

Álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 11. janúar 2013 gaf kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-57/2012:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 7. ágúst sl. bað X, hér eftir einnig nefndur álitsbeiðandi, um álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hann telur vera á bifreið, sem hann keypti af Y, hér eftir einnig nefndur seljandi. Álitsbeiðandi krefst þess að kaupunum verði rift.

II

Málsmeðferð kærunefndarinnar

Með bréfi, dags. 22. ágúst sl., gaf kærunefndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau hinn 7. september. Með bréfi, dags. 12. september, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og bárust þær hinn 26. september. Með bréfi, dags. 27. september, var seljanda gefinn kostur á að gera frekari athugasemdir og bárust þær hinn 10. október. Engin frekari gögn bárust nefndinni. Með bréfi, dags. 31. október sl., var aðilum tilkynnt að kærunefndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni greinir að álitsbeiðandi keypti bifreið þá sem deilt er um af seljanda, hinn 28. desember 2011. Samkvæmt kaupsamningi og afsali er bifreiðin af gerðinni Toyota Hilux Xtra Cab X/C SR-5 Turbo, árgerð 1998 og nýskráð 22. október 1998 með fastanúmerið XX-000. Við kaupin var bifreiðin ekin 248.000 km. og kaupverð var kr. 1.150.000. Fljótlega eftir kaupin fór álitsbeiðandi með bifreiðina í hjólastillingu þar sem honum þótti bíllinn leita til annarrar hliðar. Á verkstæði því er framkvæmd stillinguna var honum tjáð að hægra framhjól bifreiðarinnar væri of aftarlega og því væri ekki hægt að stilla það, þar sem til þess gerðar stilliskrúfur væru þegar í ystu stöðu. Ásamt þessu kom í ljós að stýrisupphengja var ónýt og lét álitsbeiðandi skipta um hana.

Kveðst álitsbeiðandi hafa verið óánægður með að bifreiðin leitaði til hliðar og taldi hann hugsanlegt að orsökina væri grindarskekkja. Lét álitsbeiðandi því mæla upp grind bifreiðarinnar til að fá úr því skorið. Reyndist grindin skökk. Hafði álitsbeiðandi í kjölfarið samband við seljanda og viðurkenndi seljandi þá að bifreiðin hefði lent í ákomu með fyrrgreindum afleiðingum. Hefði grindin síðar verið rétt á verkstæði. Kveðst álitsbeiðandi ekki hafa verið upplýstur um þessi atriði við söluna með neinum hætti en hins vegar hafi seljandi tjáð sér að grind bifreiðarinnar hefði verið styrkt.

Segir álitsbeiðandi að seljandi hafi talið að orsök þess að bíllinn leitaði til hliðar væri líklegast sú að spyrna væri bogin og bauðst seljandi til að útvega nýja spyrnu. Ekki varð þó af því þar sem bifreiðin bilaði skömmu síðar, eða hinn 16. júní sl. Lýsti bilunin sér með þeim hætti að bifreiðin missti kraft og mikill reykur kom aftan úr henni. Var bifreiðinni komið á verkstæði Z skömmu síðar, eða hinn 18. júní. Á verkstæðinu var heddið tekið af vélinni og kom þá í ljós að einn stimpill var klofinn eftir endilöngu og var það talið orsök bilunarinnar. Ekki var að sjá að stimpillinn hefði skemmt út frá sér og rifið blokkina. Óskaði álitsbeiðandi eftir því að vélin yrði löguð og nýr stimpill settur í. Aðspurður um vélina kveðst álitsbeiðandi hafa sagt starfsmönnum verkstæðisins að nýr 2.8 lítra kjallari (blokk, stimplar, stimpilstangir,

stimpilboltar og legur) hefði verið settur í vélina 2005 og að vélin hefði verið endurbyggð hjá Æ.

Þegar starfsmenn verkstæðisins reyndu að útvega nýjan stimpil í vélina komust þeir að því að þeir stimplar sem í vélinni voru, voru ekki gerðir fyrir vélar með túrbínu, né heldur voru stimpilstangir og stimpilboltar vélarinnar gerðar fyrir túrbínuvélar, en vélin var þó útbúin túrbínu.

Í kjölfar þessa hafði álitsbeiðandi samband við seljanda og greindi honum frá stöðu mála. Að sögn álitsbeiðanda var seljandi sammála því að rangir stimplar væru í vélinni og að rekja mætti bilunina til þess. Hafði álitsbeiðandi þá samband við Æ og könnuðust þeir við að hafa sett vélina saman samkvæmt forskrift seljanda og töldu sig því ekki bera ábyrgð á ástandi vélarinnar, sem rekja megi til sérstakrar samsetningar hennar.

Að sögn álitsbeiðanda var seljandi ósammála þessu og taldi Æ bera ábyrgð á að rangir stimplar væru í vélinni. Æ hefði átt að benda sér á að stimplarnir væru ekki fyrir túrbínuvélar og bæru því ábyrgð á hvernig fór.

Kveðst álitsbeiðandi að þessu frágengnu hafa tjáð seljanda að hann hygðist kanna réttarstöðu sína. Þótti honum vera komnir fram alvarlegir gallar á bifreiðinni og taldi seljanda skylt að annaðhvort taka þátt í kostnaði við viðgerð á bifreiðinni eða að öðrum kosti taka bifreiðina til baka. Kveðst álitsbeiðandi einnig hafa haft samband við lögfræðing FÍB sem hefði talið líklegt að heimilt væri að rifta kaupunum.

Aftur kveðst álitsbeiðandi hafa haft samband við seljanda og boðið honum að taka sjálfur á sig þriðjung af kostnaði við viðgerð á vél bifreiðarinnar ef seljandi tæki á sig viðgerðir fyrir öðru, ella myndi álitsbeiðandi rifta kaupunum. Fóru samskipti aðila því næst fram gegnum bifreiðasölu þá er hafði milligöngu um söluna, en eftir þeirri leið var álitsbeiðanda tjáð að seljandi neitaði að taka þátt í nokkrum kostnaði vegna viðgerða.

Fór álitsbeiðandi þá með formlegum hætti fram á það við seljanda, eða hinn 13. júlí sl., að kaupunum yrði rift. Fer álitsbeiðandi fram á að endurgreiðslan á bifreiðinni verði kr. 1.050.000, en kaupverð var kr. 1.150.000. Er sú krafa að mati álitsbeiðanda sanngjörn og sé tekið tillit til kostnaðar við vinnu sem hann hafi lagt í bílinn eftir kaupin. Frá kaupunum hafi bifreiðinni verið ekið um 4500 km. Í álitsbeiðni er að finna, sundurliðað, kostnað við þær viðgerðir sem álitsbeiðandi hefur framkvæmt og/eða látið framkvæma á bifreiðinni og er sá kostnaður samtals kr. 261.000. Tekur álitsbeiðandi sérstaklega fram að hann reikni ekki kostnað fyrir eigin tímavinnu vegna téðra viðgerða. Ásamt þessu tekur álitsbeiðandi fram að hann hafi þurft að taka pallhýsi af bifreiðinni og í þeirri aðgerð hafi falist töluverð vinna og kostnaður, án þess að það sé frekar útlistað í álitsbeiðni.

Álitsbeiðandi tiltekur einnig nokkur smærri atriði sem galla, þar með talið að seljandi hefði lofað við kaupin að bæta sér bílaða felgu innan þriggja mánaða, en hafi ekki gert það fyrr en sjö mánuðum eftir kaup, þ.e. þegar vél bifreiðarinnar bílaði. Þá hafi fjarstýring fyrir samlæsingar á hurðum ekki virkað, en seljandi hafi látið álitsbeiðanda í té nýja fjarstýringu og tjáð honum að hann þyrfti einungis að fara með hana í tiltekna verslun og láta kóða hana til þess hún virkaði.

Meðfylgjandi álitsbeiðni er að finna afrit af kaupsamningi og afsali, yfirlýsingu frá verkstæðinu Z, sem skoðaði vél bifreiðarinnar, yfirlýsingu um riftun, dags. 13. júlí og yfirlýsingu frá verkstæði því er framkvæmdi athugun og mælingu á grind bifreiðarinnar.

IV

Andsvör seljanda

Seljandi rekur viðgerð, eða öllu heldur endurbyggingu, á vél bifreiðarinnar sem fór fram í október 2005 á verkstæði Æ. Segir seljandi að hann og starfsmenn Æ hafi vitað af tveimur bifreiðum með sambærilegum vélum og var í bíl seljanda þar sem sett hefði verið 3L blokk í vélina. Eftir að hafa ráðfært sig við annan þessara manna ákvað álitsbeiðandi að fara

sömu leið með vél sína. Voru allir varahlutir pantaðir í samráði við Æ. Kveðst seljandi hafa treyst mjög á ráðleggingar Æ um hvaða hlutir voru pantaðir í vélina til endurbyggingar á henni. Hafi það komið honum mjög á óvart að vélin sé í því ástandi sem hún er í dag, enda hafi vélin alla tíð reynst sér vel.

Seljandi kveðst hafa haft samband við Æ í kjölfar samskipta sinna við álitsbeiðanda í þeim tilgangi að kanna hvort rangir varahlutir hafi verið settir í vélina við endurbyggingu hennar. Leiddi sú könnun í ljós að 3L blokkinn sem notuð var í vél bifreiðarinnar, var með einu partanúmeri með svifarás og stimplum í og ekki var val um aðra 3L blokk eða aðra stimpla heldur en þá sem með blokkinni komu. Segir seljandi að samkvæmt upplýsingum frá Æ hafi ekki verið, á þeim tíma sem vélin var endurbyggð, hægt að kaupa svokallaða turbo stimpla í þessa blokk og sé það enn ekki hægt. Þá kom það fram hjá Æ að það hefði sett saman fleiri vélar með þessum hætti án þess að þær hefðu komið til baka bilaðar.

Í andsvörum seljanda er næst fjallað um grind bifreiðarinnar, en seljandi segir að við prufukeyrslu álitsbeiðanda á bifreiðinni fyrir kaupin í desember 2011, hafi seljandi tilkynnt álitsbeiðanda um allt það sem hann vissi um bílinn á þeim tíma, ásamt því að skoða bifreiðina ítarlega með honum, en hvort tveggja, reynsluakstur og skoðun hafi varað í um tvo tíma. Kveðst seljandi m.a. hafa bent álitsbeiðanda á bót fyrir aftan vinstra framhjól utan á grind bifreiðarinnar og tilkynnt honum að grindin hefði verið rétt og styrkt á þessum stað í kjölfar ákomu. Hafi viðgerðin farið fram á viðurkenndu verkstæði á vegum tryggingafélags og tjónið verið skráði í slysaferil sem kaupandi hefði getað flett upp. Mótmælir seljandi því að umrætt tjón hafi verið stórfellt, svo sem álitsbeiðandi heldur fram og bendir því til staðfestingar á tryggingafélagið sem bætti tjónið.

Seljandi gerir nokkrar athugasemdir við framkvæmd á mælingu á grind bifreiðarinnar. Samkvæmt mælingarblaði sem fylgi álitsbeiðni er bílinn skakkur um 2 mm hægra megin og 1 mm vinstra megin, umfram vikið. Skekkjan sé á neðri og aftari spyrnufestingu og er hún út á við, en samkvæmt því ætti hægra dekk að vera fram, en ekki aftur. Þá telur seljandi það stórkostlegan galla á framkvæmd grindarmælingarinnar að styrktarbiti sem spennir spyrnufestingarnar sundur hafi ekki verið tekinn úr bílnum á meðan að mæling var framkvæmd. Bifreiðar af umræddri tegund eigi það til að skekkja aftari spyrnufestingu inn á við og því hafi styrktarbiti verið settur á milli, en það útskýri þá yfirspennu sem á festingunum er, sem síðan veldur skekkju í mælingum á grindinni. Væri grindin skemmt eftir tjón væru áður nefndar spyrnufestingar spenntar inn en ekki út, þessu hafi nánar tilgreindir fagmenn á þessu sviði verið sammála.

Seljandi kveðst og hafa komist að því að álitsbeiðandi hafi farið með bifreiðina í hjólastillingu hinn 3. janúar 2012, nokkrum dögum eftir kaupin, án þess að nefna það í álitsbeiðni. Samkvæmt mælingarskýrslu sem seljandi aflaði vegna þeirrar mælingar, og er meðfylgjandi andsvörum, sé hjólastilling innan marka. Í kjölfar seinni hjólastillingarinnar segir seljandi að álitsbeiðandi hafi haft samband við sig og á þeim tímamarki haldi því fram að bifreiðin hefði frá því kaup fóru fram, leitað í aðra áttina. Þetta telur seljandi ekki geta staðist í ljósi þess að fyrri stillingin var innan marka. Í millitíðinni, þ.e. frá fyrri stillingu og þangað til sú síðari fór fram, tæpum fimm mánuðum síðar, haf álitsbeiðandi ekið bifreiðinni á fjöllum og í snjó. Þetta geti tekið verulega á bifreiðina og kveðst seljandi hafa ráðlagt álitsbeiðanda að láta hjólastilla bifreiðina eftir hvern vetur. Eftir að álitsbeiðandi hafði samband við hann eftir síðari hjólastillinguna hafi seljandi hins vegar boðist til að aðstoða hann við að komast að því hvað ylli að bifreiðin leitaði í aðra áttina. Skoðaði seljandi bílinn og sá fljótlega að hægri spyrna leit út fyrir að vera bogin. Bauðst seljandi til að fá lánaða aðra spyrnu og athuga hvort aksturslag bifreiðarinnar lagaðist ekki við það. Aldrei hafi komið til tals hver ætti að greiða fyrir nýja spyrnu, ef þörf reyndist á henni, en seljandi kveðst hafa verið tilbúinn til að skipta um spyrnuna álitsbeiðanda að kostnaðarlausu.

Seljandi kveðst taka á sig sök vegna felgu sem hann hafi ekki afhent á þeim tíma sem hann hafi lofað. Úr þessu hafi hann hins vegar bætt. Bendir seljandi á að nú sé álitsefndandi með varafelgu frá honum, sem hann hafi ekki skilað. Hvað varði þjófavarnarkerfi kveðst seljandi hafa haft samband við verslun þá sem hann hafi bent álitsefndanda á að hafa samband við. Verslunin hafi tjáð sér að hægt væri að smíða sérstakan takka við þjófavarnarkerfið, en þeir byðu ekki upp á slíka þjónustu. Kerfið væri hins vegar í lagi.

Þá rekur seljandi nokkur atriði sem ömuðu að bifreiðinni við sölu og seljandi kveðst hafa bent kaupanda á, en þar sem ekki verður ráðið af álitsefndni að álitsefndandi telji þau atriði til galla, heldur vísar til þeirra í sambandi við þær viðgerðir sem hann hefur kostað á bifreiðinni meðan hún hefur verið í hans umráðum, þykir ekki tilefni til að rekja þau frekar.

Að lokum hafnar seljandi því að bera kostnað vegna viðgerðar á vél bifreiðarinnar. Vélin hafi verið orðin sjö ára gömul og ekin 116.000 km. og ástand hennar nú yrði ekki rakið til þess að íhlutir við endurbyggingu hennar hefðu verið sérstaklega óvanalegir. Þá telur seljandi einkennilegt að grindarmæling nokkrum dögum eftir kaupin hafi verið innan marka, meðan að grindarmæling fimm mánuðum eftir kaup teljist ekki vera það. Þá bendir seljandi á að bifreiðin hafi verið fjórtán ára gömul, vél hennar hafi verið tekin upp fyrir sjö árum og búið sé að aka bifreiðinni 248.000 km. Bifreiðin hafi alla tíð verið breytt, fyrstu sjö árin á 33“ dekkjum og seinni sjö árin á 36“ dekkjum. Seljandi kveðst hafa tilkynnt álitsefndanda um allt það sem hann vissi um bifreiðina á þeim tíma sem kaupin fóru fram og telur að salan hafi farið fram með heiðarlegum hætti. Þá hafi álitsefndandi fengið bifreiðina með nokkrum afslætti, ásett verð hafi verið kr. 1.490.000, en söluverð kr. 1.150.000. Kaupandi hafi því fengið ríflegan afslátt.

V

Athugasemdir álitsefndanda við andsvör seljanda

Í athugasemdum álitsefndanda kemur fram að hann hafi sett sig í samband við verkstæðisformann Æ og fengi þær upplýsingar að af og frá væri að Æ hefði ráðlagt seljanda að setja vélin saman með þeim hætti sem hann gerði. Æ hefði ekki veitt neina umsögn um samsetninguna og seljandi hefði sjálfur keypt alla varahluti og komið með þá á verkstæðið til samsetningar. Af þessum ástæðum hefði Æ hafnað allri ábyrgð á málinu. Segir álitsefndandi að fram hefði komið í samtali hans við verkstæðisformanninn að til væru dæmi um að menn settu vélar saman á umræddan hátt í þeim tilgangi að auka afl vélarinnar, en því fylgdi mikil áhætta. Vegna yfirálags á stimplana þyrfti að skipta þeim út eftir 80.000 km., annars mætti búast við að stimplarnir gæfu sig, en slíkt gæti valdið miklum skemmdum á vélinni.

Álitsefndandi segir að seljandi hafi bent sér á bót á grind bifreiðarinnar, en hafnar þeirri fullyrðingu seljanda að seljandi hafi sagt sér að grindin hefði verið rétt og styrkt vegna umferðartjóns. Seljandi hafi einungis tjáð honum að hann hafi látið styrkja grindina á þessum stað, þar sem í bílum af umræddri gerð gæti það gerst að grindin bognaði. Við kaupsamning, þegar farið hafi verið yfir skráð tjón á bifreiðinni með sölumanni hafi seljandi heldur ekki getið þess að grindarviðgerðin hefði átt sér stað í kjölfar þess tjóns sem skráð var á bifreiðina.

Álitsefndandi hafnar þeirri fullyrðingu seljanda að hann hafi ekki nefnt hjólastillingu sem fram fór nokkrum dögum eftir kaupin, í álitsefndni. Vísar hann til þess að í álitsefndni komi fram að hann hafi farið með bílinn í hjólastillingu fljótlega eftir kaupin þar sem honum þótti bílinn leita til annarrar hliðar. Í þeirri stillingu hafi komið í ljós að vinstra framdekk ætti að vera 1 cm aftar og ekki hafi verið hægt að laga það þar sem stilliskrúfa var komin í botn. Aðilinn sem sá um stillinguna hafi tjáð sér að mjög líklegt væri að ástæða þessa væri skekkja í grind bifreiðarinnar. Segir álitsefndandi að spurningin hafi aldrei verið hvort hægt hafi verið að hjólastilla bifreiðina heldur hvort óhætt sé að aka bifreiðinni eða ekki. Þetta verði rakið til þess tjóns sem skráð sé í tjónaferil sem lítið tjón, en skv. tjónaskýrslu tryggingafélagsins þurfti þó að skipta út öllum hjólabúnaði bílsins vinstra megin og rétta grindina eftir tjónið.

Næst fjallaði álitseiddandi um bogna spyrnu. Segir álitseiddandi að seljandi hafi talið líklegra að spyrnan væri bogin, sem útskýrði þá vandkvæði við hjólastillingu, heldur en að grind bifreiðarinnar væri skökk. Þegar seljandi hafi borið saman spyrnuna sem var undir bílnum við þá spyrnu sem hann kom með hafi komið í ljós að sú sem undir bílnum var, var bogin. Telur álitseiddandi að seljandi hafi ætlað að greiða fyrir viðgerð vegna þessa, enda sé ljóst að spyrnan hafi þegar við kaupin verið bogin og einfalt sé að sýna fram á það með að bera saman niðurstöðu úr hjólastillingunni sem fór fram nokkrum dögum eftir kaupin, við hjólastillingu sem hægt væri að framkvæma nú.

Álitseiddandi fjallar því næst um felgu þá sem seljandi átti skv. kaupsamningi að standa skil á. Rekur hann að felgunni hafi verið skilað, en ekkert hafi verið fjallað um það í kaupsamningi að álitseiddanda bæri að skila þeirri felgu sem hann notaðist við í millitíðinni, en þá felgu mun seljandi hafa útvegað álitseiddanda til vara. Hins vegar hafi seljandi ekki sett sig á móti því að álitseiddandi fengi þá felgu til baka. Hvað varði samlæsingar bifreiðarinnar segir álitseiddandi að þær virki ekki nema að þjófavarnarkerfi hennar sé virkt. Vera kunni að hægt sé að lagfæra kerfið, en hafi ekki tekist.

Að lokum mótmælir álitseiddandi því að afsláttur hafi verið veittur af kaupverði bifreiðarinnar eða meintur afsláttur hafi verið í sambandi við einhverja galla sem kynnu að hafa verið á bifreiðinni. Athugasemdalaust samkomulag hafi verið um að kaupverð bifreiðarinnar skyldi vera kr. 1.150.000.

VI

Frekari athugasemdir seljanda

Seljandi kveðst hafa farið og talað við verkstæðisformann Æ. Í samtali þeirra hafi verkstæðisformaðurinn hafnað því að hafa sagt álitseiddanda að skipta þyrfti um stimpla í vélinni á 80.000 km. fresti og kvað þann skilningi byggðan á misskilningi álitseiddanda á útskýringum sínum. Segir seljandi að ef rétt væri að skipta þyrfti um stimpla á 80.000 km. fresti, hefði hann aldrei látið endurbyggja vélina með þeim hætti sem gert var. Þá hefði hann aldrei treyst bifreiðinni til fjallaferða ef sá möguleiki hefði verið fyrir hendi að vélin myndi bila af þessum sökum. Þá tekur hann fram að viðhaldi á vélinni hafi verið sinnt af mikilli nákvæmni á meðan bifreiðin var í hans eigu.

Þá segir seljandi að það sé rangt að hann hafi fullyrt að bót á grind bifreiðarinnar hafi verið sett í þeim tilgangi að styrkja grindina eingöngu. Hann hafi þvert á móti tjáð álitseiddanda að grindin hafi verið rétt í kjölfar umferðartjóns og þar af leiðandi styrkt. Eina fyrirbyggjandi aðgerðin sem hann muni eftir að hafa farið í á grindinni sé áður nefndur biti milli aftari og neðri stífufestinga að framan. Það sé sami biti og hefði átt að taka úr grindinni við grindarmælingu. Þá hafnar seljandi því að farið hafi verið yfir tjónasögu bifreiðarinnar með bifreiðasala að sér viðstöddum. Seljandi segist einfaldlega hafa tilkynnt álitseiddanda um tjónið, tilgreint að það hafi verið minniháttar og sýnt honum bótina á grindinni. Þá bendir seljandi á að bifreiðin hafi staðist hjólastillingu og ekki sé óalgengt að mikið breyttir bílar séu ekki alveg réttir hvað hjólin varðar.

Segir seljandi að samlæsing bifreiðarinnar virki. Einfaldlega þurfi að ýta á takkann í hurðarspjaldinu til að opna og læsa með samlæsingu. Kveðst seljandi ekki muna eftir því að samlæsingin hefði virkað á annan hátt og ef svo sé hafi þær verið bilaðar lengi og sennilega allan tímann sem hann átti bifreiðina.

VII

Niðurstæða kæruneftdarinnar

Kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur álitseiddanda og seljanda falli undir valdsvið neftdarinnar, 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, sbr. 2. og 3. mgr. 1. gr. laganna.

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 SP-708 28. desember 2011 fyrir kr. 1.150.000. Bifreiðin er árgerð 1998 og fyrsti skráningardagur hennar 22. október 1998. Bifreiðin var því rúmlega 13 ára á kaupdegi og hafði verið ekið 248.000 km. Þegar kaupin fóru fram samkvæmt því sem kemur fram í kaupsamningi og afsali.

Í kaupsamningi og afsali fyrir umþrættri bifreið, dags. 28. desember 2011 segir m.a. eftirfarandi:

„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 almennum reglum.“

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

„Þótt söluhlutur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekktum 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 megji ætla að vanrækslan hafi haft áhrif á kaupin.

c. hann [söluhluturinn] 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.“

Þá segir enn fremur í 3. mgr. 16. gr. neytendakaupalaga 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 kveðið á um upplýsingaskyldu seljanda og skoðunarskyldu kaupanda auk þess sem í a- lið 1. mgr. 17. 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.

Í kaupsamningi og afsali kemur fram að álitsbeiðandi staðfestir 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. Engar haldbærar upplýsingar hafa komið fram um það hvort verð á bifreiðinni hafi á þeim tíma er kaupin fóru fram verið svipað og viðmiðunarverð á sambærilegum bifreiðum enda má segja að verð á bifreiðum á þessum aldri geti verið mjög mismunandi og farið m.a. eftir því hvernig bifreiðin lítur út og hvernig virðist hafa verið farið með hana. Að mati kærunefndarinnar hvílir nokkuð rík skoðunarskylda á kaupendum mikið ekinna og breyttra jeppabifreiða, geti þeir því almennt ekki borið fyrir sig sem galla, atriði sem vel var hægt að sjá við skoðun þeirra sjálfra á bifreiðinni eða með því að láta óháðan aðila skoða bifreiðina.

Kærufnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að fátt bendi til þess að bifreiðin svaraði ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hafði gefið um hana, sbr. c-lið 1. mgr. 16. gr. Verður því ekki litið svo á að galli hafi verið til staðar á þeim grundvelli.

Í b-lið 1. mgr. 16. gr. laganna er fjallað um að hafi seljandi vanrækt að gefa upplýsingar um söluhlutinn, eða not hann sem hann hlaut að þekkja til og kaupandi mátti ætlast til að hann fengi upplýsingar um, geti það talist til galla. Álitsbeiðandi hefur tiltekið tvö atriði sem hann telur að seljanda hafi borið að upplýsa sig um, en ekki gert. Snýst fyrri atriðið um umferðaróhapp sem bifreiðin varð fyrir. Álitsbeiðandi fellst á að hafa fengið upplýsingar um að bifreiðin hafi lent í tjóni við kaupin, en seljandi hafi leynt því hve alvarlegt tjónið var og því sé um að ræða galla sem lýsi sér í því að grind bifreiðarinnar sé skökk, ekki sé hægt að hjólastilla hana og hún leiti aðra áttina í akstri. Þessu hefur seljandi mótmælt og bent á ágalla við framkvæmd mælinga á grind bifreiðarinnar sem og að vandræði við hjólastillingu eigi sér aðrar skýringar og stilling hafi verið innan marka, þó ekki væri hún fullkomin. Eins bent seljandi á að afar eðlilegt væri í tilviki mikið breyttra bifreiða að erfitt væri að eiga við hjólabúnað þeirra og að slíkar bifreiðar leituðu oftlega í aðra áttina í akstri innanbæjar. Fellst kærufndin, hvað þetta varðar, á rök seljanda, en telur einnig tilefni til að benda á að í breyttum jeppabifreiðunum er svo gott sem algilt, að til að gera bifreiðarnar stöðugri þá er svokallaður „Caster“ aukin. Þetta hefur þau áhrif að ekki er hægt að miða við upprunaleg gildi við hjólastillingar á slíkum bifreiðum.

Síðara atriðið varðar endurbyggingu á vél bifreiðarinnar en álitsbeiðandi telur að seljandi hafi verið skylt, við kaupin, að veita sér upplýsingar um hvernig endurbyggingu vélarinnar var hátað, þ.e. að vélin hefði verið endurbyggð með óvanalegum hætti. Þessu hefur seljandi einnig mótmælt. Kærufndin getur ekki tekið undir þá fullyrðingu álitsbeiðanda að vélin hafi verið byggð með svo óeðlilegum hætti, m.v. vél í breyttri jeppabifreið, að talist geti til atriðis sem seljanda hefði verið skylt að greina kaupanda nákvæmlega frá við kaupin enda sjö ár frá þeirri viðgerð og verið notuð af seljanda í allan þann tíma og þar til álitsbeiðandi kaupir bifreiðina á vandræða. Vél umþrættrar bifreiðar er nú með 3L blokk, en var áður með 2LT blokk. Mismunur á milli þessara blokka, þ.e. 2LT og 3L, felst í rúmtakinu. 2LT er 2400cc og 3L er 2800cc. Þá er 2LT gerð fyrir afgastúrbínu en 3L er ekki gerð fyrir afgastúrbínu. Samkvæmt því álit sem seljandi aflaði sér fyrir viðgerð vélarinnar árið 2005 um hvað best væri að gera varðandi vél bifreiðarinnar, þá höfðu nokkrir aðilar gert þessa breytingu þ.e. stækkað rúmtak vélarinnar með því að nota 3L blokkina og að sögn umboðsaðila nú, án vandræða í öll þessi ár. Þegar bifreiðum er breytt í 36“ breytingu þá er það oftlega gert í því augnamiði að bifreiðunum verði ekið við mjög krefjandi aðstæður fyrir búnað bifreiðarinnar. Við slíkar aðstæður þarf meira afl frá vél til að halda ferð og aðrar breytingar. Vélum breyttra jeppabifreiða hefur því oft verið breytt til að ná meira afli úr þeim. Svo er það að einhverju leyti farið með umþrætta bifreið, bæði hvað varðar vél hennar og pústkerfi. Álagið og breytingar getur síðan vissulega haft mikil áhrif á endingu hinna ýmsu hluta breyttra jeppabifreiða.

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 atvik að öðru leyti, sbr. a-lið 1. mgr. 17. gr. neytendakaupalaga. Skoðast hér í raun sömu atriði og að ofan, þ.e. hvort vél eða grind bifreiðarinnar hafi verið í mun verra ástandi en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla. Vill kærufndin af þessu tilefni taka fram að bifreiðin sem um er þrætt var orðin rúmlega 13 ára gömul, ekin 248.000 km., þar af tæplega 120.000 km. á vél og var breytt og hafði verið það frá því hún kom fyrst á götuna og var sl. 7 ár á 36“ dekkjum. Er því um að ræða gamla og breytta bifreið sem álitsbeiðandi mátti búast við að þyrfti mikið viðhald, hvort sem heldur væri á vél eða öðrum slithlutum bifreiðarinnar. Bifreiðar á jafn stórum dekkjum og hér um ræðir, rása að jafnaði á malbiki og taka í aðra hvora áttina eftir því hvernig vegurinn sem ekið er eftir, er slitinn, og hvernig hjólabúnaður þeirra er stilltur. Þetta er alkunna meðal

jeppaeigenda sem nota breytta jeppa. Þetta getur eins þýtt að ýmsir íhlutir þarfnast reglulegs viðhalds og viðgerða, þ.m.t. vél og aðrir slithlutir, svo sem spyrnur o.fl.

Samkvæmt framansögðu getur kærufélagið ekki fallist á að umþrætt bifreið sé haldin göllum í skilningi laga og hafnar því kröfum álitsbeiðanda um riftun.

VIII Álitsorð

Kröfu álitsbeiðanda, X, er hafnað.

Pétur Örn Sverrisson
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir