

Kærunefnd vöru- og þjónustukaupa

Úrskurður uppkveðinn 22. september 2022 í máli nr. 17/2022

Kærunefndina skipa í þessu máli Hildur Ýr Viðarsdóttir lögmaður, Ívar Halldórsson lögfræðingur og Jón Rúnar Pálsson lögmaður.

I

Aðild og kröfugerð

Þann 17. febrúar 2022 barst kærunefnd vöru- og þjónustukaupa beiðni um úrskurð nefndarinnar, hér eftir nefnd kvörtun, frá X, hér eftir sóknaraðili, vegna ágreinings í viðskiptum við fyrirtækið Y, hér eftir varnaraðili

Sóknaraðili telur að bifreið sem hann keypti af varnaraðila hafi verið haldin leyndum galla og krefst skaðabóta að fjárhæð 561.705 krónur.

II

Málsmeðferð hjá kærunefndinni

Með tölvubréfi, dags. 1. mars 2022, var varnaraðila gefinn kostur á að senda andsvör til nefndarinnar í samræmi við 2. mgr. 9. gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa. Boðið var ítrekað með með ábyrgðarbréfi dags. 27. apríl 2022 sem afhent var varnaraðila 4. maí 2022. Nefndinni bárust ekki andsvör frá varnaraðila.

Framlögð gögn í málinu eru, auk kvörtunar, kaupsamningur um bifreiðina, reikningur vegna viðgerðar, skrifleg samskipti sóknaraðila við bílasala, reikningur vegna smurþjónustu, afrit af kröfubréfi sóknaraðila til varnaraðila ásamt póstkvittun.

Með bréfi, dags. 5 september 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 festi kaup á bifreiðinni Suzuki Vitara, [...], nýskráðri [...], af varnaraðila þann 29. október 2020, fyrir 1.000.000 króna og var bifreiðin seld fyrir milligöngu bílasölnunnar [...]. Hafði bifreiðinni verið ekið 181.000 km. við kaupin. Að sögn sóknaraðila hafi bifreiðin virst í góðu lagi við eðlilega skoðun hans og engar athugasemdir verið gerðar í ástandsskoðun [...] fyrir kaupin. Þann 3. maí 2021 hafi bifreiðin verið færð til smurningar hjá smurstöð [...]. Hafi henni þá verið ekið 196.213 km. Sóknaraðili vísar til þess að engin smurbók hafi fylgt bifreiðinni við kaupin þrátt fyrir óskir sóknaraðila þess efnis og því hafi hann farið eftir því sem staðið hafi á límmiða í bílrúðu um hvenær skyldi færa hana næst til smurningar. Að sögn sóknaraðila hafi við smurninguna komið í ljós mikil drulla, ryð og vatn í olíu á drifi bifreiðarinnar. Þann 12. maí 2021 hafi sóknaraðila farið með bifreiðina á bílaverkstæðið [...] til nánari skoðunar. Hafi drifið að aftan verið opnað og tekið í sundur og hafi sú skoðun leitt í ljós að allt væri ónýtt inni í drifinu. Í kjölfar skoðunarinnar hafi bifreiðin verið staðsett á verkstæðinu meðan leitað hafi verið eftir notuðum varahlutum. Sú leit hafi ekki borið árangur og því hafi þurft að panta nýja varahluti fyrir bifreiðina. Hafi sóknaraðili svo fengið bifreiðina afhenta úr viðgerð þann 22. nóvember 2021. Samkvæmt reikningi bílaverkstæðisins hafi varahluta- og viðgerðarkostnaður numið 588.589 krónum en til frádráttar komi virðisaukaskattur af vinnunni að fjárhæð 26.884 krónur. Geri því sóknaraðila þá kröfu að varnaraðili greiði honum 561.705 krónur í skaðabætur.

Sóknaraðili byggir kröfu sína á því að bifreiðin hafi verið haldin leyndum galla við kaupin sem engan veginn svari til aldurs hennar og þess sem hann hafi mátt gera ráð fyrir. Hann vísar til þess að ekki sé vaninn að opna hluta bifreiðar eins og drif við sölu nema í þeim tilvikum þar sem eitthvað bendi til þess að bilun sé þar til staðar. Þá bendir sóknaraðili á að bifreiðin hafi verið ástandsskoðuð af viðurkenndu fyrirtæki fyrir kaupin. Það hafi ekki verið fyrr en við olíuskipti og yfirferð sem hinn leyndi galli hafi komið í ljós.

Sóknaraðili bendir á að við skoðun á verkstæði hafi fyrst sést hve illa drifhúsið væri farið. Staðfesti framlagður reikningur verkstæðisins dags. 12. maí 2021 það. Hafi bifvélavirki bent sóknaraðila á að líklega hafi vatn komist með einhverju móti inn í hið lokaða rými drifsins og verið þar allengi. Telji sóknaraðili mögulegt að bifreiðin hafi lent í vatni og staðið þar um tíma en bifreiðin hafi verið að sögn sóknaraðila í útleigu hjá varnaraðila. Hafi slíkar aðstæður komið upp hefði varnaraðili þurft að huga að þeim hlutum bifreiðarinnar sem þannig hefðu lent í vatni, þurrka þá upp og athuga með olíu á bifreiðinni. Sóknaraðili byggir á því að hver svo sem orsök þessa sé, þyki honum ljóst að um leyndan galla sé að ræða og beri varnaraðila að bæta sóknaraðila það tjón sem hann hafi orðið fyrir vegna gallans.

Sóknaraðili vísar til þess að í eigandatíð hans hafi bifreiðin aðeins verið nýtt til einkanota á Akureyri og nágrenni. Hafi bifreiðin hvorki verið notuð í fjallaferðir né verið keyrt í vatni enda hafi verið vetur og vetrarfærð lengst af þess tíma sem henni hafi verið ekið af sóknaraðila. Á þeim tíma hafi ekki verið þörf á neinum viðgerðum og ekkert óeðlilegt komið í ljós fyrr en við smurningu bifreiðarinnar þann 3. maí 2021.

Sóknaraðili telji að sé litið til þess að bifreiðin hafi verið um 4 og ½ árs gömul við kaupin sé óeðlilegt að fram sé kominn svo stórfelldur galli í drifi. Ekki síst þar sem varnaraðili gefi sig út fyrir að reka, auk bílaleigu, bifreiðaverkstæði og ætti því að vera kunnugt um viðhaldsþörf bifreiða. Sé það mat sóknaraðila að varnaraðili hafi ekki hirt nægilega vel um bifreiðina, hafi hún orðið fyrir svo alvarlegum skaða og mikilli viðgerð.

Sóknaraðili kveðst hafa sent varnaraðila bréf í ábyrgðarpósti þann 29. desember 2021 þar sem gerð hafi verið krafa um skaðabætur vegna gallans en varnaraðili hafi ekki brugðist við þeirri kröfu. Þá hafi starfsmaður þeirrar bílasölu sem hafði milligöngu fyrir kaupin jafnframt haft samband við varnaraðila að ósk sóknaraðila vegna gallans en hafi varnaraðili hafnað því að taka þátt í kostnaði sóknaraðila við viðgerðina.

IV

Niðurstaða

Kærunefnd vöru- og þjónustukaupa starfar samkvæmt lögum nr. 81/2019 um úrskurðaraðila á sviði neytendamála og reglugerð nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa sem hvoru tveggja tóku gildi þann 1. janúar 2020. Varnaraðili hefur ekki látið málið til sín taka hjá nefndinni og hefur hvorki skilað inn andsvörum eða gögnum. Byggir niðurstaða málsins því á þeim upplýsingum og gögnum sem sóknaraðili hefur lagt fram í málinu.

Sóknaraðili keypti bifreið af gerðinni Suzuki Vitara, árgerð 2016, af varnaraðila þann 29. október 2020 fyrir 1.000.000 krónur. Bifreiðinni hafði verið ekið 181.000 km. við kaupin. Rúmum sjö mánuðum eftir kaupin var bifreiðin færð til smurningar og

kom þá í ljós að vankantar voru á afturdrifi hennar. Í kjölfarið var bifreiðin tekin til nánari skoðunar á bifreiðaverkstæði og var niðurstaða þeirrar skoðunar samkvæmt því sem fram kemur í reikningi sú að „*allt væri ónýtt í drifinu*“ og skipta þyrfti um tilgreinda hluti þess. Samkvæmt fyrrnefndum reikningi nam viðgerðarkostnaður 588.589 krónum. Telur sóknaraðili að bifreiðin hafi verið haldin galla við kaupin og krefst þess að varnaraðila verði gert að greiða sér 561.705 krónur í skaðabætur.

Varnaraðili er fyrirtæki í atvinnurekstri og gilda því um viðskipti aðila lög nr. 48/2003 um neytendakaup (nkpl.). Í kaupsamningi og afsali fyrir bifreiðinni, dags. 29. október 2020, segir m.a. eftirfarandi: „Ökutækið selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur kynnt sér og sætt sig við, en seljandi kann að vera ábyrgur gagnvart kaupanda vegna galla samkvæmt almennum reglum.“ Í 1. mgr. 17. gr. nkpl. kemur fram að þótt söluhlutur sé seldur „í því ástandi sem hann er“ eða með öðrum áþekkingum almennum fyrirvara teljist hann gallaður þegar:

*„a. ástand söluhlutar er verra en neytandi hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti;
b. fyrir liggja atvik sem lýst er í b- eða c-lið 1. mgr. 16. gr.“*

Í b- og c- lið 16. gr. segir síðan að söluhlutur sé gallaður ef:

*„b. seljandi hefur við kaupin vanrækt að gefa upplýsingar um atriði varðandi hlutinn eða not hans sem seljandi hlaut að þekkja til og neytandi mátti ætla að hann fengi upplýsingar um, enda megi ætla að vanrækslan hafi haft áhrif á kaupin;
c. hann svarar ekki til þeirra upplýsinga sem seljandi hefur við markaðssetningu eða á annan hátt gefið um hlutinn, eiginleika hans eða notkun nema seljandi sýni fram á að réttar upplýsingar hafi verið gefnar neytanda við kaupin eða að upplýsingarnar hafi ekki haft áhrif á kaupin;“*

Í 3. mgr. 16. gr. nkpl. kemur fram að neytandi geti ekki borið neitt það fyrir sig sem galla sem hann vissi eða mátti vita um þegar kaupin voru gerð. Í 1. mgr. 18. gr. nkpl. kemur fram að við mat á því hvort söluhlutur er gallaður skuli miða við það tímamark þegar áhættan af söluhlut fluttist yfir til neytanda, jafnvel þótt gallinn komi ekki fram fyrr en síðar. Þá segir í 2. mgr. ákvæðisins að galli, sem upp komi innan sex mánaða frá því að áhætta söluhlutar fluttist til neytanda, teljist hafa verið til staðar á því tímamarki, þ.e. við afhendingu. Neytandi ber sönnunarbyrðina fyrir því að söluhlutur hafi verið haldinn galla við kaupin ef lengra en sex mánuðir eru frá kaupunum. Í máli þess liggur fyrir að sóknaraðili fékk vitneskju um ástand afturdrifbúnaðar bifreiðarinnar rúmum sjö mánuðum eftir að kaupin áttu sér stað. Hvílir því á sóknaraðila að sýna fram á að bifreiðin hafi verið haldin galla við kaupin.

Kærunefnd telur ekki sýnt fram á það í málinu að varnaraðili hafi vanrækt að gefa upplýsingar um bifreiðina sem hann þekkti til eða hlaut að þekkja til, sbr. b-lið 1. mgr. 16. gr. nkpl. og verður því ekki litið svo á að galli hafi verið til staðar á þeim grundvelli. Af gögnum málsins verður ekki ráðið að varnaraðila hafi verið kunnugt um sérstaka annmarka á bifreiðinni við sölu. Verður í því tilliti m.a. að líta til þess að bifreiðin fór í ástandsskoðun fyrir sölu þar sem engar athugasemdir gerðar við ástand hennar. Þá ber að líta til þess að samkvæmt upplýsingum frá sóknaraðila var bifreiðin notuð til útleigu í eigendatið varnaraðila. Er því hvorki unnt að slá því föstu

að bifreiðin hafi í raun lent í því vatnstjóni sem sóknaraðili heldur fram í málinu né að varnaraðila hafi verið kunnugt um slíkt, hafi það átt sér stað. Þá telur nefndin ekki fært að líta svo á að bifreiðin svari ekki til upplýsinga sem seljandi hafi gefið um hana, sbr. c-lið 1. mgr. 16. gr nkpl., enda liggur ekki fyrir hvers eðlis upplýsingagjöf varnaraðila var við sölua.

Á grundvelli 2. mgr. 18. gr. nkpl. hvílir það á sóknaraðila að sýna fram á að ástand bifreiðarinnar hafi verið verra en hann hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti við afhendingu hennar þann 29. október 2020, sbr. a-lið 1. mgr. 17. gr. sömu laga. Að mati kærunefndar hefur sóknaraðili ekki lagt fram nein gögn í málinu til stuðnings fullyrðingum sínum að bifreiðin hafi verið haldin galla við kaupin. Í þessu samhengi ber að líta til þess að sóknaraðili ók bifreiðinni í sjö mánuði án vandkvæða uns hún var færð til smurningar í maíbyrjun 2021 en ekki liggur fyrir í málinu hversu mikið bifreiðinni hafði verið ekið frá síðustu smurþjónustu.

Líkt og áður hefur verið tiltekið var umprætt bifreið 4 og ½ árs gömul við kaupin og hafði henni verið ekið 181.000 km. Draga má þá ályktun að þessi mikla keyrsla bifreiðarinnar á ekki lengra tímabili megi rekja til þess að varnaraðili notaði bifreiðina til útleigu. Var kaupverð hennar 1.000.000 króna. Verð á notuðum bifreiðum getur verið mjög mismunandi og hafa margir þættir áhrif á verð m.a. eftir aldur hennar, akstur og útlit. Telja verður að kaupverð umræddrar bifreiðar hafi verið nokkuð lægra heldur en algengt söluverð bifreiða af sömu gerð og árgerð. Er það mat kærunefndar að líklega hefur hið lága kaupverð bifreiðarinnar stafað af því að um leigubifreið var að ræða sem og sú staðreynd að hún var afar mikið keyrð á kaupdegi. Í tilvikum sem þessum getur kaupandi ekki gert ráð fyrir að bifreið sé í tilteknu ástandi enda er iðulega kominn tími á margvíslegar viðgerðir eða viðhald sem nauðsynlegt og eðlilegt er eftir svo mikinn akstur.

Þegar litið er alls framangreinds er ekki unnt að fallast á að ástand bifreiðarinnar hafi verið verra en sóknaraðili hafði ástæðu til að ætla miðað við kaupverð og atvik að öðru leyti, sbr. a-lið 1. mgr. 17. gr. nkpl. Verður því að hafna kröfu sóknaraðila um skaðabætur.

V Úrskurðarorð

Kröfu sóknaraðila, X, er hafnað.

Hildur Ýr Viðarsdóttir
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Ívar Halldórsson