

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 19. janúar 2011 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-142/2010:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 10. nóvember sl. bað X, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna kaupa á bifreiðinni xx af Y 14. júní 2010 fyrir kr. 1.270.000. Álitsbeiðandi gerir kröfu til þess að fá kr. 450.000 í afslátt af kaupverði bifreiðarinnar. Þá gerir álitsbeiðandi kröfu til þess að fá að skila dekkjum sem hann fékk hjá seljanda til að mæta kostnaði við viðgerð á bifreiðinni.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 26. nóvember sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau 6. desember Með bréfi, dags. 8. desember, var álitsbeiðanda gefinn kostur á að gera athugasemdir við andsvör seljanda og bárust þær 17. desember. Með bréfi, dags. 10. janúar sl., var aðilum tilkynnt að málið hefði verið tekið til afgreiðslu kæruneftndarinnar.

III

Samkvæmt kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni xx, dags. 14. júní 2010, er hún af gerðinni Nissan Terrano II, fyrst skráð 29. september 2001. Bifreiðin var ekin 125.000 km fremur en 128.000 þegar kaupin fóru fram, en það verður ekki glögglega séð af skjalinu.

Álitsbeiðandi kveðst hafa reynsluekið bifreiðinni fyrir kaupin og ekki orðið var við neitt óeðlilegt við þann akstur. Hjá Bílasölu Z sem hafi auglýst bifreiðina til sölu hafi komið fram að hún hefði verið skoðuð hjá Frumherja í febrúar og engar athugasemdir gerðar, en frá þeim tíma þar til í maí hafi bifreiðin verið „lögð inn“ og því ekkert notuð í þann tíma. Álitsbeiðandi kveðst hafa fengið mág sinn til þess að skoða bifreiðina með sér þar sem hann þekki meira til bifreiða og við þá skoðun hafi komið í ljós að olía hafi lekið niður af vél. Seljandi hafi gefið þá skýringu að hann hefði verið að skipta um síu og þess vegna sæjust merki um olíuleka. Þá hefði seljandi sagst hafa skipt um túrbínu og „farið í öll hjól og yfirfarið legur og bremsur.“ Seljandi starfi sem skoðunarmaður bifreiða hjá Frumherja á Akureyri og álitsbeiðandi segist því ekki hafa talið þörf á því að fara með bifreiðina í sérstaka söluskoðun sem hefði verið framkvæmd hjá Frumherja hvort sem var.

Olíulekinn hafi haldið áfram næstu daga og því hafi verið farið með bifreiðina á verkstæði til athugunar en þá hafi verið búið að aka bifreiðinni 127.410 km. Verkstæðismaður hafi sagt að mikið þyrfti að taka í sundur til þess að stöðva lekann og myndi það ekki svara kostnaði fyrr en og ef gera þyrfti við „olíufótinn.“ Skipt hafi verið um olíufótinn 27. júlí 2010 og þá hafi jafnframt átt að gera við olíulekann sem ekki hafi tekist. Önnur tilraun hafi verið gerð 24. ágúst 2010 sem ekki hafi tekist og í þriðja sinn,

þ.e. 23. september 2010, hafi verið gert við lekann en þá hafi verið búið að aka bifreiðinni 134.021 km. Þá segir orðrétt í álitsbeiðni:

„Endurteknar viðgerðir vegna olíuleka segir verkstæðið stafa af því að þegar skýring fannst á leka hafi verið eðlilegt að laga það (t.d. skipt um O hringi og pakkningar) og sjá til hvort komist hefði verið fyrir lekann. Þegar svo reyndist ekki vera var leitað að leka áfram og þegar næsti leki fannst var hann lagaður. Þetta bendir til þess að olíulekinn hafi verið til staðar á nokkrum stöðum í vélinni (sjá reikninga frá C verkstæði). Þessu til viðbótar má nefna að bíllinn var settur í smur þann 31. ágúst 2010 þar sem skipt var um allar olfúr og margar síur þar sem smurstöð taldi þörf á slíku (sjá reikning frá N1 smurstöð). Þegar við fórum að athuga með skoðunarsögu bílsins, þ.e. skoðanir hjá Frumherja, þá kemur í ljós að seljandi hafði sjálfur skoðað bílinn 3. desember (bíll ekinn 126.402) og þá sett út á lekamengun (sjá meðfylgjandi skýrslu úr ökutækjaskrá). Einnig er ábending um olíuleka í skoðun frá 2007 sem seljandi, sem starfsmanni Frumherja, mátti vera kunnugt um. Ljóst er því að lengi hefur verið vandamál með olíuleka í bílnum – nokkuð sem okkur var ekki sagt frá.“

Álitsbeiðandi lýsir því síðan að í ljós hafi komið rúmri viku eftir að kaupin voru gerð að olíufótur hafi verið bilaður og um hann hafi verið skipt eins og rakið er hér að framan. Þá segir álitsbeiðandi að fljótlega hafi tekið að bera á því að ABS ljósið í mælaborðin hafi kviknað af og til og í júlílok hafi heyrst miklir skruðningar þegar stigið hafi verið á bremsuna og eins hafi heyrst núningshljóð þegar ekið hafi verið af stað. ABS ljósið hafi haldið áfram að kvikna af og til. Hinn 13. september hafi verið farið með bifreiðina á verkstæði og þá komið í ljós að bremsuklossar hafi verið ónýtir og um þá skipt. Þá segir orðrétt í álitsbeiðni:

„Samkvæmt skoðunarsögu bílsins, þ.e. skoðun hjá Frumherja, þá setti seljandinn sjálfur út á klossana (Borðar og klossar (858)- Frestur (2)). Hann sagði okkur hins vegar þegar við áttum við hann spjall í byrjun október (sjá hér aftar) að „nóg hefði verið eftir í þeim [klossunum]“ og hann því ekki skipt um þá (þegar hann á bílinn sjálfur) Reyndar kemur líka fram í þessari sömu skoðun seljanda sjálfs „Ójafnir hemlakraftar (888) – Frestur (2)“. ABS hemlakerfið er enn bilað, þ.e. viðvörunarljósið kviknar þrátt fyrir að skipt hafi verið um bremsuklossa og hert upp á hjólalegum enda slagi í þeim (skv. verkstæði). Seljandi hafði sagt okkur við skoðun á bílnum að hann „farið í öll hjól og yfirfarið legur og bremsur“. [...] Á sunnudegi í byrjun október (10.10.2010) fórum við svo í dagsferð í Mývatnssveit og þegar þangað var komið fór að heyrast mikill hávaði/sláttur í vélinni. Við stöðvuðum þegar í stað og hringdum í mág X sem sagði þetta vera alvarlegt hljóð og ekki mætti aka bílnum meir. Þar sem styst var til Húsavíkur létum við draga bílinn þangað á verkstæði. Daginn eftir var bíllinn skoðaður á verkstæði og vélin talin úrbrædd (talsvert svarf fannst í olíu; ventlar teknir ofanaf og ventlar þar í lagi). Ekki hefur verið gert við þetta ennþá þar sem við ákváðum þegar hér var komið sögu að kanna hvaða rétt við hefðum. [...] Eins og sjá má á upptalningunni hér að ofan þá hafa verið vandræði með bilanir/galla í bílnum frá því við kaupum hann og ekki samræmi í því sem seljandinn, starfsmaður Frumherja, segir okkur um ástand bílsins. Einnig er athyglisvert að margt af því sem seljandinn setur út á, sem skoðunarmaður þessa bíls þann 3. desember 2009, erum við að fást við eftir að við kaupum bílinn, sjá meðfylgjandi skýrslu úr ökutækjaskrá (skoðunarferill). Skoðunarferillinn sýnir líka að bíllinn hefur ekki verið skoðaður 2008 eins og hefði átt að vera en seljanda, sem starfsmanni Frumherja, hefði átt að vera það ljóst og upplýsa okkur um það mál. Einnig er athyglisvert að seljandi kaupir bílinn svo sjálfur 18. janúar 2010 og þá með fulla vitneskju um ástand hans. Frumherji á Akureyri

skoðar svo bílinn þann 10. febrúar 2010 án athugasemda. Þegar við ræddum við seljanda (sjá nánar hér á eftir) í byrjun október þá sagði hann okkur að „greinilega hafi fyrri eigandi farið afar illa með bílinn“. Þetta var okkur ekki sagt við skoðun á bílnum fyrir kaup. Nú þegar höfum við greitt rúmlega 200.000,- í viðgerðir (sjá meðfylgjandi reikninga) og fyrir liggur að skipta þarf um vél (kostnaður metinn á 250.000,- skv. tilboði frá Bílapartasölnunni Austurhlíð.“

Álitsbeiðandi lýsir síðan samskiptum sínum við seljanda sem ekki þykir ástæða til að rekja sérstaklega þar sem flest sem þar segir er í raun rakið efnislega hér að framan. Í álitsbeiðninni kemur síðar fram að álitsbeiðandi taldi í upphafi að um smávægilegar bilanir væri að ræða en smám saman hafi komið í ljós að margt hafi verið að bifreiðinni. Seljandi hefði boðist til þess að láta álitsbeiðanda frá vetrardekk undir bifreiðina sem eins konar sárabætur sem hann hafi verðmetið á kr. 100-120.000 en aðrir ýmist á 70-80.000 eða kr. 20.000. Eftir nokkra umhugsun kveðst álitsbeiðandi hafa ákveðið að þiggja dekkinn enda hafi hann haldið að málið væri að klárast þar sem svo hafi virst sem búið væri að gera við olíulekann. Þá kemur fram í tölvupósti álitsbeiðanda til seljanda að hann fer fram á að seljandi taki þátt í kostnaði við að skipta um vél í bifreiðinni. Þá fer álitsbeiðandi fram á það að kaupunum verði rift en því hafnar seljandi. Seljandi segir í tölvupósti til álitsbeiðanda hafa reynt eftir bestu getu að skýra út þegar kaupin voru gerð hvað hefði verið gert við bifreiðina en hann hefði þurft að kaup varahluti í hana fyrir um eða yfir kr. 200.000. Þá bendir seljandi á að hann hafi látið álitsbeiðanda fá aukadekk og felgur sem metin séu á kr. 100-120.000 sem honum hafi ekki borið að gera.

Um kröfugerð sína segir álitsbeiðandi eftirfarandi:

„Að framansögðu þykir okkur ljóst að seljandi hafi ekki upplýst okkur eins og honum bar um ástand bílsins. Seljanda hafi mátt vera ljóst vegna þess að hann skoðaði bílinn sjálfur sem starfsmaður Frumherja og gerir þar margar athugasemdir við ástand hans ásamt því að vera fagmaður. Við teljum því að það verð sem við greiddum fyrir bílinn sé of hátt miðað við raunverulegt ástand hans. Við gerum því þá kröfu að fá afslátt af kaupverði bílsins sem nemur þeim kostnaði sem við höfum þurft að leggja í bílinn og fyrirbyggjandi er til þess að gera hann ökuhæfan. Dekkjum verið skilað til seljanda enda hafi þau ekki verið neitt notuð og dæmd léleg af fagaðilum. Krafa er því gerð um 200.000 + 250.000 = 450.000 afslátt af kaupverði bílsins.“

IV

Andsvör seljanda

Álitsbeiðandi segir ýmsar rangfærslu koma fram hjá álitsbeiðanda sem hann vilji leiðrétta. Ekki sé hægt að tala um að ýmsir gallar eins og álitsbeiðandi lýsi hafi verið í 9 ára gamalli bifreið sem ekin hafi verið rúmlega 128.000 km. þegar hún hafi verið seld. Hann hafi keypt bifreiðina á bílasölu í Reykjavík 18. janúar 2009 og eftir fyrri skoðun sem hann hafi framkvæmt ásamt öðrum starfsmanni Frumherja fyrir fyrri eiganda hafi sér litist vel á bifreiðina þótt ýmislegt hafi þurft að lagfæra. Ekki sé rétt að hann hafi skoðað bifreiðina fyrir sjálfan sig og vísar um það til ferilskrár. Um vorið hafi hann skráð bifreiðina til sölu og tilboð hafi komið frá tveimur öðrum aðilum en álitsbeiðanda. Álitsbeiðandi hafi viljað fá að skoða bifreiðina fyrir kaupin og fengið góðan tíma til þess. Einnig hafi hann óskað eftir því að láta bílakunnáttumann skoða hana. Þeir hafi spurt ýmissa spurninga sem hann hafi reynt að svara eftir bestu getu. Meðal annars hafi þeir spurt um olíu innan í hægra frambretti sem stafað hafi af mælingu á olíu í

sjálfskiptingunni og olía farið um vélarhúsið. Seljandi segist ekki hafa verið að skipta um olúfúsú eins og álitsbeiðandi haldi fram. Olíuleki af mótör sem álitsbeiðandi segi að hafi verið frá upphafi sé eitthvað sem komið hafi til eftir að bifreiðin hafi komist í eigu álitsbeiðanda. Þá nefni álitsbeiðandi bremsuklossa sem gerð hafi verið athugasemd við í skoðun. Um það segir seljandi orðrétt:

„Þegar bremsur voru skoðaðar nánar (eftir að ég eignaðist bílinn) kom í ljós slit á brún í diskum fyrir utan klossa (ca. 2 mm) sem tekin var burt og þá kom í ljós að hemlaklossarnir voru ca. 4-5 mm þykkir þannig að ekki var talin þörf að skipta strax.“

Seljandi bendir á að þrívégis a.m.k. hafi verið reynt að þétta olíuleka á vél sem hann myndi halda að væri óeðlilega langur tími, en álitsbeiðandi hafi ekki haft samband við sig út af olíulekanum fyrr en þremur og hálfum mánuði eftir að kaupin fóru fram. Þá segir orðrétt í andsvörum:

„Fullyrðingar kaupanda á langvarandi olíuleka eru óskyldar þessu, því þegar ég eignaðist bílinn var ónýtt í honum túrbína við vélina og lak olíu þar í gegn, en ég fór strax með hann á verkstæði C hér á Akureyri og fékk þann úrskurð að túrbínan væri ónýtt, en mótörinn var mældur og í góðu lagi og eftir það var ekki neinn sjáanlegur leki á vélinni–bíllinn var búinn að standa hér heima á steypu plani og sást aldrei nein olía þar.

Þá lýsir seljandi samskiptum sínum og álitsbeiðanda vegna dekkjanna sem hann bauð álitsbeiðanda. Þau hafi verið á felgum og annar aðili hafi verið tilbúinn að greiða kr. 100.000 fyrir þau. Þá segir áfram í andsvörum:

„Síðan sendir kaupandinn tölvupóst 25. október og segir vélina dæma úrbrædda og ónýta og hann vilji rifta kaupunum, sem ég hafnaði strax. Ég hef rætt við marga bifvélavirkja og eru þeir mér sammála um að það geti ekki verið að vélin hafi verið skemmd þegar kaupandinn eignaðist bílinn (búið að aka á honum mörg þúsund km síðan). Þá hefði vélin átt að vera löngu úrbrædd og einnig hefðu átt að heyrast gróft hljóð í honum við gagnsetningu og einnig þegar vélin væri orðin heit. Þannig að þessi bilun virðist vera nýlega til komin.

Þá lýsir seljandi skoðun á bifreiðinni og stöðu sinni sem skoðunarmanns hjá Frumherja á Akureyri en hjá því fyrirtæki sé reglan sú að starfsmenn skoði ekki eigin bifreiðir. Á Akureyri framkvæmi öll stærri verkstæði söluskoðanir á bifreiðum og hefði álitsbeiðandi látið framkvæma söluskoðun þar. Síðan segir í niðurlagi andvaranna:

1. Þegar keypt er notuð bifreið er nauðsynlegt að láta óháðan aðila skoða hana eða fara með í skoðun. Þetta tel ég að kaupandi hafi gert með því að koma með fróðan bílamann (að hans sögn) sem væri vanur að fást við bíla. Fóru þeir góða stund með bílinn til frekari skoðunar. Enda benda bílasölur væntanlegum kaupendum á slíkan möguleika eins og kemur fram í kaupsamningi sem kaupandi og seljandi staðfesta með undirritun sinni. (sjá skilmála í kaupsamningi).
2. Þegar ég afhenti kaupanda lyklana að bifreiðinni var hún í fínu standi. Hvað hefur komið upp seinna er ógerlegt fyrir mig að vita. Án þess að vera að halda fram slæmri meðferð, þá er sá möguleiki alltaf fyrir hendi. En ég heyri fyrst af þessu eftir þrjá og hálfan mánuð. Hvað er búið að gerast í millitíðinni get ég ekki sagt til um.

3. Öll þau gögn sem kaupandi leggur fram nú hefði verið auðvelt fyrir hann að skoða áður en kaupin voru gerð þ.e. ökutækjaskrá og allan feril bílsins. Hann virðist hafa greiðan aðgang að þeim.
4. Samkvæmt skoðun á vélinni sem verið var að skipta um á Bílaverkstæðinu A er vélin úrbrædd á einni stangarlegu. Hvað hefur gerst er því óljóst, en nær útilokað er að vélin hafi verið svona þegar kaupin voru gerð þar sem engin aukahljóð voru heyranleg í vélinni.
5. Ég hafna því alfarið kröfu kaupanda um lækkun kaupverðs um 450.000 kr. Einnig hafna ég að taka aftur til baka dekk og felgur sem kaupandi er búinn að hafa undir höndum síðan 2. október 2010 og segist ætla að skila. (Sá skilafrestur er löngu liðinn).

V

Athugasemdir álitsbeiðanda

Álitsbeiðandi kveðst standa við allt sem hann hafi sagt um viðskiptin við seljanda. Hvergi komi fram hjá sér að seljandi hafi skoðað bifreiðina sem starfsmaður Frumherja, en skýrt komi fram að hún hafi verið í eigu Avant þegar hann hafi skoðað hana 3. desember 2009. Ekki sé rétt að gerð hafi verið athugasemd við olíuleka innan í hægra frambretti heldur olíudropa sem hafi verið neðst á vélinni. Ekki hafi fyrr komið fram að seljandi hafi verið að mæla olíu eða skipta um hana á sjálfskiptingunni. Í athugasemdunum segir síðan orðrétt:

„Nú liggur svo við að við fengum umræddan bíl loksins úr viðgerð í dag. Við eftirgrennslan á hvað var að segir viðgerðarmaðurinn (B hjá Bílapartasölu A) að vélin sé úrbrædd á einum stimpli en erfitt sé að sjá nákvæmlega hvað hafi valdið því en segir þó að vélin gæti hafa orðið olíulítill eða olíulaus. Ekki kom fram í hans máli annað en að það hafi getað gerst fyrir nokkru síðan þar sem hann spurði okkur meðal annars um það hvort ekki hefði þurft að skipta um túrbínu og um olíuleka í tengslum við það. Þar sem við fengum bílinn ekki fyrr en í dag höfum við ekki fengið skriflega lýsingu á því hvað var að frá verkstæðinu en þeir lofuðu að senda það á morgun (2010-12-16) í tölvupósti. Við munum senda þann póst til nefndarinnar þegar hann berst.“

VI

Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa álítur að viðskipti álitsbeiðanda og Y 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. Viðskipti aðila falla undir lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

Við afgreiðslu málsins hefur kærunefndin leitað aðstoðar sérfræðings, sbr. heimild í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 766/2006.

Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni xx, dags. 14. júní 2010, segir m.a. eftirfarandi:

„Ökutæki selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur kynnt sér og sættir sig við, en seljandi kann að vera ábyrgur gagnvart kaupanda vegna galla samkvæmt almennum reglum.“ Þá staðfestir kaupandi með undirskrift sinni að bifreiðasali hafi vakið athygli hans á þeim rétti að láta óháðan aðila meta ástand ökutækisins.

Kærunefndin álítur að um kaupin gildi því 19.- 20. gr. laga nr. 50/2000, en þar segir m.a. eftirfarandi.:

19. gr. *Hlutur seldur „í því ástandi sem hann er“. Sala á uppboði.*
 Þótt sölulhútur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekkingum 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 sölulhútar 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 sölulhúta 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 það að sölulhútur sé gallaður þegar ástand hans er til muna verra en kaupandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti.

Eins og fram kemur í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni xx, dags. 14. júní 2010, var hún fyrst skráð 29. september 2001 og þegar kaupin fóru fram hafði henni verið ekið 125.000 eða 128.000 km. Hvort heldur var skiptir ekki höfuðmáli. Bifreiðin var því nær 9 ára gömul og töluvert mikið ekin. Þessar upplýsingar lágu að sjálfsögðu fyrir álitsbeiðanda og mátti hann því búast við að bifreið á þessum aldri og þetta mikið ekin kynni að þurfa nokkurs viðhalds.

Kröfugerð álitsbeiðanda er tvíþætt, annars vegar krefst hann afsláttar af kaupverði vegna kostnaðar við viðgerð á olíuleka, kr. 200.000 og hins vegar vegna áætlaðs kostnaðar, kr. 250.000, við viðgerð á bilun í vél bifreiðarinnar sem kom í ljós 10. október 2010, eða samtals kr. 450.000 í afslátt.

Upplýst er að álitsbeiðandi fór ekki með bifreiðina í svokallaða ástandsskoðun fyrir kaupin en reynsluók henni og fékk mann sem þekkir til bifreiða til þess að skoða hana með sér. Í álitsbeiðni kemur fram að við skoðunina hafi sést að olía lak niður af vél hennar, en seljandi hafi gefið þá skýringu að um væri að ræða ummerki eftir það að hann hefði skipt um síu og kveðst álitsbeiðandi hafa tekið þá skýringu gilda. Við þetta sýnist seljandi ekki kannast heldur að um olíu hafi verið að ræða vegna athugunar eða skiptingar á olíu á sjálfskiptingu.

Í skýrslu um aðalskoðanir á bifreiðinni 21. febrúar 2007 og 3. desember 2009 kemur fram athugasemdin „lekamengun“ en slík athugasemd er ekki gerð við aðalskoðun 10. febrúar 2010. Hvað sem því líður þá þykir kærunefndinni á því mega byggja að olía hafi lekið af vél bifreiðarinnar þegar kaupin fóru fram en álitsbeiðandi lætur skoða þann leka 7. júlí 2010 eða um þremur vikum eftir kaupin og bendir það eindregið til þess að lekinn hafi verið fyrir hendi við kaupin. Kærunefndin álitur að seljandi hafi ekki gert nægjanlega grein fyrir þessum olíuleka en reyndar er allsendis óvíst að honum hafi

sjálfum verið ljóst af hverju hann stafaði. Þannig hafi bifreiðin ekki svarað til þeirra upplýsinga sem seljandi gaf um hana, sbr. ákvæði a-liðar 1. mgr. 19. gr. laga nr. 50/2000 sem rakin er hér að framan, og því hafi verið um að ræða galla á bifreiðinni. Kærunefndin telur að álitsbeiðandi hafi kvartað undan þessum olíuleka í samræmi við ákvæði 1. mgr. 32. gr. laga nr. 50/2000, þ.e. án ástæðulauss dráttar. Álitsbeiðandi eigi af framangreindum ástæðum rétt á nokkrum afslætti af kaupverði vegna þessa, sbr. ákvæði 1. mgr. 30. gr. sömu laga. Við mat á því hver sá afsláttur skuli vera verður að taka tillit til þess að kostnaður við viðgerð á olíulekanum sýnist hafa verið óþarflega mikill, þ.e. að ekki tókst að komast fyrir lekann fyrr en í þriðju tilraun en seljandi kom ekki að neinu leyti að viðgerðinni eftir því sem best verður séð. Þá verður einnig til þess að líta að álitsbeiðandi fékk hjá seljanda dekk sem ekki fylgdu í kaupunum enda þótt deilt sé um verðmæti þeirra. Kærunefndin telur að ekki séu forsendur til þess að álitsbeiðandi geti nú skilað dekkjunum eins og hann gerir kröfu til enda mátti hann gera sér grein fyrir því í hvaða ásigkomulagi þau voru þegar hann tók við þeim eða a.m.k. gat hann látið skoða þau áður. Þegar framanskráð er haft í huga er það niðurstaða kærunefndarinnar að álitsbeiðandi eigi rétt á kr. 65.000 í afslátt af kaupverði bifreiðarinnar vegna olíulekans.

Eins og fyrr segir varð bilun í vél bifreiðarinnar 10. október 2010 eða nær 4 mánuðum eftir að álitsbeiðandi fékk hana afhenta og eftir nokkurra þúsunda kílómetra akstur án þess að nokkuð óeðlilegt kæmi í ljós að því er vél bifreiðarinnar varðaði. Kærunefndin álitur að ekki hafi verið leitt í ljós, þannig að á því megi byggja, að sú bilun eða orsakir hennar hafi verið til staðar þegar kaupin fóru fram og því eigi álitsbeiðandi ekki rétt á afslætti af kaupverði vegna þessarar bilunar. Kærunefndin telur því að hafna verði kröfu álitsbeiðanda um afslátt af kaupverði vegna vélarbilunarinnar.

VII

Álitsorð

Seljandi, Y, greiði álitsbeiðanda, X Óskari Jónssyni, kr. 65.000.

Friðgeir Björnsson
formaður

Ólafur R. Guðmundsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir