

Álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 29. desember 2017 gaf kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu M-49/2017.

I

Álitaefni og kröfugerð

Þann 4. júlí 2017 bað X, hér eftir nefndur álitsbeiðandi, um álit kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á notaðri bifreið af Y, hér eftir nefndur seljandi. Álitsbeiðandi segir bifreiðina gallaða og krefst aðallega riftunar á kaupunum en til vara skaðabóta.

II

Málsmeðferð kærunefndarinnar

Með bréfi, dags. 11. júlí 2017, var seljanda gefinn kostur á andsvörum við álitsbeiðninni og honum veittur tveggja vikna frestur til að skila þeim. Andsvör seljanda bárust nefndinni 14. ágúst 2017. Frekari athugasemdir bárust nefndinni ekki. Með bréfi, dags. 22. september 2017, var aðilum tilkynnt að kærunefndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi keypti bifreiðina XX-000, af gerðinni Isuzu Trooper, árgerð 1999, á 750.000 krónur af seljanda þann 13. janúar 2017, og var bifreiðin ekin 199.537 km., en álitsbeiðandi greiddi kaupverðið með beinum skiptum á bifreiðinni XY-000, Ford Focus c-max árgerð 2006. Álitsbeiðandi kveðst hafa kannað ástand bifreiðarinnar fyrir kaupin með reynsluakstri, spurningum til seljanda og hann hafi kannað vélarrými bifreiðarinnar. Kveðst álitsbeiðandi ágætlega kunnugur bifreiðum þó hann sé ekki lærdur bifvélavirki en hann segist ekki hafa séð neitt sem benti til að eiginleikar bifreiðarinnar væru lakari en almennt mætti gera ráð fyrir. Seljandi benti álitsbeiðanda á að ýmsar lagfæringar hefðu farið fram á bifreiðinni og m.a. væri í henni ný túrbína. Álitsbeiðandi gerði ráð fyrir að þær upplýsingar væru réttar þar sem hann taldi sig sjá nýja túrbínu í vél bifreiðarinnar.

Bifreiðin bilaði þann 29. janúar 2017, 15 dögum eftir kaupin þegar álitsbeiðandi hafði ekið henni um 1.500 km. Bilunin lýsti sér þannig að bifreiðin drap skyndilega á sér en við skoðun kom í ljós að smurolíustaða var í lágmarki og álitsbeiðandi bætti því smurolíu á bifreiðina. Bifreiðin fór aftur í gang en drap aftur á sér skömmu síðar og þá var smurolíustaðan aftur komin í lágmark. Að sögn álitsbeiðanda var bifreiðin dregin til Reykjavíkur og hefur henni ekki verið ekið síðan. Álitsbeiðandi tilkynnti seljanda um bilunina án ástæðulauss dráttar og krafðist svo riftunar auk greiðslu útlagðs kostnaðar með bréfi sem var mótttekið þann 13. mars 2017. Þann 30. mars 2017 barst bréf frá seljanda þar sem kröfum álitsbeiðanda var hafnað. Álitsbeiðandi sendi annað bréf þann 17. maí 2017 þar sem tilboð var lagt fram til að setta málið en seljandi hafnaði því tilboði 19. júní 2017.

Álitsbeiðandi telur að bifreiðin hafi verið haldin galla samkvæmt lögum nr. 50/2000 um lausafjárkaup (lkpl.) og sá galli sé verulegur, sbr. 1. mgr. 39. gr. laganna. Sá galli er samkvæmt álitsbeiðanda að „túrbína bifreiðarinnar eyðilagðist með þeim afleiðingum að öxull í túrbínu og legur eyðileggjast vegna smurleysis á túrbínu.“ Bifreiðin hafði farið í viðgerð þegar hún var í eigu seljanda, þar sem var skipt um túrbínu þann 4. október 2015 og telur álitsbeiðandi, samkvæmt yfirlýsingu vélvirkja, að bilunin hafi orðið því „pick up“ rör var brotið og aðskotahlutur úr eldri túrbínu var í útblásturskerfi bifreiðarinnar. Þannig megi rekja

bilunina til ófullnægjandi viðgerðar á túrbínunni sem leiði til þess að bifreiðin var haldin galla við kaupin. Álitsbeiðandi tilkynnti bæði viðgerðaraðila og seljanda um bilunina en hvorugur vildi koma til móts við tjón álitsbeiðanda að hans sögn eða kanna ástand bifreiðarinnar. Að sögn viðgerðaraðila bað seljandi aðeins um að skipt yrði um túrbínu í bifreiðinni en ekki að skoðað yrði hvað hafi orsakað bilunina. Seljandi hafi ekki veitt upplýsingar um það við sölu samkvæmt álitsbeiðanda. Álitsbeiðandi segir að seljandi hafi sérstaklega látið þess getið við sölu bifreiðarinnar að túrbína bifreiðarinnar væri ný og seljandi gæti framvísað reikningum um viðgerðina. Segir álitsbeiðandi að væntingar hafi skapast um að viðgerðin hafi verið framkvæmd eðlilega og að nýja túrbínan hefði eiginleika nýrrar túrbínu.

Álitsbeiðandi krefst þess aðallega að kaupunum verði rift enda sé gallinn verulegur samkvæmt 1. mgr. 39. gr. lkpl. og hafi bifreiðin aðeins verið akstursfær í tvær vikur frá því hún var keypt þann 13. janúar 2017. Að sögn álitsbeiðanda hefur viðgerðaraðili viðurkennt að hafa ekki framkvæmt viðgerðina í samræmi við leiðbeiningar sem fylgja þarf samkvæmt umboðsaðila þegar skipt er um túrbínu og því hafi bifreiðin ekki verið löguð í samræmi við reikning fyrir viðgerðinni. Segir álitsbeiðandi að hann hefði ekki keypt bifreiðina ef þessar upplýsingar hefðu legið fyrir við sölu. Álitsbeiðandi segir ljóst að vél bifreiðarinnar sé illa farin og bifreiðin fari ekki í gang þrátt fyrir að álitsbeiðandi hafi ásamt vélvirkja skipt um túrbínu bifreiðarinnar. Þannig telur álitsbeiðandi ljóst að bilun bifreiðarinnar 27. janúar 2017 sé af sama toga og sú sem orsakaði fyrri viðgerð á túrbínu bifreiðarinnar í lok árs 2015. Segir álitsbeiðandi að meiriháttar viðgerða sé þörf á bifreiðinni og kostnaðurinn sé meiri en svo að forsvaranlegt sé að gera við hana. Að sögn álitsbeiðanda hefur kostnaður vegna bilunarinnar verið eftirfarandi:

Túrbína og túrbínupakkning – 107.000 krónur.
R/p skynjarar og rafmagnslagnir – 24.000 krónur.
Vinna við lagfæringu – 110.000 krónur.
Álestur á vélartöflu – 10.000 krónur.
Þétting og pick up rör – 13.902 krónur.
Samtals = 667.848 krónur.

Þá kveðst álitsbeiðandi hafa slasast við að koma spotta á bifreiðina sem orsakaði tveggja vikna óvinnufærni og því sé óbeint tjón orðið umtalsvert. Álitsbeiðandi krefst því riftunar vegna verulegs galla í skilningi 1. mgr. 39. gr. lkpl. auk þess að útlagður kostnaður verði bættur að fjárhæð 667.848 krónur, með dráttarvöxtum frá 13. apríl 2017.

Álitsbeiðandi krefst þess til vara að seljandi greiði skaðabætur að mati kærunevndarinnar vegna galla á bifreiðinni samkvæmt 40. gr. lkpl. Farið er fram á að bifreiðin verði verðmetin í því ástandi sem hún er og mismunur núverandi markaðsverðs verði dregið frá upphaflegu kaupverði og útlagður kostnaður lagður þar ofaná. Álitsbeiðandi segir að kostnaður við að koma bifreiðinni í aksturshæft ástand sé eftirfarandi:

Túrbína og túrbínupakkning – 109.523 krónur.
R/p skynjarar og rafmagnslagnir – 24.423 krónur.
Áætluð vinna við lagfæringu – 110.000 krónur.
Álestur á vélartöflu – 10.000 krónur.
Þétting og pick up rör – 13.902 krónur.
Áætlaður kostnaður fyrir afnot af bifreið SZ-417 – 400.000 krónur.
Áætlaður kostnaður við lagfæringu á vél – 400.000 krónur.
Samtals = 1.067.084 krónur.

IV Andsvör seljanda

Í andsvörum seljanda hafnar hann kröfum álitsbeiðanda. Seljandi telur sig hafa áreiðanlegar heimildir fyrir því að bilun bifreiðarinnar hafi átt sér stað eftir áhættuskipti eða þann 29. janúar 2017 og að bifreiðin hafi ekki verið gölluð við sölu.

Seljandi vísar til þess að hann hafi upplýsingar frá tveimur einstaklingum sem eru kunnugir álitsbeiðanda og seljanda um að álitsbeiðandi hafi farið í jeppaferð helgina 27.-29. janúar 2017 þar sem bifreiðin hafi drepist á sér á heimleið úr ferðinni þann 29. janúar og reynt hafi verið að koma henni í gang með því að draga hana, án árangurs. Síðar hafi álitsbeiðandi og samferðamenn hans áttað sig á því að það vantaði smurolíu á bifreiðina og skilið hana eftir. Seljandi bendir á að mikilvægt sé að nægilegt magn smurolíu sé á bifreið svo túrbínan verði ekki fyrir hnjaski. Telur seljandi að „framangreindar aðfarir álitsbeiðanda séu orsök þess að túrbína bifreiðarinnar hafi gefið sig“.

Þá dregur seljandi í efa að túrbínan hafi verið gölluð þegar viðskiptin fóru fram þar sem seljandi notaði bifreiðina umtalsvert án vandkvæða frá því að skipt var um túrbínu þar til viðskiptin fóru fram. Frá því að viðgerðin fór fram hafði seljandi ekið bifreiðinni 5.671 km. áður en álitsbeiðandi festi kaup á henni. Þá hafi bifreiðinni verið ekið 1.583 km. frá kaupunum en túrbínan hafi ekki gefið sig fyrir en í framangreindri jeppaferð.

Seljandi bendir einnig á að bifreiðin hafi fengið skoðun án athugasemda þann 3. maí 2016 þegar bifreiðinni hafi verið ekið 2.691 km. frá viðgerðinni. Þá hafi álitsbeiðandi skoðað bifreiðina vel fyrir kaupin og ekki séð neitt athyglisvert við hana þrátt fyrir að teljast sérfræðingur á þessu sviði. Seljandi segir að frásögn álitsbeiðanda af samskiptum álitsbeiðanda við viðgerðaraðila bifreiðarinnar sé ekki rétt. Kveðst seljandi hafa haft samband við viðgerðaraðilann sem sagðist ekki hafa sagt við álitsbeiðanda að hann hefði aðeins skipt um túrbínu án þess að skoða hvað hafi orsakað bilunina. Seljandi mótmælir því einnig að hann hafi sagt við álitsbeiðanda að túrbínan hafi verið ný eða slíkt en hann sagði að skipt hafi verið um túrbínu í lok september árið 2015, sem sé staðreynd. Kveðst seljandi með slíkri upplýsingagjöf ekki hafa tekið á sig ábyrgð á skemmdum á túrbínunni vegna ógætilegrar meðferðar álitsbeiðanda.

Seljandi telur að í ljósi framangreinds hafi bifreiðin ekki verið haldin galla við kaupin og hvorki skilyrði til að rifta kaupum né til greiðslu skaðabóta. Einnig er bent á að ágreiningur sé í málinu um sérfræðileg atriði og atvik málsins sem þarfnist vitnaskýrslna og álits sérfróðra aðila. Þar sem kærunefndin hafi takmarkaðar heimildir til slíks geti henni reynst ófært að leysa úr málinu.

V

Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd 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 kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa. Viðskipti aðila falla undir lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

Líkt og framan er rakið keypti álitsbeiðandi bifreiðina XX-000 þann 13. janúar 2017 fyrir 750.000 krónur. Bifreiðin er árgerð 1999 og var því tæplega 18 ára á kaupdegi og við kaupin hafði hún verið ekin 199.537 km. Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni, dags. 13. janúar 2017, segir m.a. eftirfarandi: „Ökutækið selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur kynnt sér og sætt sig við.“

Kærunefndin álitur að um kaupin gildi 19.-20. gr. laga um lausafjárkaup nr. 50/2000 (hér eftir lkpl.), 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 heiðarleika 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 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. Þá er í 21. gr. lkpl. kveðið á um tímamark galla, en við mat á því hvort söluhlutur er gallaður ber að miða við það tímamark þegar áhættan af söluhlut flýst til kaupanda, jafnvel þó gallinn komi ekki fram fyrir en síðar. Samkvæmt 2. mgr. ber seljandi ábyrgð á galla sem kemur fram síðar ef ástæðu gallans má rekja til vanefnda af hans hálfu.

Álitsbeiðandi telur galla vera á bifreiðinni en hann segir að 15 dögum eftir kaupin hafi bifreiðin bilað þannig að bifreiðin drap á sér. Yfirlýsing bifvélavirkja hefur verið lögð fram af hálfu álitsbeiðanda í málinu en þar kemur fram að öxull hafi verið brotinn og að í útblásturskerfi túrbínu hafi mátt greina gamalt brot frá eldri túrbínu. Þá sagðist bifvélavirkinn hafa opnað olíupönnu og séð að olíufæðurör og fleiri hlutar vélarinnar hefðu brotnað svo smurþrýstingur vélarinnar var ekki nægjanlegur. Ástæður bilunarinnar eru að mati bifvélavirkjans þær að smurþrýstingur var ekki nægjanlegur fyrir túrbínu sem leiddi til þess að túrbínan eyðilagðist af völdum smurleysis. Þá hafi fyrri viðgerð ekki verið fullnægjandi. Taldi bifvélavirkinn að brot af fyrri túrbínu geti einungis komist í útblásturskerfi túrbínu ef ekki hefur verið gætt að því að hreinsa öll brot og farið vel yfir olíufæðurör.

Seljandi mótmælir notkun þessarar yfirlýsingar þar sem hennar var aflað einhliða af álitsbeiðanda. Telur seljandi að sönnunargildi yfirlýsingarinnar sé ekkert auk þess sem viðkomandi bifvélavirki hafi ekki þær upplýsingar sem seljandi hefur um málið.

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa getur í ljósi atvika ekki fallist á að bifreiðin hafi ekki svarað til þeirra upplýsinga sem seljandi hafði gefið um hana, sbr. a-lið 1. mgr. 19. gr. lkpl. Fyrir liggur að skipt var um túrbínu í bifreiðinni árið 2015 og að þær upplýsingar voru gefnar við kaupin. Telur nefndin jafnframt vandséð að seljandi hafi vanrækt að gefa upplýsingar um atriði sem verulegu máli skiptu um bifreiðina og honum voru ljós, sbr. b-lið 1. mgr. 19. gr. lkpl. Í því sambandi ber að líta til þess að ekki er sannað í málinu að upphafleg viðgerð hafi verið ófullnægjandi og seljandi hafi vitað um það, enda hafði bifreiðin komist athugasemdalaust í gegnum aðalskoðun nokkru eftir viðgerðina. Verður því ekki talið að vanræksla hafi átt sér stað af hálfu seljanda 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 atvik að öðru leyti, sbr. c-lið 1. mgr. 19. gr. lkpl. Álitsbeiðandi telur að galli hafi verið á bifreiðinni á þeim tíma er hann festi kaup á henni en þeir hafi komið í ljós stuttu eftir að hann hóf að nota hana. Í ljósi þess að

umræddir annmarkar komu fram á bifreiðinni aðeins tveimur vikum eftir kaupin telur kærufndin að álykta megi svo að umræddir gallar hafi verið til staðar á kaupdegi. Seljandi hefur borið því við að álitsbeiðandi hafi ekið bifreiðinni á þann hátt að skemmdir hafi orðið á túrbínunni en sú fullyrðing er ekki sönnuð í málinu þrátt fyrir að akstur álitsbeiðanda geti hafa haft áhrif á að afleiðingar bilunarinnar komu fram. Hins vegar ber einnig að líta til þess að bifreiðin hafði verið keyrð um 1.500 km. eftir kaupin á aðeins tveimur vikum.

Bifreiðin var seld á 750.000 krónur og var tæplega 18 ára við sölu og hafði verið keyrð 199.537 km. Verð á notuðum bifreiðum á þessum aldri getur verið mjög mismunandi og farið m.a. eftir því hvernig bifreiðin lítur út og hvernig virðist hafa verið farið með hana. Telur kærufndin að kaupverðið hafi verið eðlilegt miðað við þær forsendur sem fyrir liggja í málinu. Er það mat kærufndarinnar af öllu ofangreindu að bifreiðin hafi verið haldin galla við sölu í skilningi c-liðar 1. mgr. 19. gr. lkpl.

Kærufndin álítur hins vegar að álitsbeiðandi hafi ekki uppfyllt skoðunarskyldu sína að fullu við kaupin, sbr. 20. gr. lkpl. Álitsbeiðandi fór ekki með bifreiðina í söluskoðun en segist þó nokkuð fróður um bifreiðar. Þegar um eldri bifreiðar er að ræða getur kaupandi ekki gert ráð fyrir að þær séu í fullkomnu standi enda er iðulega kominn tími á viðgerðir eða viðhald sem nauðsynlegt og eðlilegt er eftir margra ára notkun. Ítarleg skoðun á sérstaklega við þegar viðgerðir hafa farið fram áður vegna bilunar líkt og á túrbínu bifreiðarinnar. Það að umþrætt bifreið hafi verið 18 ára gömul á söludegi og ekin tæplega 200.000 km. við sölu gaf álitsbeiðanda enn ríkari ástæðu til að skoða hana vandlega.

Álitsbeiðandi hefur farið fram á riftun á kaupunum en til vara greiðslu á viðgerðarkostnaði. 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 heildarmat þar sem m.a. verður að líta til atvika máls og hvort unnt sé að bæta úr gallanum eða ekki. Þegar litið er til þess að álitsbeiðandi hafi ekki uppfyllt skoðunarskyldu sína að fullu svo og að unnt er að gera við bifreiðina, þó kostnaður við viðgerðina liggi ekki að öllu leyti fyrir, álítur kærufndin að ekki séu fyrir hendi skilyrði til að rifta kaupunum.

Samkvæmt 1. mgr. 34. gr. lkpl. getur kaupandi krafist þess að seljandi bæti úr galla fyrir eigin reikning við tiltekna aðstæður. Í ljósi atvika málsins er ekki unnt að fallast á að seljanda beri að bæta viðgerðarkostnað á bifreiðinni að fullu en þar hefur hár aldur bifreiðarinnar áhrif auk þess að álitsbeiðandi uppfyllti ekki skoðunarskyldu sína að öllu leyti með hliðsjón af aðstæðum. Þá er ekki fyllilega ljóst hvort akstur álitsbeiðanda hafi haft áhrif á afleiðingar og umfang þeirra bilana sem komu upp vegna gallans, sem þó er talið að hafi verið að einhverju leyti til staðar við sölu. Álítur kærufndin að seljanda beri hæfilega að greiða 125.000 krónur af viðgerðarkostnaði samkvæmt framlögðum reikningi vegna viðgerðarkostnaðar.

VI Álitsorð

Seljanda, Y, ber að greiða álitsbeiðanda, X, 125.000 krónur af viðgerðarkostnaði vegna viðgerðar á bifreiðinni XX-000 samkvæmt framlögðum reikningi.

Áslaug Árnadóttir
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Hrannar Már Gunnarsson