanda og seljanda 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 nr. 48/2003 um neytendakaup.

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 sem ágreiningur aðila stendur um 23. janúar 2012. Bifreiðin var fyrst skráð 1. mars 2006, en af árgerð 2005, forskráð í september það ár og var því um sex ára gömul þegar kaupin fóru fram og hafði verið ekið um 44.000 km. Kaupverð var kr. 2.850.000

Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreið álitsbeiðanda stendur m.a.: „Ökutækið selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur kynnt sér og sætt sig við, en seljandi kann að vera ábyrgur gagnvart kaupanda vegna galla samkvæmt almennur reglum. [...] Kaupandi er hvattur til að kynna sér verð á sambærilegum ökutækjum fyrir undirritun kaupsamnings.“

Samkvæmt þessum ákvæðum kaupsamningsins falla kaupin á bifreið álitsbeiðanda undir 17. gr. neytendakaupalaga sem nær m.a. til söluhlutar „í því ástandi sem hann er“. Sala á notuðum hlutum fellur því alla jafna undir téd lagaákvæði. Í 1. mgr. 17. gr. segir m.a.:

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

a. ástand söluhlutar er verra en neytandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti;

b. fyrir liggja atvik sem lýst er í b- eða c-lið 1. mgr. 16. gr.“

Í 1. mgr. 16. gr. sem vísað er til í 17. gr. segir m.a. að söluhlutur teljist vera gallaður ef ákveðin atvik eða aðstæður eru fyrir hendi. Liðir b og c hljóða svo:

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

c. hann svarar ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hefur við markaðssetningu eða á annan hátt gefið um hlutinn, eiginleika hans eða notkun nema seljandi sýni fram á að réttar upplýsingar hafi verið gefnar neytanda við kaupin eða að upplýsingarnar hafi ekki haft áhrif á kaupin;“

Í 3. mgr. 16. gr. laganna kemur síðan fram að neytandi geti ekki borið neitt það fyrir sig sem galla sem hann vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð.

Í framangreindum ákvæðum er annarsvegar kveðið á um upplýsingaskyldu seljanda og aðgæsluskyldu kaupanda, auk þess sem að í a-lið 1. mgr. 17. gr. er kveðið á um að söluhlutur sé gallaður þegar ástand hans er mun verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Í kaupsamningi og afsali kemur einnig fram að bifreiðin væri tjónabifreið og hafði verið í eigu tryggingarfélags, en þar að auki segir að álitsbeiðandi staðfesti að seljandi hafi vakið athygli hans á því að láta óháðan aðila meta ástand ökutækisins. Ekkert kemur fram í skjölum málsins að álitsbeiðandi hafi gert það. Þrátt fyrir að um kaup samkvæmt lögum nr. 48/2003 um neytendakaup sé að ræða, ber kaupandanum skylda til að skoða söluhlutinn og getur ekki borið neitt það fyrir sig sem galla sem hann vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð sbr. 3. mgr. 16. gr. laganna.

Ágreiningur aðila snýst í fyrsta lagi aðallega um viðgerð sem fram fór á tímabilinu 5. mars til 13. júní sl. þar sem gert var við sjálfskiptingu bifreiðarinnar. Virðist þó gallans hafa fyrst orðið vart hinn 20. febrúar, en aðilar eru þó ósammála um hvort seljandi hafi verið tilkynnt um það á þeim tímapunkti. Ekki er hins vegar deilt um að hinn 4. mars sl. hafi komið í ljós að sjálfskipting bifreiðarinnar þarfnaðist töluverðra viðgerða og var í kjölfarið skipt um ýmsa íhluti skiptingarinnar, tók sú viðgerð um 15 vikur og hafði í för með sér talsverðan kostnað.

Er ljóst að afar skammur tími leið frá því kaup fóru fram og í ljós kom að nauðsynlegt var að skipta um ýmsa íhluti í sjálfskiptingu bifreiðarinnar. Skv. 2. mgr. 18. gr. neytendakaupalaga er galli sem upp kemur innan sex mánaða frá því tímamarki þegar áhættan af söluhlut fluttist yfir til neytanda, talinn hafa verið til staðar á því tímamarki þegar áhættan af söluhlut fluttist yfir til neytanda, enda sannast ekki annað. Þrátt fyrir fullyrðingar seljanda um að ástand sjálfskiptingarinnar megi rekja til notkunar álitsbeiðanda eftir kaupin, eru þær fullyrðingar ekki studdar neinum gögnum eða rökum, verður því, mið vísan til áður nefndrar málsgreinar 18. gr. laganna, að líta á sem svo að sjálfskiptingin hafi þegar við kaupin verið haldin galla.

Að þessu virtu er það álit kærunefndarinnar að ástand bifreiðarinnar hafi verið til muna verra við kaupin en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti, sbr. a-lið 1. mgr. 17. gr. laga nr. 48/2003 og að ekki sé um að ræða galla sem kaupandi hefði átt að verða var við skoðun á bifreiðinni. Má því líta svo á að um leyndan galla hafi verið að ræða enda ekkert sem bendir til þess að seljandi hafi verið eða mátt vera þetta ljóst.

Álitsbeiðandi hefur einnig gert þá athugasemd að bifreiðin hafi verið seld með tegundaheitinu Rexton II, en sé í raun af gerðinni Rexton I. Þetta sé villandi og hafi álitsbeiðandi því talið sig vera að kaupa bifreið af annarri tegund en raunin varð. Er það mat kærunefndarinnar að samkvæmt þessu teljist bifreiðin einnig gölluð í skilningi c-liðar 1. mgr. 16. gr., þ.e. að hið selda svari ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi gaf um hlutinn. Hins vegar geti sá galli vart talist verulegur eins og hér stendur á.

Samkvæmt ofansögðu er það því mati kærunefndarinnar að kaupandi geti gripið til vanefndarúrræða skv. 1. mgr. 26. gr. laga nr. 48/2003 en þar segir m.a. að reynist söluhlutur gallaður og galinn hvorki sök kaupanda né stafi af aðstæðum sem hann varða getur neytandi samkvæmt ákvæðum 29. – 33. gr. laganna krafist úrbóta, nýrrar afhendingar, afsláttar, riftunar og skaðabóta ásamt því að halda eftir greiðslu kaupverðs samkvæmt ákvæðum 28. gr.

Álitsbeiðandi hefur krafist þess að rifta kaupunum. Að mati kærunefndarinnar verður ekki, eins og hér stendur á, fallist á að galli á umþrættri bifreið sé það verulegur að heimilt sé að rifta kaupunum skv. 32. gr. laganna.

Varakrafa álitsbeiðanda hljóðar upp á að seljandi endurgreiði honum útlagðan viðgerðarkostnað sinn vegna viðgerðar á umræddum galla, en sá kostnaður hljóðar upp á kr. 442.232. skv. reikningi sem álitsbeiðandi hefur lagt fram. Í 1. mgr. 29. gr. segir að neytandi

geti krafid seljanda um úrbætur á galla fyrir eigin reikning og telur kæruneftndin eins og mál þetta liggur fyrir verði að fallast á kröfu álitsbeiðanda á grundvelli þess lagaákvæðis.

Samkvæmt 1. mgr. 30. gr. skulu úrbætur ennfremur fara fram án kostnaðar og verulegs óhagræðis fyrir neytanda, innan hæfilegs tíma og þannig að neytandinn fái bætt útgjöld sín úr hendi seljanda. Telur kæruneftndin að seljandi þurfi að endurgreiða álitsbeiðanda þann hluta viðgerðarkostnaðarins sem hann hefur þurft að greiða, þ.e. kr. 442.232.

VII Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda X, kr. 442.232.

Áslaug Árnadóttir

Jón Rúnar Pálsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir