

**Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa**

Hinn 30. ágúst 2012 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-35/2012:

**I**

**Álitaefni og kröfugerð**

Hinn 1. júní sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hann telur vera á bifreiðinni xx-000 sem hann keypti af Y, hér eftir einnig nefndur seljandi. Álitsbeiðandi krefst þess að kaupunum verði rift.

**II**

**Málsmeðferð kæruneftndarinnar**

Með bréfi, dags. 4. júní sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust andsvör, rituð af lögmanni seljanda, þann 25. júní. Með bréfi, dags. 27. júlí, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær þann 9. júlí. Með bréfi, dags. 20. júlí, var seljanda gefinn kostur á frekari andsvörum og bárust þau með bréfi, dags. 1. ágúst.

**III**

**Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda**

Álitsbeiðandi kveðst hafa keypt bifreiðina xx-000 hinn 20. desember 2011, hún sé af gerðinni Isuzu Trooper, árgerð 1998. Bifreiðinni hafði verið ekið 257.000 km á kaupdegi og var kaupverð kr. 450.000. Strax frá fyrsta degi hafi bifreiðin verið erfið í gang, en bílasalinn hafi viljað meina að slíkt væri eðlileg í svo stórum dísel-bifreiðum. Tíu dögum eftir kaup, eða þann 30. desember sl. hafi álitsbeiðandi verið að aka upp Ártúnsbrekkuna þegar bifreiðin hóf að ganga illa og gefa frá sér mikinn reyk úr pústkerfi. Þar sem álitsbeiðandi var þá staddur skammt frá Z ákvað hann að láta skoða bifreiðina þar. Í ljós kom að bifreiðin hafði verið í viðgerð hjá Z vegna gangtruflana þann 12. desember 2011, þ.e. rétt rúmri viku fyrir kaupin. Við þá viðgerð hafi starfsmenn verkstæðisins komist að þeirri niðurstöðu að gangtruflanirnar mætti rekja til þess að vél bifreiðarinnar blandaði saman kælívökva og hráolíu og því hafi verið skipt um síur og fleira, en þessu til stuðnings er í álitsbeiðni vísað til meðfylgjandi viðgerðarsögu bifreiðarinnar frá verkstæði Z.

Strax í kjölfar þessa kveðst álitsbeiðandi hafa farið til seljanda og farið fram á að kaupunum yrði rift þar eð bifreiðin væri augljóstlega ekki í því ástandi sem fullyrt var að hún væri í við kaupin. Var seljandi ekki tilbúinn til að fallast á riftun, en bauðst þess í stað til að greiða fyrir viðgerð á bifreiðinni, en ef sú viðgerð bæri ekki árangur, myndu hann sættast á riftun á kaupunum. Var gert við bifreiðina og skipt um svokallaða O-hringi á slíf, en það átti að koma í veg fyrir að vélin blandaði saman kælívökva og hráolíu. Taldi álitsbeiðandi að þegar þarna var komið væri búið að komast fyrir vandann. Nokkru síðar varð álitsbeiðandi þess var að olíulykt kom inn í gegnum miðstöðvaropið þegar hann setti miðstöð bifreiðarinnar í gang, taldi hann að þetta stafaði af því að olía hefði lekið á pústgrein bifreiðarinnar þegar gert var við hana. Þann 2. maí sl. var álitsbeiðandi staddur á bifreiðinni á Akureyri þegar umrædd lykt magnaðist mjög. Kannaði álitsbeiðandi því hvað ylli og sá að í kælivatnstank bifreiðarinnar hafði aftur blandast olía, sem skýrði lyktina. Því fór álitsbeiðandi aftur með bifreiðina til Z, sem töldu að úr því skipt hefði verið um O-hringi án árangurs, kæmi ekki annað til greina en vélarheddið væri sprungið.

Fór álitshbeiddandi því næst með þessar upplýsingar til seljanda og fór fram á riftun, en þeirri kröfu höfnuðu seljendur eftir að hafa skoðað þjónustusögu bifreiðarinnar og ráðfært sig við lögmann. Meðfylgjandi álitshbeiddni er kaupsamningur og afsal vegna kaupanna, þjónustusaga bifreiðarinnar, bréf frá lögmanni seljanda ofl.

#### IV

##### Andsvör seljanda

Í andsvörum, rituðum af lögmanni seljanda, er það rakið að hin selda bifreið hafi við kaupin verið tæpra 14 ára, ekin rúmlega 250.000 km og kaupverð verið kr. 450.000. Í kaupsamningi hafi komið fram að bifreiðin væri keypt í því ásigkomulagi sem kaupandinn hefði kynnt sér. Í andsvörum segir síðan orðrétt:

„Bilun kom upp í bifreiðinni skömmu eftir að [kaupandi] keypti hana. Augljóst er að kaupandi tæplega 14 ára gamals bíls getur ekki vænst þess að ástand bifreiðarinnar sé eins og um nýjan bíl sé að ræða. Þrátt fyrir það greiddi umþjóðandi minn, umfram skyldu, kr. 93.000 fyrir viðgerð sem fram fór á bifreiðinni. Samkvæmt athugasemdum frá Z, sem er umboðsaðili Isuzu, var O hringur farinn á einni slíf og þar náði hann að blanda hráolíu og vatni saman. Jafnframt kemur fram að eftir viðgerð hafi bifreiðin virkað fínt (sjá bls. 5 í þjónustusögu Z). Það var ekki skylda umþjóðanda míns að greiða fyrir umrædda viðgerð. Þrátt fyrir það gerði hann það, umfram skyldu. Þess þá sýður (sic) er það á ábyrgð umþjóðanda míns ef sprunga kemur fram í „heddi“ bifreiðarinnar tæpum 5 mánuðum eftir sölu hennar. Hafði þá farið fram fullnægjandi viðgerð sem gerð var af umboðsaðila bifreiðarinnar. Sú viðgerð varðaði O hring sem var farinn en ekkert bendir til þess að „heddið“ hafi verið ónýtt.

Ákvörðun um það hvort hlutur er gallaður eða ekki skal tekin með hliðsjón af ástandi hans á áhættuskriptatímanum. Það sem þarf að skoða er því hvort gallinn hafi verið til staðar við afhendingu. Ekkert liggur fyrir um að sá galli sem nú er kominn upp hafi verið til staðar þegar [kaupandi] keypti bifreiðina. Raunar er það ólíklegt þar sem viðgerðarmenn umboðsins fundu ekkert slíkt að bifreiðinni þegar hún fór þangað til viðgerðar eftir að [kaupandi] keypti bifreiðina.

Fráleitt er að gera umþjóðanda minn ábyrgan fyrir tjóni sem fram kemur mörgum mánuðum eftir sölu. Auk þess er ljóst að sé „heddið“ ónýtt, eins og haldið er fram, er það eitthvað sem kaupandi svo gamals og slitins bíls hefði mátt gera ráð fyrir að gæti gerst hvenær sem er.

Umþjóðandi minn fellst því ekki á að um leyndan galla sé að ræða á bifreiðinni og hafnar riftun alfarið.“

#### V

##### Athugasemdir álitshbeiddanda við andsvör seljanda

Í athugasemdum ítrekar álitshbeiddandi að seljanda hafi verið kunnugt um að vél bifreiðarinnar blandaði olíu og kælivatni eftir að hafa látið skoða bifreiðina á verkstæði umboðsaðila Isuzu rétt rúmri viku fyrir kaupin, en hafi þó ekki hirt um að greina frá því við kaupin.

Þá bendir álitshbeiddandi einnig á bls. 5 í þjónustusögu bifreiðarinnar, en þar komi fram að starfsmenn verkstæðisins hafi talið, þegar álitshbeiddandi lét gera við bifreiðina þann 30. desember sl., að það mætti komast fyrir blöndunina með því að skipta um O hringi á slíf. Þegar það bar ekki árangur hafi niðurstaða starfsmanna verkstæðisins verið, við skoðun bifreiðarinnar þann 2. maí sl., að „samkvæmt fyrri beiddni þá [hafi verið] skipt um slifar í heddi. Skemmd [hafi verið] í O hring og gat það skýrt blöndun, en miðað við þetta [sé] ekkert annað sem [komi] til greina en að heddið sé sprungið og dísel olían komist þá leið í kælivatnið.“

Að mati álitshbeiddanda, og með vísan til þessa, sé augljóst að um leyndan galla hafi verið að ræða á bifreiðinni.

## VI

### Frekari andsvör seljanda

Rakið er að seljandi hafi ekki vitað um viðgerð sem framkvæmd var á bifreiðinni þann 12. desember 2011, enda hafi bifreiðin þá verið í eigu annars aðila, eins og komi fram í þjónustusögu bifreiðarinnar. Því sé ekki um að ræða vanrækslu seljanda á að veita kaupanda upplýsingar skv. c-lið 1. mgr. 16. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup, enda hafi seljandi ekki vitað um viðgerðina. Þá er ítrekuð þau mótmæli og þær athugasemdir sem seljandi hefur þegar gert í málinu.

## VII

### 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 lög nr. 48/2003 um neytendakaup, sbr. 2. mgr. 1. gr. laganna, en líta verður svo á að seljandi hafi atvinnu af því að selja bifreiðir fyrir sjálfa sig og aðra.

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 20. desember 2011. Bifreiðin var nýskráð í júlí 1998 og var því komin á fjórtánda aldursár þegar kaupin fóru fram og hafði verið ekið nær 257.000 km. Kaupverð var kr. 450.000.

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 söluhluts „í því ástandi sem hann er“. Sala á notuðum hlutum fellur því alla jafna undir téð 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 kaupsamningi og afsali kemur einnig fram 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.

Eins og að framan var rakið varð kaupandi var við það, tíu dögum eftir kaupin, að bifreiðin gaf frá sér mikinn reyk úr pústkerfi. Reyndist þetta stafa af því að vélin blandaði saman olíu og kælivökva. Í þjónustusögu bifreiðarinnar, sem fylgdi álitsbeiðni, kom fram að rúmri viku fyrir kaup hafði bifreiðin verið á verkstæði umboðsaðila fyrir Isuzu bifreiðar héraðs vegna sama vandamáls, en þá var bifreiðin í eigu annars aðila en seljanda. Framkvæmd var viðgerð á bifreiðinni eftir kaupin þar sem reynt var að komst fyrir umrætt vandamál í vélinni. Sem fyrr segir greiddi seljandi fyrir þessa viðgerð.

Þrátt fyrir að umrædd viðgerð virðist hafa dugað til um sinn kom það í ljós 2. maí sl. að vélin blandaði enn saman olíu og kælivökva. Á þeim tímapunkti var það mat verkstæðis umboðsaðila Isuzu, að þar eð fyrri viðgerð þar sem skipt var um svokallaða O-hringi hafði verið framkvæmd, væri ljóst að blöndunin væri sökum þess að sprunga væri í henni bifreiðarinnar. Er það álit kærunefndarinnar að þrátt fyrir að þetta hafi verið tæpum 5 mánuðum eftir kaup, séu verulegar líkur á að henni hafi verið farið að gefa sig þegar kaupin fóru fram, enda líklegri en ekki að ástand vélarinnar hafi mátt, strax við kaupin, rekja til sprungu á henni, þó ekki hafi það orðið ljóst fyrr á síðara tímamarki. Fær það álit samhljóm í því sem fram kemur í þjónustusögu bifreiðarinnar.

Þá er það mat kærunefndarinnar, að þrátt fyrir að kaupandi hefði uppfyllt skoðunarskyldu sína skv. áðurnefndri 3. mgr. 16. gr. laganna, m.a. með því að láta óháðan aðila meta ástand ökutækisins, hefði það ekki leitt ljós hið slæma ástand vélarinnar.

Kærunefndin álitur einnig að álitsbeiðandi hafi ekki mátt búast við því við kaupin að hedd bifreiðarinnar væri sprungið og hafi hún því verið í verra ástandi en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverði og atvik að öðru leyti, sbr. 1-lið 1. mgr. 17. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup og teljist því hafa verið, við kaupin, haldin galla. Má því líta svo á að um leyndan galla hafi verið að ræða enda engar líkur á því að seljanda hafi verið eða mátt vera þetta ljóst. Getur kaupandi því gripið til vanefndarúrræða skv. 1. mgr. 26. gr. laga nr. 48/2003 en þar segir m.a. að seljandi geti krafist riftunar kaupanna samkvæmt ákvæðum 32. gr. laganna, en kaupandi hefur gert slíka kröfu.

Kærunefndin hefur kannað hvað kosta muni að bæta úr gallanum og er niðurstaðan sú að kostnaður muni verða á bilinu kr. 500-520.000. Kærunefnin álitur að þennan galla á bifreiðinni verði að meta til verulegra vanefnda, þ.e. að gallinn sé verulegur, sbr. 32. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup, og því beri að fallast á riftunarkröfu álitsbeiðanda.

## VIII

### Álitsorð

Fallist er á að álitsbeiðandi, X, megi rifta kaupum á bifreiðinni xx-000.

---

Áslaug Árnadóttir

---

Lárus M.K. Ólafsson

---

Hildigunnur Hafsteinsdóttir