

Álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa

Hinn 31. janúar 2011 gaf kæruneftnd lausafjár- og þjónustukaupa svohljóðandi álit í málinu nr. M-171/2010:

I

Álitaefni og kröfugerð

Hinn 30. desember 2010 bað X, um álit kæruneftndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna galla sem hann segir vera á bifreiðinni xx, sem hann keypti af Y, 22. september 2010. Álitsbeiðandi segir bifreiðina stórgallaða og krefst riftunar á kaupunum.

II

Málsmeðferð kæruneftndarinnar

Með bréfi, dags. 4. janúar sl., gaf kæruneftndin seljanda kost á andsvörum og bárust þau 13. janúar. Með bréfi, dags. 14. janúar var álitsbeiðanda gefinn kostur á því að gera athugasemdir við andsvörin og frestur til þess til 21. janúar. Engar athugasemdir bárust. Með bréfi, dags. 25. janúar, var aðilum tilkynnt að kæruneftndin hefði tekið málið til afgreiðslu.

III

Málavextir og rökstuðningur álitsbeiðanda

Samkvæmt kaupsamningi og afsali, dags. 22. september 2010, keypti álitsbeiðandi bifreiðina xx, Daewoo Musso Wagon 35”, af Y. Bifreiðinni hafði þá verið ekið 132.000 km og fyrsti skráningardagur hennar er 5. ágúst 1999. Kaupverðið var kr. 890.000.

Álitsbeiðandi kveðst hafa keypt bifreiðina í gegnum Z og í álitsbeiðni segir m.a.:

„Tekið var fram að mikið væri búið að gera fyrir bílinn á bílasölunni þ.á m. væri búið að skipta um heddþakkingu, kúplingu, bremsur og dempara. Nótur til sönnunar því fylgdu með. Skipt um heddþakkingu í A 10.03.09 og bifreiðin þá keyrð 125.242. Undirritaður átti ekki kost á því að fara suður til Reykjavíkur til að skoða bifreiðina. Fékk þó bróður minn búsettan í Reykjavík til að líta á hann. Ekki prufukeyrður. Bíllinn sagður í góðu ásigkomulagi af bílasala Z. Samkomulag varð á milli kaupanda og seljanda að seljandi keyrði bílinn til Akureyrar þar sem kaupandi tæki við honum. Þar voru pappírar undirritaðir og kaupandi fór akandi heimleidis til Húsavíkur. Strax á heimleiðinni komu í ljós miklir dynkir/hávaði sem komu úr afturhluta bílsins. Við skoðun heima kom í ljós að afturrúða bílsins var við það að detta úr. Hún var kítuð í með límkiti. Þá hófst leit að öðrum hljóðum og kom í ljós að stilla þurfti afturhlera bílsins. Þá kom líka í ljós að stígbretti bifreiðarinnar vinstra megin var laust og kom í ljós að það var ryðguð í sundur festing innan vert í hjólaskálinni. Olúmælir hætti að virka. Þessir hlutir voru aldrei nefndir hjá seljanda að væri ábótavant. Vatnskassalykt fannst þegar bifreiðin hitnaði og hélt ég að um lekan barka væri að ræða. Það átti annað eftir að koma í ljós. Næst datt í sundur bremsurör sem varð til þess að bifreiðin varð bremsulaus. Þegar öryggi voru athuguð kom í ljós að búið var að setja járn á milli póla í öryggi sennilega til þess að ekki væri alltaf að springa öryggi einhverra hluta vegna. Seljandi tók fram að vandræði hafi

verið með rafmagn en það hefði verið lagað af kunningja sínum. Í ljós kom að kælivifta framan við vatnskassana var ónýtt og greinilega búin að vera lengi. Leitað var að leka af vatnskerfinu á börkum og samskeytum en ekki sjáanlegur leki. Vatnskerfið/forðatankurinn losaði sig við vatnið smám saman. Í fyrstu var undirrituðum bent á að skipta um tappa á forðatanknum, gæti verið bilaður loki þar. Það var gert en ekkert breyttist. Þá var bent á að skipta um vatnslás ef vera skyldi að hann væri bilaður, en það skipti engu máli. Eftir að hafa ráðfært sig við verkstæði hér heima á Húsavík (þjónustuaðila fyrir Bílabúð Benna, umboðsaðila Mussó) verkstæði á Kópaskeri (sem leitaði orsaka) við aðila hjá Benna, Leó M. Jónsson og fleiri, er það niðurstaðan að heddið í bílnum sé ónýtt. Þótt það hafi verið þrýstiprófað og heflað af A við skiptinguna á heddþakningunni, þá kemur víst ekki í ljós hvort heddið sé undið eða sprungið. Það komi fram undir álagi vélar eins og hún hefur gert síðan undirritaður fékk bílinn í hendur. Algengt er að þegar sýður á bílum með álhedd, að þau séu hreinlega ónýtt á eftir. Hef reynt að ná sambandi við seljandann símleiðis, bæði í gsm, heimasíma mínum og lagt fyrir hann beiðni í sms um að hafa samband. Hann hefur engu svarað. Bíllinn hefur því staðið heima á hlaði hjá mér og mér ónýtur til þeirra verka sem hann var keyptur til þ.e. að vera vinnubíll en undirritaður sækir vinnu í 100 km fjarlægð frá heimili sínu. Spurt er: Hver er ábyrgð seljanda? Hver er ábyrgð bílasölnunnar? Hvað er hægt að gera í svona málum? Vil helst af öllu rifta kaupunum. Fyrir liggur að kaupa nýtt hedd á kr. 199.500 frá Kistufelli, og áætluð vinna hjá Kistufelli og hér heima er um 200.000 kr. Það geta margir aðilar sannað þessa sögu mína af bílnum [...]. Mv. viðbrögð seljanda má ætla að hann viti upp á sig sökina/skömmina. Svarar engu, símtölum eða öðrum skilaboðum.“

IV

Andsvör seljanda

Seljandi segir í andsvörum sínum að hann hafi fyllt út auglýsingu um bifreiðina eftir sinni bestu sannfæringu á þeim tíma og lýst þeim viðgerðum sem fyrri eigandi hefði framkvæmt. Ágreiningslaust sé að bróðir álitsbeiðanda hafi skoðað bifreiðina en ekki viljað reynsluaka henni. Hann hafi eingöngu skoðað innréttingu í bifreiðinni og hjólbarða. Seljandi kveðst hafa bent honum á ryðbletti og einnig að festing á stigbretti vinstra megin væri ryðguð í sundur. Álitsbeiðandi hafi sótt fast að kaupa bifreiðina og komið með kauptilboð beint til sín en ekki til Z sem auglýsti bifreiðina. Álitsbeiðandi hafi ekki gert kröfu um að bifreiðin yrði ástandsskoðuð. Þá segir seljandi að bifreiðin hafi verið ekin tæplega 134.000 km við afhendingu en ekki 136.000 eins og álitsbeiðandi segi. Áður en kaupsamningur hafi verið undirritaður á Akureyri hafi álitsbeiðandi skoðað bifreiðina lítillaga, opnað afturhlera og skoðað skottið lítillaga og athugað rafmagn fyrir fjórhjóladrif. Ekki hafi hann skoðað vélarrými eða aðra hluta bifreiðarinnar þótt tími hafi verið nægur til þess. Seljandi sem ók bifreiðinni til Akureyrar þar sem hún var afhent kveðst ekki hafa orðið var við neina dynki eða hávaða á þeirri leið. Seljandi rekur síðan afstöðu sína til kvörtunarefna álitsbeiðanda og segir eftirfarandi um lausa afturrúðu:

„Það sem seljandi vill benda á að ekki kemur fram hversu löngu eftir afhendingu þessi skoðun átti sér stað. Einnig að ekki er hægt að lesa það út úr greinargerðinni hvort það var kaupandi sem límdi rúðuna aftur í með límkítu eða hvort hún hafi verið þannig. Undirritaður lenti aldrei í vandræðum með afturrúðu bifreiðarinnar.“

Seljandi segir að hvergi komi fram hver ástæða þess hafi verið að stilla hafi þurft afturhlera bifreiðarinnar en við afhendingu hafi álitsbeiðandi opnað hann og engar

athugasemdir gert. Þá komi ekki fram hvenær olúmælir hafi hætt að virka en hann hafi verið í lagi þann tíma sem bifreiðin hafi verið í sinni eigu. Ekki komi heldur fram hvenær bremsurör hafi farið í sundur og kveðst seljandi ekki eiga sök á því, enda hefði hann orðið var við hefði eitthvað verið að bremsunum. Seljandi kveðst ekki vita hvers vegna eða hvort járn hafi verið sett í öryggisboxið, en það hafi hann aldrei opnað. Engin óeðlileg hitun hafi verið á vél í þann tíma sem hann hafi átt bifreiðina. Hafi kælivífta verið biluð lengi hefði hann tekið eftir því að bifreiðin hitaði sig óeðlilega mikið. Þá segist seljandi hafa notað bifreiðina til ferðalaga um landið aðallega á helstu þjóðvegum og aldrei orðið var við neitt óvenjulegt varðandi vatnskassann og aldrei lent í vandræðum sem gætu skýrt skemmdir á henni og vatnskassa. Þá segir að lokum í andsvörum:

„Í upptalningu kaupanda á því sem hann telur vera alvarlega galla á bifreiðinni kemur aldrei fram hversu löngu eftir kaupin hlutirnir fóru að gefa sig. Einnig telur undirritaður ábótavant í greinargerð kaupanda hver framkvæmir bilanaleitir þær sem hann ræðir um. Hvergi kemur fram að bifreiðin hafi verið færð á verkstæði þar sem viðurkenndur fagaðili dæmir bilanir. Ekki kemur heldur fram hversu mikil og hverskonar notkun var á bifreiðinni frá þeim tíma sem hann tók við bifreiðinni og þar til bilunin átti sér stað. Undirritaður varð aldrei var við þessa „galla“ á þeim 17 mánuðum sem bifreiðin var í hans umsjón. Undirritaður getur ekki gengist við því að hafa vísitandi ætlað að selja gallaða vöru og telur sig ekki hafa gert það.

Þrátt fyrir að vera ekki með bifreiðina í höndunum til að láta skoða hana ráðfærði undirritaður sig við bifvélavirkja þá hjá A sem framkvæmdu heddpakkingar-skiptingu sem gerð var þann 09.03.2009. Þeir könnuðust ekki við að eitthvað hefði verið að heddinu sjálfu. Tóku þeir fram að það væru ekki góð meðmæli með þeim hefðu þeir sent bifreiðina aftur á götuna með stórfenglegum galla.

Taka skal fram að kaupandi reynir ekki að hafa samband við undirritaðan vegna þessara vandamála fyrr en tæpum 11 vikum eftir að afhending fór fram. Kaupandi gefur í skyn í greinargerð sinni að með því að undirritaður hafi ekki svarað símtölum og SMS frá honum sé undirritaður að viðurkenna á sig sök. Þessu hafnar undirritaður algerlega. Var hann mjög upptekinn í lokaprófum í Háskóla Íslands á þessu tímabili og var sjaldnast með símann á sér. Einnig taldi hann sig ekki þurfa að svara þeim ásökunum sem komu fram í SMS og hann hefur enn undir höndum.

Að lokum vill undirritaður áréttast að bifreiðin er 11 ára gömul breytt bifreið. Má gera ráð fyrir slítri þegar slík bifreið gengur kaupum og sölum. Í umsjón undirritaðs var vel hugsað um bifreiðina og ef eitthvað kom uppá var fagaðili látinn gera við. Jafnframt má benda á að kaupandi segir bifreiðina ekki nýtast sér en samkvæmt skráum Umferðarstofu er bifreiðin enn á númeraplötum og má því ætla að hún sé enn í fullri notkun.“

V

Niðurstaða kærunefndarinnar

Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa telur að ágreiningur 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. Ágreiningur aðila fellur 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.

Eins og að framan er rakið keypti álitsbeiðandi bifreiðina xx 22. september 2010 fyrir kr. 890.000. Bifreiðin er árgerð 1999 og fyrsti skráningardagur hennar 5. ágúst s.á.

Bifreiðin var því rúmlega 11 ára á kaupdegi og hafði verið ekið 132.000 km þegar kaupin fóru fram samkvæmt því sem kemur fram í kaupsamningi og afsali.

Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni NM-023, dags. 19. apríl 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 álitur að um kaupin gildi 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 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 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.

Álitsbeiðandi telur það vera galla á bifreiðinni að afturrúða hafi verið laus, stilla hafi þurft afturhlera, stigbretti hafi verið laust, olúmælir hafi hætt að virka, bremsurör hafi farið í sundur og kælivifta hafi verið biluð.

Samkvæmt því sem fram kemur í gögnum málsins verður ekki annað séð en skoðun álitsbeiðanda og bróður hans á bifreiðinni hafi verið lausleg og henni virðist ekki hafa verið reynsluekið. Þá segist seljandi hafa bent bróður álitsbeiðanda á að festing á stigbretti væri ryðguð í sundur. Þegar litið er til þess að bifreiðin var orðin 11 ára þegar álitsbeiðandi keypti hana og skoðun álitsbeiðanda á bifreiðinni var lausleg, eins og að framan segir, er það álit kærunefndarinnar framangreindir gallar sem álitsbeiðandi segir vera á bifreiðinni séu þess eðlis að hann hefði átt að koma auga á þá við eðlilega skoðun eða mátt búast við að væru í bifreið á þeim aldri sem bifreiðin xx var þegar kaupin fóru fram enda þótt henni hefði ekki verið ekið mikið að tiltölu við aldurinn. Að því er þessa galla varðar er það álit kærunefndarinnar að ástand bifreiðarinnar hafi ekki verið til muna verra en álitsbeiðandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti,

sbr. c-lið 19. gr. laga nr. 50/2000 sem rakin er hér að framan. Það er því niðurstaða kæruneftdarinnar að álitsbeiðandi eigi ekki úrbótarétt á hendur seljanda vegna þessara galla.

Álitsbeiðandi segir að komið hafi í ljós að vatn leki af bifreiðinni og að nauðsynlegt sé að skipta um hedd. Kæruneftndin telur ekki ástæðu til þess að draga þessa frásögn í efa. Álitsbeiðni fylgdi reikningur frá A, dags. 10. mars 2009, þar sem segir að hedd hafi verið planað og þrýstiprófað og skipt um heddþakkingu og fleiri viðeigandi þakkingar. Þegar talað er um að plana hedd þá er um að ræða slípun flatarins sem heddþakkingin leggst að á heddinu, í þar til gerðri vél. Þegar talað er um að þrýstiprófa hedd er átt við að heddinu er stillt upp í þar til gerðri vél, en tvær aðferðir eru aðallega notaðar á markaðnum, í báðum er öllum vatnsgötum lokað og loftþrýstingi hleypt á heddið ca. 4-5 bar í þrýsting. Í annari aðferðinni er heddið síðan látið síga í vatnskarið á þrýstiprófunarvélinni en vatnið er hitað í ca. 70-80°C og heddið látið vera þar í nokkrar mínútur með þrýstingnum á. Í hinn aðferðinni er heddið úðað með vatnsþynntum sápulegi. Á þessum aðferðum er mikill munur og sú fyrri mun öruggari því að ekki er víst að sprunga sem kann að vera í heddi uppgötvist með þeirri síðari. Ekki er upplýst hvorri aðferðinni var beitt í A.

Álitsbeiðandi segir í álitsbeiðni að auglýst hafi verið að skipt hefði verið um heddþakkingu í bifreiðinni sem er rétt samkvæmt gögnum málsins. Kæruneftndin álitur að álitsbeiðandi hafi þannig ekki mátt búast við því við kaupin að skipta þyrfti fljótlega um hedd eins og byggja verður á að leitt sé í ljós. Því verði að telja að ástand bifreiðarinnar að þessu leyti hafi verið til muna verra en álitsbeiðandi mátti ætla, sbr. c-lið 19. gr. laga nr. 50/2000. Verður því að líta svo á að bifreiðin hafi verið haldin galla, sbr. 1. málslíð 19. gr. laga nr. 50/2000, og því eigi álitsbeiðandi úrbótarétt á hendur seljanda vegna þessa, sbr. ákvæði 30. gr. laganna. Kæruneftndin telur að kvartanir álitsbeiðanda hafi komið fram í samræmi við ákvæði 32. gr. laga nr. 50/2000. Kæruneftndin hefur kannað hvað kosta muni að bæta úr gallanum og er niðurstaðan sú að kostnaður muni verða á bilinu kr. 420-470.000. Kæruneftnin álitur að þennan galla á bifreiðinni verði að meta til verulegra vanefnda, þ.e. að gallinn sé verulegur, sbr. 1. mgr. 39. gr. laga nr. 50/2000, og því beri að fallast á riftunarkröfu álitsbeiðanda.

VI

Álitsorð

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

Friðgeir Björnsson
formaður

Ólafur R. Guðmundsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir