

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 4. mars 2014 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-832013:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 27. september sl. bað X, hér eftir einnig nefnd álitsbeiðandi, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hún telur vera á rafgeymi, sem hún keypti af Y, hér eftir einnig nefnt seljandi. Álitsbeiðandi krefst þess að seljandi greiði sér skaðabætur.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 30. september sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bærust þau hinn 14. október. Með bréfi, dags. 17. október, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvörin og bærust þær hinn 30. október. Með bréfi, dags. 22. nóvember, var seljanda gefinn kostur á að koma að frekari andsvörum og bærust þau hinn 5. desember. Með bréfi, dags. 13. desember, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að koma að frekari athugasemdum og bærust þær hinn 2. janúar. Með bréfi, dags. 8. janúar, var seljanda gefinn kostur á að koma að enn frekari andsvörum og frestur til þess til 22. janúar. Hinn 20 janúar tilkynnti seljandi að hann hygðist ekki koma að frekari gögnum í málinu. Engin frekari gögn bærust nefndinni.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Í álitsbeiðni og gögnum sem henni fylgdu kemur fram að í apríl 2012 keypti álitsbeiðandi rafgeymi í bifreið sína af seljanda á starfstöð hans á Ísafirði. Var rafgeymirinn af gerðinni Banner og var kaupverð hans um kr. 20.000. Segir álitsbeiðandi að vorið 2013 hafi rafgeymirinn farið að láta ófriðlega. Þar sem rafgeymirinn var nýr taldi álitsbeiðandi að eitthvað annað væri að bifreið hennar og fór því með hana í skoðun á verkstæði á Ísafirði í ágúst 2013. Þar var alternator bifreiðarinnar, ásamt rafgeyminum, prófaður og kom í ljós að rafgeymirinn var ónýtur. Segist álitsbeiðandi í kjölfarið hafa leitað að upplýsingum um rafgeyminn á netinu og fundið þar spjallsíður þar sem rafgeymar af sömu tegund voru sagðir koma illa út. Þá segir álitsbeiðandi að seljandi hafi sagst ábyrgjast rafgeyma í tvö ár og hafi hún því haft samband við hann. Fékk álitsbeiðandi það svar frá seljanda að notkunarleysi hefði valdið því að rafgeymirinn entist ekki lengur en raun bar vitni. Segir álitsbeiðandi að seljandi hafi í þessu til rökstuðnings vísað til þess að bifreið hennar hafði aðeins verið ekið að meðaltali um 6.000 km. á ári, þ.e. um 8.900 km. frá því rafgeymirinn var keyptur. Hafnaði seljandi því ábyrgð á rafgeyminum. Segist álitsbeiðandi því hafa þurft að kaupa sér nýjan rafgeymi og ísetningu á. Segist álitsbeiðandi vera ósátt við umrædd málalok og bendir á að hún viti mörg dæmi þess að rafgeymar bifreiða hafi enst lengur, þrátt fyrir lítinn akstur. Gerir álitsbeiðandi þá kröfu að seljandi greiði útlagðan kostnað hennar vegna kaupa á nýjum rafgeymi og ísetningu hans, ásamt verkstæðiskostnaði vegna athugunar á rafgeyminum, samtals kr. 36.163.

Meðfylgjandi álitsbeiðni er reikningur fyrir kaupum á nýjum rafgeymi, auk vinnu við bilanagreiningu og ísetningu á rafgeyminum, dags. 23. ágúst 2013, að fjárhæð kr. 36.163. Þá fylgir álitsbeiðni afrit af tölvupóstsamskiptum álitsbeiðanda við seljanda.

IV

Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda kemur m.a. fram að seljandi telur ljóst að of hár lekastraumur í bifreið áljitsbeiðanda og of lítil notkun hafi orsakað að rafgeymir áljitsbeiðanda entist ekki lengur en ljóst varð. Segir seljandi að of hár lekastraumur valdi því að rafgeymir afhlaðist hraðar en hann myndi gera í bifreið með eðlilegum lekastraum. Segist seljandi hafa leitað til umboðsaðila bifreiða af sömu gerð og bifreið áljitsbeiðanda og fengið þar þær upplýsingar um eðlilegan lekastraum í bifreiðum sömu gerðar og bifreið áljitsbeiðanda og sé eðlilegur lekastraumur í slíkum bifreiðum 0,02 amper. Mældur lekastraumur í bifreið áljitsbeiðanda hafi hins vegar verið á bilinu 0,3 til 0,4 amper eða 15-20 sinnum of hár. Þá segir seljandi að samkvæmt vefsíðu Umferðarstofu sé meðalnotkun fólksbifreiða á árinu 2012 11.805 km. á ári. Því megi segja að bifreið sem ekin sé um 6.000 km. á ári sé langt undir meðallagi. Áljitsbeiðandi hafi réttilega bent á að margir aki bifreiðum sínum undir meðalnotkun. Hins vegar sé ljóst að ef straumnotkun sé of mikil í bifreið sem ekki sé í mikilli notkun, skipti miklu máli að rafgeymirinn fái góða og reglulega hleðslu til að mæta lekastraumi. Þá bendi seljandi á að eðlileg hleðsla bifreiðar sé 13,8 til 14,4 volt. Í tölvupósti frá verkstæði því er gerði mælingu á bifreið áljitsbeiðanda komi hins vegar fram að bifreið áljitsbeiðanda hlaði 13,8 til 13,9 volt sem verði að teljast í minna lagi. Að lokum tekur áljitsbeiðandi fram að ending rafgeyma byggist mjög á meðferð og ástandi rafkerfis bifreiða og að samspila ofangreindra þátta komi ávallt til með að eyðileggja rafgeyma hraðar. Með vísan til ofangreinds hafnar seljandi öllum kröfum áljitsbeiðanda.

V

Athugasemdir áljitsbeiðanda við andsvör seljanda

Í athugasemdum áljitsbeiðanda við andsvör seljanda bendir áljitsbeiðandi m.a. á að í andsvörum seljanda komi fram að lekastraumur á bifreið áljitsbeiðanda sé of hár. Fram hafi komið að skv. umboðsaðila sé eðlilegur lekastraumur 0,02 amper en í bifreið áljitsbeiðanda hafi lekastraumurinn verið mældur 0,3 til 0,4 amper. Segir áljitsbeiðandi að hún hafi haft samband við verkstæðið sem framkvæmdi mælinguna og hafi hún fengið skýringar á því af hverju lekastraumur mældist svo hár. Sé bifreiðin mæld þegar útvarp, miðstöð og fleiri raftæki hennar eru í gangi, þá gefi það hækkaða mælingu á lekastraum bifreiðarinnar. Skv. upplýsingum frá umboðsaðila þurfi hins vegar að mæla lekastraum á sérstakan hátt. Slökkva þurfi á öllu í bifreiðinni, m.a. útvarpi, miðstöð og þjófavörn. Læsa því næst bifreiðinni og bíða í um 30 mínútur á meðan tölva bifreiðarinnar slekkur á sér. Að þessu loknu eigi að framkvæma mælingu. Segir áljitsbeiðandi að skv. upplýsingum frá verkstæðinu sem framkvæmdi mælinguna hafi þetta ekki verið gert við mælinguna sem útskýri því hve hár lekastraumur mældist. Þá segir áljitsbeiðandi að lekastraumur í bifreið eins og hennar eigi ekki að geta skemmt rafgeymi nema að bifreiðin standi óhreyfði í um 2 til 3 vikur. Segir áljitsbeiðandi að svo lengi hafi bifreið hennar aldrei staðið óhreyfð. Þvert á móti sé bifreiðin hreyfð næstum daglega í a.m.k. 8 km. til og frá vinnu. Bifreiðin fái þó stundum frí á sunnudögum. Þó vegalengdir á Ísafirði séu ekki miklar þá ættu 8 km. á dag að nægja til að hlaða geymi. Miðað við að bifreiðinni sé ekið um 6.500 km. á ári, þá sé meðalakstur hennar hvern dag um 18 km., eða 21 km. ef bifreiðin fær frí á sunnudögum. Segist áljitsbeiðandi því ekki taka mark á því að það sé á hennar ábyrgð að geymirinn entist ekki lengur en eitt ár vegna notkunarleysis. Þá bendir áljitsbeiðandi á að í andsvörum seljanda komi fram að eðlileg hleðsla bifreiðar sé á bilinu 13,8 til 14,4 volt. Bifreið hennar hlaði 13,8 til 13,9 volt. Seljandi segi að það sé í lægri kantinum. Hins vegar sé eðlileg hleðsla frá 13,8 voltum. Telur áljitsbeiðandi að ljóst sé að bifreið hennar hlaði rafgeyma eðlilega.

VI

Frekari andsvör seljanda

Í frekari andsvörum seljanda kemur m.a. fram að álitsbeiðandi telur að óháð því hvort mæling á lekastraum bifreiðarinnar var framkvæmd með réttum hætti sé ljóst að rafgeymirinn sé ónýtur eftir aðeins árs notkun. Þá hafi verkstæðið sem framkvæmdi mælinguna talið að rafgeymirinn hefði ekki átt að verða ónýtur svo fljót nema að ef bifreiðin hefði staðið lengi óhreyfð. Þá bendir álitsbeiðandi á að hinn nýi rafgeymir sem settur var í bifreiðina í ágúst sl. sé enn í góðu lagi, en ætti, ef rök seljanda stæðust, þegar að vera orðinn lélegur. Bendir álitsbeiðandi á, máli sínu til stuðnings að í desember sl. hafi bifreið hennar staðið óhreyfð í 10 daga, en að þeim tíma loknum rokið í gang. Þá hafi það verið vandkvæðalaust að ræsa bifreiðina í miklum frosthörkum í nóvember sl. Telur álitsbeiðandi því sem fyrr að rafgeymir sá er hún keypti af seljanda, hafi verið haldinn galla.

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 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 rafgeymi af gerðinni Banner seljanda á um kr. 20.000 í apríl 2012. Í ágúst sl. var rafgeymirinn metinn ónýtur af verkstæði. Álitsbeiðandi telur að rafgeymirinn hafi verið haldinn galla og krefst þess að seljandi greiði sér skaðabætur. Seljandi hefur hafnað kröfum álitsbeiðanda á þeim grundvelli að ástand rafkerfis bifreiðar álitsbeiðanda hafi valdið því að rafgeymirinn entist ekki lengur en raun bar vitni.

Um galla er fjallað í 15. og 16. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Í a-lið 1. mgr. 16. gr. segir að söluhlutur teljist gallaður ef „hann sé ekki í samræmi við þær kröfur sem fram koma í 15. gr.“ 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.“ 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.

Samkvæmt gögnum málsins mun athugun verkstæðisins á rafgeymi og rafal í bifreið álitsbeiðandi hafa farið fram með þeim hætti að fyrst var bifreiðinni gefið start, enda straumlaus. Því næst var kerfisspenna bifreiðarinnar mæld og reyndist hún vera 13,8 til 13,9 volt. Þá var lekastraumur bifreiðar álitsbeiðanda mældur og reyndist hann vera 0,3 til 0,4 amper. Var rafgeymirinn því næst látinn standa yfir nótt. Eftir nóttina mældist rafgeymirinn rúm 11 volt. Við álagsmælingu féll spennan niður í 7 volt. Í kjölfarið mat verkstæðið rafgeyminn ónýtan. Af gögnum málsins verður ekki ráðið að verkstæðið hafi hlaðið rafgeyminn áður en það mat hann ónýtan. Vill kærunefndin benda á að hleðsla geymisins hefði verið nauðsynlegur þáttur í því að meta rýmd og getu rafgeymisin rétt. Fær kærunefndin þannig ekki séð af gögnum máls að álagsmæling verkstæðisins hafi verið framkvæmd með fullnægjandi hætti. Telur kærunefndin því að ekki sé hægt að byggja á mati verkstæðisins um það hvort rafgeymir álitsbeiðanda var í raun og veru ónýtur.

Þá vill kærunefndin benda á að samkvæmt mælingu verkstæðisins kom einnig í ljós að lekastraumur bifreiðar álitsbeiðanda er í herra lagi, sem bendir til þess að að einhver útleiðsla hafi verið í bifreiðinni sem hefur þá valdið því geta hins nýja rafgeymis hafi hægt og bítandi minnkað þar til getan var orðin svo lítil, að rafgeymirinn gat ekki veitt næga orku til að ræsa bifreiðina. Í sjálfu sér, þarf þetta ekki að þýða að rafgeymirinn hafi verið orðið ónýtur í ágúst

2013, heldur hefði e.t.v. nægt að hlaða hann upp og kanna í kjölfarið getu hans. Skv. því sem að framan er rakið var það hins vegar ekki gert. Telur kærufndin því ekki í leitt í ljós hvort rafgeymir álitsbeiðanda var í raun og veru orðinn ónýtur í ágúst 2013, né heldur að rafgeymirinn hafi verið haldinn galla í skilningi laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Verður því kærufndin að hafna kröfum álitsbeiðanda.

VI
Álitsorð

Kröfum álitsbeiðanda, X, er hafnað.

Pétur Örn Sverrisson
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir