

Kærunefnd vöru- og þjónustukaupa

Úrskurður uppkveðinn 1. desember 2022 í máli nr. 12/2022

Kærunefndina skipa í þessu máli Hildur Ýr Viðarsdóttir lögmaður, Jón Rúnar Pálsson lögmaður og Kolbrún Arna Villadsen lögfræðingur.

I

Aðild og kröfugerð

Þann 27. janúar 2022 barst kærunefnd vöru- og þjónustukaupa beiðni um úrskurð nefndarinnar, hér eftir nefnd kvörtun, frá X, hér eftir sóknaraðili, vegna ágreinings um þjónustu Y, hér eftir vísað til sem varnaraðila, í tengslum við kaup sóknaraðila á hjólhýsi.

Sóknaraðili krefst þess að fá greiddan viðgerðarkostnað sem hafi hlotist vegna galla á hjólhýsinu, alls 800.000 kr. Varnaraðili krefst þess að kröfu sóknaraðila verði hafnað.

II

Málsmeðferð hjá kærunefndinni

Með tölvubréfi, dags. 31. janúar 2022, var varnaraðila gefinn kostur á að senda andsvör til nefndarinnar innan tveggja vikna í samræmi við 2. mgr. 9. gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa. Andsvör varnaraðila bárust til nefndarinnar þann 15. febrúar 2022. Sóknaraðili gerði athugasemdir við andsvör varnaraðila samdægurs.

Framlögð gögn í málinu eru auk kvörtunar og andsvara, samskipti aðila, samskipti sóknaraðila við Samgöngustofu, tilboð með uppítöku, upprunavottorð, reikningur vegna viðgerða og ljósmyndir.

Með bréfi, dags. 28. nóvember 2022, var aðilum tilkynnt að gagnaöflun væri lokið og kærunefndin hefði tekið málið til úrskurðar.

III

Málsatvik og ágreiningsefni

Í kvörtun kemur fram að sóknaraðili hafi í júlí 2017 fest kaup á hjólhýsi af gerðinni [...] af varnaraðila. Sumarið 2019 hafi ýmsir annmarkar farið að gera vart við sig. Sóknaraðili hafi tekið þá til nánari skoðunar og sett sig í samband við varnaraðila vegna þeirra. Skoðun hafi leitt í ljóst að upplýsingar um eigin þyngd hjólhýsisins sem veittar hafi verið við kaupin og skráðar í opinberum skráum væru rangar. Í samskiptum við varnaraðila hafi verið reynt að leita lausna en lítið gengið í þeim efnum.

Sóknaraðili kveður mismun vera umtalsverðan og burðarþol hjólhýsisins um 25% minna en áætla hafi mátt miðað við þau gögn sem hafi legið fyrir við kaupin. Sóknaraðili kveðst hafa greint varnaraðila frá því með tölvupósti, dags. 22. febrúar 2021 að þetta hefði þau áhrif að þegar hjólhýsið væri fullbúið færi þyngd þess umfram leyfilega heildarþyngd og yrði þarf með ónothæft nema á kostnað öryggis farþega. Í svari varnaraðila, dags. 23. febrúar 2021 hafi verið tilgreindur allskyns búnaður, m.a. staðalbúnaður og varnaraðili virst halda því fram að þyngd hans bættist við grunnþyngdina sem gæti skýrt framangreindan mismun.

Sóknaraðili kveðst hafa fundað með varnaraðila í upphafi mars 2021. Í kjölfarið hafi varnaraðili sent honum tölvupóst þar sem hann hafi boðist til að taka

hjólhýsið upp í nýtt hjólhýsi af gerðinni [...]. Sóknaraðili hafi með tölvupósti, dags. 19. mars 2021, tilkynnt varnaraðila að hann myndi ekki fallist á þessa tillögu að málalyktum. Þar sem illa hafi gengið að finna lausn á málinu hafi sóknaraðili ákveðið að kanna réttarstöðu sína nánar og sett sig í samband við Samgöngustofu og óskað eftir upprunavottorði ökutækisins. Í frekari samskiptum hafi sóknaraðili fengið það staðfest hjá sérfræðingi Samgöngustofu í forskráningum að eigin þyngd hjólhýsisins væri ranglega skráð.

Sóknaraðili kveður varnaraðila einungis hafa boðið að taka hjólhýsið upp í nýtt á sérkjörum. Viðræður hafi á endanum runnið út í sandinn. Sóknaraðili kveðst ekki hafa haft önnur úrræði í stöðunni en að koma hjólhýsinu sjálfur í lag fyrir næstu not þess. Óbreytt ástand myndi stefna öryggi hans og annarra í umferðinni í voða. Sóknaraðili hafi því látið yfirfara hjólhýsið. Komið hafi í ljós að öxullinn væri orðinn það boginn að hjólbarðar væru farnir að slíta hjólskálina. Að mati viðgerðaraðila hafi staðan verið orðin slík að hugsanlega gæti öxullinn gefið sig með alvarlegum afleiðingum. Sóknaraðili hafi því talið ljóst að þörf væri á viðgerð og úrbótum á hjólhýsinu. Sóknaraðili hafi kostað viðgerðirnar sjálfur.

Sóknaraðili tiltekur að það vanti loftdælur til að klára viðgerðina og burðarmeiri hjólbarða enda beri þeir sem fyrir séu einungis 1700 kg. Sóknaraðili hafi þegar greitt kr. 602.000 vegna viðgerða. Dekk kosti ca. kr. 60.000 og dælur ca. kr. 100.000. Viðgerðarkostnaður í heild nemi því tæplega kr. 800.000. Sóknaraðili telur ljóst að hann hafi orðið fyrir fjárhagslegu tjóni vegna galla á hjólhýsinu og krefst bóta úr hendi varnaraðila vegna þessa.

3.1. Sjónarmið sóknaraðila

Sóknaraðili byggir á því að samkvæmt umferðarlögum nr. 77/2019 sé eigin þyngd ökutækis skilgreind á þá leið að um sé að ræða þyngd ökutækis sem sé tilbúið til notkunar að meðtöldum þeim búnaði sem því fylgi að jafnaði. Sóknaraðili hafi lagt þennan skilning til grundvallar og talið að eigin þyngd ætti þar með að endurspeгла raunverulega þyngd ökutækis við sölu þó hugsanlega gæti sérstakur aukabúnaður mögulega bæst við.

Þar sem staðfest hafi verið að þær upplýsingar sem gefnar hafi verið upp við kaup á hjólhýsinu hafi verið rangar og burðarþol þar með mun minna en sóknaraðili hafi mátt vænta við kaupin, telur sóknaraðili að hjólhýsið sé haldið galla, sbr. b og c-liður 2. mgr. 15. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup sem og a-c-lið 1. mgr. 16. gr. sömu laga. Í 1. mgr. 26. gr. laganna sé farið yfir þau úrræði sem standi kaupendum til boða vegna galla á söluhlut og eitt af þeim sé krafa um úrbætur. Sé unnt að framkvæma úrbætur og auka burðargetu hjólhýsisins með fullnægjandi hætti myndi sú leið hugnast sóknaraðila best. Í tölvupósti varnaraðila til sóknaraðila, dags. 23. febrúar 2021 hafi varnaraðili lýst mögulegri lausn með eftirfarandi hætti;

„Það sem er kannski hagt að gera er að þannig stærra flexitor með meiri burðargetu. Afhendingar tíminn er 2 til 6 Mánuðir.

Það á víst að vera hagt að sækja um leyfi hjá samgöngustofu/ tæknideild og biðja um hækkun á Heildarleyfilega þyngd með stærra flexitor.

Þetta höfum við ekki gert áður og getum ekki staðfest. Betri upplýsingar fæst há samgöngustöfu.“

Sóknaraðili tiltekur að ef framangreind leið hefði verið fær og varnaraðili getað aukið burðargetu hjólhýsisins með stærri flexitor og jafnframt fengið hækkun á heildarþyngd þess skráða í ökutækjaskrá hefði hann sennilega fallist á þetta, sér í lagi ef honum hefði boðist annað hjólhýsi til afnota á meðan úrbætur stæðu yfir. Sóknaraðili hafi sett sig í samband við Samgöngustofu líkt og varnaraðili hafi bent honum á að gera. Sóknaraðili hafi þá fengið þær að leyfð heildarþyngd tæki ekki breytingum, þ.e. jafnvel þótt stærri flexitorar myndu auka raunverulega burðargetu hjólhýsisins myndi burðargetan samkvæmt skráningu hugsanlega lækka.

Sóknaraðili hafi þar af leiðandi átt þann eina kost í stöðunni að láta gera við hjólhýsið eins og fram hefur komið. Sóknaraðili krefst þess að varnaraðili greiði sér vegna þess tjóns sem umræddur galli á hjólhýsinu hafi valdið honum, þ.e. tæplega kr. 800.000, á grundvelli 1. mgr. 33. gr. laga um neytendakaup, sbr. 1. mgr. 52. gr. sömu laga.

3.2. Sjónarmið varnaraðila

Varnaraðili vísar í upphafi til nokkurra skilgreininga til útskýringa í tengslum við andsvar sitt:

Skilgreining á hugtakinu „ökutæki“ skv. 47. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðalaga nr. 77/2019:

„Tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori.“

Skilgreining á hugtakinu „eftirvagn“ skv. c-lið, 11. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðalaga nr. 77/2019:

„Ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru vélknúnu ökutæki, þ.m.t. hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagn.“

Skilgreining á orðasambandinu „eigin þyngd“ skv. 12. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðalaga nr. 77/2019:

„Þyngd ökutækis sem tilbúið er til notkunar, að meðtöldum búnaði sem því fylgir að jafnaði, eldsneyti, smurólíu, kælivatni, varahjóli, verkfærum og þess háttar.“

Varnaraðili vísar til þess að samkvæmt umferðarlögum sé hjólhýsi skilgreint sen eftirvagn en ekki ökutæki. Orðasambandið „eigin þyngd“ samkvæmt lögnum vísa til þyngdar ökutækis. Ekki sé fjallað sérstaklega um eigin þyngd eftirvagns í lögnum.

Við nýskráningu á eftirvagni sem sé gerðarviðurkenndur þurfi að fylgja upprunavottorð/gerðarviðurkenningaskjal sem sýni m.a. burðargetu ása, eigin þyngd og leyfilega heildarþyngd. Byggist nýskráning tengivagnsins, í þessu tilfalli hjólhýsisins [...], á upplýsingum sem koma fram í upprunavottorði. Á upprunavottorði komi fram að grunnþyngd eftirvagnsins [...] sé 1488 kg. (liður 13 á gerðarviðurkenningarskjali) og eigin þyngd sé 1530 kg. (liður 13.2 á gerðarviðurkenningarskali. Það þýði að búnaður sem vigti 42 kg. hafi verið settur í hjólhýsið hjá framleiðanda við framleiðslu. Í tilfalli sóknaraðila sé um að ræða 12v rafkerfi með hleðslustýringu, boiler (vatnshitara), sturtu og gólfhita. Það þýði að eftirvagninn/hjólhýsið [...] sé 1530 kg tilbúið til notkunar og það sé sú tala sem Samgöngustofa hafi átt að skrá. Allur sá búnaður sem settur sé í eða á hjólhýsið

eftir framleiðslu skilgreinist sem aukabúnaður enda megi ekki breyta þyngdartölum á gerðarviðurkenningum.

Varnaraðili kveður skilning sóknaraðila á því sem hann vísi til sem eigin þyngd ökutækis vera rangan. Eigin þyngd sem sóknaraðili vísi til eigi við um vélknúinn ökutæki enda sé upptalið eldsneyti, smurólía, kælivatn o.fl. sem fylgi að jafnaði þegar ökutæki sé tilbúið til notkunar. Hjólhýsi sé skilgreint sem eftirvagn og sem sé dregin af vélknúnu ökutæki.

Varnaraðili vísar þessu til stuðnings í reglugerð um skráningu ökutækja 751/2003. Þar segi í 1. gr.:

„Skytt er að skrá bifreið, bifhjól, torfærutæki og dráttarvél áður en ökutækin eru tekin í notkun. Sama á við um eftirvagn bifreiðar eða dráttarvélar sem gerður er fyrir meira en 750 kg heildarþyngd, svo og hjólhýsi og tjaldvagn. Eigi þarf þó að skrá eftirvagn bifreiðar á beltum eða dráttarvélar sem nær eingöngu er notaður utan opinberra vega.“

Þá segi varðandi breytingu á ökutæki í 11. gr. sömu reglugerðar:

„Ökutæki skal fært til skoðunar hjá faggiltri skoðunarstofu innan 7 daga ef:

- a. búnaður þess er ekki lengur í samræmi við skráðan ökutækisflokk, sbr. 1. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja,
- b. ökutækinu eða notkun þess hefur verið breytt frá því sem tilgreint er í skráningarskírteini eða
- c. á eða við ökutækið hefur verið festur búnaður sem gerir nauðsynlegt að breyta skráningu.

Skoðunarstofa skal samdægurs senda Umferðarstofu tilkynningu um breytingu.“

Varnaraðili kveður að þarna sé fyrst og fremst fjallað um breytingar á vélknúnu ökutæki. Sá búnaður sem settur hafi verið á hjólhýsið [...] á vegum varnaraðila, að ósk sóknaraðila, við kaupin á hjólhýsinu kalli ekki á breytingu á skráningu.

Varnaraðili vísar til þess að við nánari skoðun á tilfelli hjólhýsisins [...] við forskráningu hafi komið í ljós að eigin þyngd var skráð 1488kg í stað 1530kg. Þetta séu mistök sem Samgöngustofa geri við forskráningu. Samgöngustofa innheimti gjald fyrir forskráningarþjónustu sem varnaraðili greiði fyrir. Það að eigin þyngd sé skráð 1488kg sé eitthvað sem Samgöngustofa þurfi að breyta. Varnaraðili hafi ekki gert þessi mistök við skráningu. Gallinn, þessi 25% munur, sem sóknaraðili vísi til gagnvart varnaraðila orsakist af mistökum hjá Samgöngustofu. Rétt hafi verið staðið að forskráningu tengivagnsins [...] að hálfu varnaraðila (forskráningarbeiðni + gerðarviðurkenningaskjal).

Varnaraðili rekur skráningarferlið nánar og vísar til þess að þegar hann sendi inn beiðni um forskráningu á nýju hjólhýsi (tengivagni) hjá Samgöngustofu leggi hann fram gerðarviðurkenningarskjal með beiðni um forskráningu fyrir hvert hjólhýsi. Í gerðarviðurkenningaskjali framleiðanda komi fram upplýsingar framleiðanda m.a. er varði málsetningar (heildarlengd og heildarbreidd) ásamt

eigin þyngd og leyfilegri heildar þyngd (burðargeta ása). Samgöngustofa skrái þessar upplýsingar inn. Gefið sé út upprunavottorð fyrir þetta tiltekna hjólhýsi þegar framleiðslu ljúki. Á gerðarviðurkenningarskjalinu sé grunnþyngd tilgreind 1488 kg. (liður 13) og eigin þyngd 1530 kg (liður 13.2). Gerðarviðurkenningarskjali megi ekki breyta eftir að hjólhýsið komi úr framleiðslu og allur sá búnaður sem settur sé í hjólhýsi eftir að framleiðslu ljúki, að innan eða utan auki, eigin þyngd hjólhýsisins án þess að það sé skráð sérstaklega. Kaupanda hjólhýsis sé hins vegar frjálst að fara með hjólhýsið sitt í vigtun eftir að búið sé að setja allan þann búnað sem kaupandi teljandi sig þurfa og láta breyta eigin þyngd hjá Samgöngustofu. Varnaraðila beri engin skylda að gera slíkt.

Varnaraðili kveður aukabúnað sem hafi farið í vagn sóknaraðila við framleiðslu annars vegar og við standsetningu hjá varnaraðila hins vegar (það sem sóknaraðili hafi pantað með hjólhýsinu við kaup) vera eftirfarandi:

Framleiðsla

12v rafkerfi/hleðslustýring

Boiler/vatnshitari

Sturta

Gólfhiti

Þykkari rúmdýnur (vigt umfram staðlaðar dýnur)

Þessi búnaður vigtar 42 kg.

Standsetning

Rafgeymir (með tengibúnaði og efni)

Aukarafgeymir (með tengibúnaði og efni)

Markísa m/festingum

Grjótgrind

Loftnetshattur

Rúmföt

Þessi búnaður vigtar um 100 kg.

Við afhendingu á hjólhýsisins til sóknaraðila hafi hjólhýsið vigtað í kringum 1630 kg. Sóknaraðili hafi verið meðvitaður um það við kaupin að búnaður sem settur væri í/á húsið þyngi hjólhýsið. Það felist í hlutarins eðli.

Varnaraðili vísar til þess að sóknaraðili byggi á því að það eina sem hann hafi boðið sem lausn sé uppítaka. Það sé ekki rétt enda hafi varnaraðili einnig skoðað að skipta á öxli (með meiri burðargetu) en það hefði ekki fengið á skráningu á leyfilegri heildarþyngd breytt. Fyrir milligöngu varnaraðila hafi einnig verið fundinn kaupandi sem hafði áhuga á að kaupa hjólhýsi sóknaraðila á uppsettu verði af hálfu sóknaraðila kr. 4.900.000,- sem hann hafi svo hafnað. Varnaraðili telur sig ekki

bótaskyldan í málinu en hann hafi einnig boðið sóknaraðila að hann myndi taka hjólhýsið upp í nýtt með uppítökuverðinu kr. 4.500.000,-. Sóknaraðili hafi samþykkt og undirritað sölutilboð þess efnis sem hann hafi svo óskað eftir að fá að bakka út úr. Varnaraðili hafði einnig boðist til að lána sóknaraðila hjólhýsi til afnota ef til sölunnar hefði komið og þar til nýja hjólhýsið, sem hann staðfesti með undirritun sölutilboðs, kæmi til landsins.

Varðandi útlagðan kostnað (loftpúða) vísar varnaraðili til þess að um sé að ræða eitthvað sem sóknaraðili hafi ákveðið að gera á sinn kostnað. Hann óski þess nú að varnaraðili bæti sér þann kostnað. Varnaraðili fái ekki séð hvernig kostnaður við að setja loftpúða undir hjólhýsið snerti fyrirtækið á nokkurn hátt. Rökstuðningur sóknaraðila sé sá að öxullinn hafi verið skoðaður af fyrirtæki sem dæmi öxullinn ónýtan án þess að sýna fram á það og þá hvaða aðila hafi skoðað öxulinn. Þá leggi sóknaraðili ekki fram neinar upplýsingar um hvernig akstri ökutækis hans með hjólhýsið í eftirdragi sé háttað. Hvort að akstri hafi alltaf verið hagað skv. aðstæðum eða hvort að hjólhýsið hafi aldrei verið ofhlaðið. Varnaraðili kveður að í flestum tilfellum upp komi að öxull eða flexitor skekkist sé það vegna ógætilegs aksturs miðað við aðstæður eða vegna þess að hjólhýsið hafi verið ofhlaðið. Varnaraðili óski eftir því að sóknaraðili framvísi ökurita sem sýni fram á að akstri hafi ávallt verið hagað eftir afstæðum og ekki hafi verið farið yfir gildandi hámarkshraða á þeim vegum sem hjólhýsið hafi verið dregið eftir. Keyrsla á of hlöðnu hjólhýsi (tengivagni) ásamt of hröðum akstri miðað við aðstæður, þar sem séu holur í vegi eða ójöfnur á vegi, geti orsakað þær skemmdir sem sóknaraðili vísi til með myndum og texta.

Varnaraðili óskar loks eftir því að sóknaraðili framvísi lista yfir þann búnað sem hann hafi sett í hjólhýsið þegar hann hafi verið á ferðalagi með hjólhýsið, þ. á m. gaskúta, útilegastóla, útileguboð, borðbúnað, fortjald o.þ.h. ásamt upplýsingum um hvort að vatnstankur hafi alltaf verið tæmdur.

3.3. Athugasemdir sóknaraðila

Sóknaraðili kveður boð um skipti á öxli hafa átt að vera á sinn kostnað. Varðandi ónýtan öxul komi fram á myndum hvernig hjólbarðar hafi verið farnir að nudda innri bretti. Rúmföt og sturta hafi ekki verið í hjólhýsinu við kaup. Mikið af búnaði hafi verið í bílnum, stólar, borð og fleira. Þetta sé spurning um hvort þetta teljist vera ferðahýsi eða stöðuhýsi.

IV Niðurstaða

Kærunefnd vöru- og þjónustukaupa starfar samkvæmt lögum nr. 81/2019 um úrskurðaraðila á sviði neytendamála og reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa sem hvoru tveggja tóku gildi þann 1. janúar 2020.

Sóknaraðili keypti hjólhýsi af varnaraðila og kveður sóknaraðili kaupin hafa átt sér stað í júlí 2017. Um slík viðskipti gilda lög nr. 48/2003 um neytendakaup (nkpl.). Sóknaraðili byggir kröfu sína á því að hjólhýsið sé haldið galla þar sem staðfest hafi verið að þær upplýsingar sem gefnar hafi verið upp við kaup á hjólhýsinu hafi verið rangar og burðarþol hjólhýsisins hafi reynst mun minna en

sóknaraðili hafi mátt vænta við kaupin. Varnaraðili hafnar því og vísar til þess að Samgöngustofa hafi ekki skráð eigin þyngd hjólhýsisins rétt. Sóknaraðili krefst þess að varnaraðili greiði fyrir viðgerð á hjólhýsinu sem hann hafi þurft að ráðast í til að tryggja öryggi við notkun þess. Varnaraðili krefst þess að kröfu sóknaraðila verði hafnað.

Sóknaraðili kveðst hafa keypt hjólhýsið í júlí 2017. Þá kveður sóknaraðili annmarka hafa gert vart við sig sumarið 2019 og hann í kjölfarið leitað til varnaraðila. Gögn málsins sýna eingöngu samskipti aðila á árinu 2021. Sóknaraðili hafði þannig í fyrsta lagi samband við varnaraðila varðandi þá ágalla sem hann taldi vera á hjólhýsinu sumarið 2019 eða um 24 mánuði frá kaupunum.

Almennur fyrningarfrestur kröfuréttinda er fjögur ár, sbr. 3. gr. laga nr. 150/2007. Samkvæmt 1. mgr. 2. gr. laganna byrjar fyrningarfrestur að líða á þeim degi þegar kröfuhafi gat fyrst átt rétt til efnda. Í 2. mgr. ákvæðisins segir að fyrningarfrestur krafna, sem stofnast vegna vanefnda, reiknist frá þeim degi þegar samningurinn er vanefndur. Krafa sóknaraðila byggir á því að galli hafi verið til staðar við afhendingu á hjólhýsinu. Miðar upphaf fyrningarfrestsins við þann dag.

Í athugasemdum við frumvarp til fyrningarlaga kemur fram að reglur um upphaf fyrningarfrests séu hlutlægar. Hefur þar af leiðandi ekki áhrif á upphaf frestsins hvort kröfuhafi hafði á því tímamarki tök á að framfylgja kröfu sinni eða hvort hann vissi um tilvist kröfunnar. Hins vegar geti þekkingarskortur og aðrar hindranir í einstaka tilvikum leitt til þess að regla 10. gr. laganna um viðbótarfresti eigi við. Í 10. gr. segir að ef kröfuhafi hefur ekki haft uppi kröfu, sökum þess að hann skorti nauðsynlega vitneskju um kröfuna eða skuldarann, fynnist krafa hans aldrei fyrr en einu ári eftir þann dag þegar kröfuhafi fékk eða bar að afla sér slíkrar vitneskju.

Mat á því hvort viðbótarfresturinn eigi við miðar við vitneskju kröfuhafans sjálfs og getur aðeins komið til ef hann skortir „nauðsynlega vitneskju“ um kröfuna. Með hliðsjón af eðli þess annmarka sem um ræðir verður litið svo á að sóknaraðila hafi skort nauðsynlega vitneskju um kröfu sína á hendur varnaraðila þar til ummerki bilunarinnar komu í ljós um tveim árum eftir kaupin. Sóknaraðila varð hins vegar kunnugt um kröfu sína og hafði tök á að rjúfa fyrningu kröfunnar áður en fyrningarfresturinn var liðinn. Á ákvæði 10. gr. laganna um viðbótarfresti þar af leiðandi ekki við í málinu.

Krafa sóknaraðila var því fyrnd þegar sóknaraðili sendi kvörtun sína til kærunefndarinnar. Engu breytir varðandi fyrningu kröfunnar þó að sóknaraðili kunni að hafa fimm ára frest til að tilkynna um gallann til varnaraðila samkvæmt 2. mgr. 27. gr. nkpl. Verður að telja kröfuna fyrnda og því ekki hægt að fallast á kröfu sóknaraðila.

V Úrskurðarorð

Kröfu sóknaraðila, X, er hafnað.

Hildur Ýr Viðarsdóttir
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Kolbrún Arna Villadsen