

Kærunefnd vöru- og þjónustukaupa

Úrskurður uppkveðinn 8. júlí 2022 í máli nr. 92/2021

Kærunefndina skipa í þessu máli Ívar Halldórsson lögfræðingur, Jón Rúnar Pálsson lögmaður og Víðir Smári Petersen dósent.

I

Aðild og kröfugerð

Þann 6. september 2021 barst kærunefnd vöru- og þjónustukaupa beiðni um úrskurð nefndarinnar, hér eftir nefnd kvörtun, frá X, hér eftir sóknaraðili, vegna ágreinings við fyrirtækið Y, hér eftir varnaraðili.

Sóknaraðili telur að viðgerð sú sem varnaraðili framkvæmdi á vél bifreiðarinnar með fastanúmerið [...] hafi verið ábótavant og krefst úrbóta en til vara að varnaraðili greiði sóknaraðila 1.800.000 krónur. Varnaraðili krefst aðallega frávísunar en til vara að kröfu sóknaraðila verði hafnað.

II

Málsmeðferð hjá kærunefndinni

Með bréfi, dags. 6. september 2021, 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. Andsvör varnaraðila bárust til nefndarinnar þann 28. september 2021. Athugasemdir bárust í kjölfarið frá sóknaraðila sama dag. Athugasemdir bárust frá varnaraðila 1. október 2021.

Framlögð gögn í málinu eru auk kvörtunar, andsvara og athugasemda sóknaraðila og varnaraðila, afrit af kaupsamningi og afsali vegna bifreiðarinnar [...], afrit reiknings vegna viðgerðar, afrit úr ökutækjaskrá, afrit af skriflegum samskiptum aðila, afrit af samskiptum sóknaraðila við starfsmann bifreiðaverkstæðis, framlagðar myndir sóknaraðila, álit sérfróðs aðila sem kærunefndin aflaði samkvæmt heimild í 1. mgr. 10 gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa, auk tæknilegra upplýsinga frá framleiðanda.

III

Málsatvik og ágreiningsefni

Af gögnum málsins má ráða að [...] festi kaup á bifreið af gerðinni Range Rover Sport með fnr. [...] af varnaraðila þann 7. október 2020. Að sögn varnaraðila eignaðist hann bifreiðina þann 26. ágúst 2020 þegar hún hafði verið tekin upp í við sölu varnaraðila á annarri dýrari bifreið. Tæpum mánuði eftir sölu bifreiðarinnar til nefnds [...] kom upp bilun í vél bifreiðarinnar. Samkomulag varð með [...], varnaraðila og þess einstaklings sem seldi varnaraðila bifreiðina um skiptingu kostnaðar við viðgerðina. Var viðgerðin unnin í kjölfarið á verkstæði varnaraðila, að hluta til með notuðum varahlutum að sögn varnaraðila. Þann 28. apríl 2021 keypti sóknaraðili bifreiðina af [...]. Að sögn sóknaraðila hafi bilunar orðið vart á ný í vél bifreiðinnar þann 17. ágúst 2021. Sóknaraðili telur að mistök hafi verið gerð af varnaraðila við viðgerð á bifreiðinni í nóvember 2020 og krefst sóknaraðila því aðallega úrbóta af hálfu varnaraðila en til vara að varnaraðila verði gert að greiða sér 1.800.000 krónur í skaðabætur. Varnaraðili krefst aðallega frávísunar málsins en til vara að kröfu sóknaraðila verði hafnað.

3.1. Sjónarmið sóknaraðila

Í kvörtun sinni vísar sóknaraðili til þess að varnaraðili hafi tekið að sér að gera upp vél í hinni umþrættu bifreið í eigandatíð viðsemjanda sóknaraðila og gefið út reikning vegna viðgerðarinnar 19. nóvember 2020. Hafi bifreiðinni þá verið ekið um 234.000 kílómetra. Sóknaraðili hafi síðan fest kaup á bifreiðinni í apríllök 2021 og akstursnotkun hennar þá verið skráð 237.000 kílómetrar. Í ágúst 2021 hafi bilunar aftur orðið vart við hefðbundinn akstur en olíuljós hafi kviknað í bifreiðinni. Sóknaraðili hafi þá þegar stöðvað bifreiðina, mælt olíu og vatn en bæði hafi virst í lagi. Hafi sóknaraðili þá hringt í tilgreint bifreiðaverkstæði, sem sé viðurkennt verkstæði fyrir bifreiðategundina, og hafi honum verið ráðlagt að láta draga bifreiðina af staðnum á verkstæðið. Sóknaraðili hafi orðið við því. Að sögn sóknaraðila hafi starfsmenn bifreiðaverkstæðisins skoðað bifreiðina og hafi komið í ljós að olíusía hennar væri full af svarfi sem benti til þess að vélin væri úrbrædd. Hafi ekkert óeðlilegt fundist að bílnum sem gæti skýrt þessa bilun og að sögn sóknaraðila hafi það verið mat starfsmanna verkstæðisins að mistök hafi verið gerð við viðgerð varnaraðila enda hafi bifreiðinni aðeins verið ekið 6.000 kílómetra frá því að viðgerðin hafði farið fram. Þá vísar sóknaraðili til þess að um 2.000 kílómetra akstur hafi verið eftir uns olíuskipti áttu að fara fram á bifreiðinni. Sóknaraðili kveðst hafa reynt að leita sátta við varnaraðila og óskað eftir því að hann tæki þátt í kostnaði við viðgerð á vél bifreiðarinnar. Hafi varnaraðili hafnað slíku. Þá kveðst sóknaraðili hafa fengið tilboð í viðgerð á vélinni sem hljóði upp á 1.800.000 krónur, sem sé fjárhæð kröfu sóknaraðila í málinu.

3.2. Andsvör varnaraðila

Varnaraðili telur að vísa beri kvörtun sóknaraðila frá kærunefnd vöru- og þjónustukaupa þar sem sóknaraðili eigi ekki kröfu á hendur varnaraðila vegna ástands bifreiðarinnar. Verði sóknaraðili þess í stað að beina kröfum sínum til viðsemjanda síns, [...]. Þá bendir varnaraðili á að jafnvel þó litið verði svo á að sóknaraðili kynni að eiga lögvarða sprangkröfu á hendur varnaraðila, sé ekki unnt vegna ákvæðis 1. mgr. 3. gr. laga nr. 81/2019 að bera ágreining vegna slíkra krafna undir kærunefndina enda sé geti varnaraðili ekki talist seljandi í skilningi þess. Í ljósi framangreinds og með vísan til e. liðar 2. mgr. 14. gr. laga nr. 81/2019 sé krafist frávísunar frá nefndinni.

Varnaraðili krefst þess til vara að kröfum sóknaraðila verði hafnað. Varnaraðili vísar til þess að jafnvel þó hann hafi samþykkt að standa að tiltekinni viðgerð á vél bifreiðarinnar í nóvember 2020, leiði það ekki til þess að varnaraðili hafi undirgengist einhvers konar ábyrgð á viðgerðinni gagnvart hverjum þeim sem síðar kunni að eignast bifreiðina. Ekki verði litið framhjá því að umrædd bifreið sé framleidd 2007 og flutt til Íslands í janúar 2008. Bifreiðin sé því tæplega 14 ára gömul. Þá hafi bifreiðin nú, skv. upplýsingum frá sóknaraðila, verið ekið 240.000 kílómetra. Varnaraðili telji að með samanburði á aksturstöðu bifreiðarinnar í fyrsta lagi við sölu hennar þann 7. október 2020, í öðru lagi við aðalskoðun hennar þann 22. janúar 2021 og í þriðja lagi við sölu hennar þann 28. apríl 2021 sé ljóst að bifreiðinni hafi verið ekið mun meira en 6.000 kílómetra frá viðgerð varnaraðila líkt og sóknaraðili haldi fram. Líklegra þyki að aksturinn á þessu tímabili sé um 10.000 kílómetra. Þessu til stuðnings sé bent á að bifreiðinni geti ekki hafa verið ekið 234.000 kílómetra þann 2. nóvember 2020 þegar fyrir liggja að bifreiðinni hafði aðeins

verið ekið rúmlega 233.000 kílómetra við aðalskoðun 22. janúar 2021 eða tæpum tveimur mánuðum eftir að varnaraðili hafði lokið við viðgerð á vél bifreiðarinnar.

Varnaraðili vísar til þess að óvíst sé hvort sú bilun sem nú sé komin upp í bifreiðinni tengist þeirri viðgerð sem varnaraðili hafi framkvæmt í samráði við fyrri eiganda hennar og viðsemjanda sóknaraðila í nóvember 2020. Þannig liggja ekkert fyrir um hvort vélin hafi verið rifin eða bilanagreining framkvæmd í þeim tilgangi að kanna hvort hluti vélarinnar sé „úrbræddur“. Varnaraðili telji að sú bilun sem nú sé komin geti átt sér aðrar skýringar. Varnaraðili nefnir í því sambandi að nauðsynlegt sé að fylgjast reglulega með smurolíu- og kælivatnsstöðu eldri bifreiða en óvíst sé hvernig viðhaldi bifreiðarinnar hafi verið háttað á þeim 10 mánuðum sem liðnir hafi frá því að varnaraðili framkvæmdi viðgerð á vélinni uns bilunar hafi orðið vart á nýju. Þá telji varnaraðili ekki loku fyrir það skotið að bilunin nú tengist eldri vélarviðgerðum en samkvæmt upplýsingum sem varnaraðili hafi aflað lét viðsemjandi hans framkvæma vélarviðgerðir á bifreiðinni síðla árs 2018 eða í byrjun árs 2019.

Loks telur varnaraðili að kröfur sóknaraðila séu ósanngjarnar, gangi gegn meginreglunni um takmörkun tjóns og feli í sér ólögmæta auðgun af hans hálfu, enda liggja fyrir af gögnum máls að raunverulegt fjártjón hans sé að hámarki 1.000.000 krónur, að teknu tilliti til annars vegar kaupverðs bifreiðarinnar og hins vegar vænts endursöluverðs miðað við núverandi ástand bifreiðarinnar.

3.3. Athugasemdir sóknaraðila

Sóknaraðili hafnar frávísunarkröfu varnaraðila og telur kvörtun sína í samræmi við lög og reglur.

Sóknaraðili mótmælir því að kröfur hans byggja á óréttmætri auðgun. Sóknaraðili kveðst hafa keypti bifreiðina af viðsemjanda sínum á 1.500.000 krónur en hafi hann í kjölfarið þurft að greiða tæplega 300.000 krónur í kostnað við viðgerðir á bremsum bifreiðarinnar og rúðuvökvaerfi hennar. Bifreiðin sé nú metin á 2.500.000 krónur og vísi sóknaraðili í því sambandi til auglýsingar á bílasölu þar sem bifreið af sömu tegund og með svipaða akstursnotkun sé sett á 2.790.000 krónur.

Sóknaraðili mótmælir jafnframt fullyrðingum varnaraðila um akstursnotkun bifreiðarinnar. Að sögn sóknaraðila hafi viðgerð varnaraðila á bifreiðinni tekið margar vikur og hafi viðsemjandi sóknaraðila ekki fengið hana afhenta úr viðgerð fyrr en í janúar 2021. Skýrt komi fram í skoðunarskírteini bifreiðarinnar að akstursnotkun hennar í janúar 2021 hafi verið 233.498 kílómetrar. Nú sé akstursnotkun hennar 240.000 kílómetrar og því hafi henni aðeins verið ekið 6.000 kílómetra frá því viðgerð hafi verið framkvæmd. Sóknaraðili bendir á að varnaraðili beri sömu ábyrgð á vinnu sinni, hvort sem bifreiðinni hafi verið ekið 6.000 kílómetra eða 10.000 kílómetra uns hún hafi bilað á ný.

Sóknaraðili mótmælir fullyrðingum varnaraðila að ósannað sé að viðgerð sú sem hann framkvæmdi á bifreiðinni sé orsök bilunar nú. Sóknaraðili kveðst taka undir með varnaraðila að núverandi bilun í vél í bifreiðinni megi rekja til viðgerðar sem framkvæmd hafi verið 2019 í eigendatíð viðsemjanda varnaraðila. Það renni einnig stoðum undir það að bilunina megi rekja til fyrri viðgerðar að fyrrum eigandi bifreiðarinnar hafi fallist á að greiða hlut í kostnaði við hina umprættu viðgerð í nóvember 2020.

Þá bendir sóknaraðili á að viðhaldi bifreiðarinnar hafi ekki verið ábótavant síðan hin umþrætta viðgerð fór fram. Hafi vél hennar ekki verið snert síðan þá og ætíð verið séð til þess að næg olía og vatn væri á vélinni. Um framangreint vísar sóknaraðili til samskipta hans við bifreiðaverkstæðið sem skoðaði bifreiðina í kjölfar bilunarinnar í ágúst 2021. Í þeim samskiptum hafi starfsmaður þess staðfest við sóknaraðila að nægt vatn og olía hafi verið á bifreiðinni þegar bilunar hafi orðið vart.

3.4. Athugasemdir varnaraðila

Varnaraðili telur að virði hinnar umþrættu bifreiðar hljóti að helgast af þekktu söluverði hennar í viðskiptum en ekki af ásettu verði annarrar bifreiðar af allt annarri gerð. Í þessu sambandi sé bent á að mál þetta varði Range Rover Sport bifreið en sóknaraðili hafi lagt fram í málinu upplýsingar um ásett verð Range Rover L322 bifreiðar sem sé ekki sama gerð bifreiðar og um ræði í máli þessu.

Varnaraðili bendir á að við kaup sóknaraðila á bifreiðinni hafi hún verið með athugasemdalaus aðalskoðun til ársins 2022. Varnaraðili telji hæpið að bifreiðin hefði fengið slíka skoðun ef ástand bremsubúnaðar hefði verið með þeim hætti sem sóknaraðili lýsi.

Varnaraðili mótmælir fullyrðingum þess efnis að viðsemjandi sóknaraðila hafi ekki fengið bifreiðina afhenta eftir viðgerð fyrir en í janúar 2021.

Þá mótmælir varnaraðili þeim sjónarmiðum sóknaraðila að í því felist viðurkenning á sök að benda á að orsök bilunar sé óþekkt og að hún kunni að tengjast öðrum og eldri viðgerðum en þeirri sem varnaraðili hafi staðið að. Varnaraðili ítreki að kærunefndin sé lögbundið réttarfarsúrræði sem neytendur geti nýtt sér vegna ágreinings við seljendur en nefndinni sé ekki ætlað að fjalla um sprangkröfur líkt og þá sem sóknaraðili beini að varnaraðila. Slíka kröfu verði sóknaraðili að sækja fyrir dómstólum enda sé ekki hægt að fjalla um hana nema allir þeir sem kunni að eiga réttindi og/eða skyldur eigi þess kost að eiga aðild að málinu en slíkt sé ekki í boði fyrir kærunefndinni.

Loks bendir varnaraðili á að tölvupóstsamskipti sóknaraðila við starfsmann bifreiðaverkstæðis staðfesti ekki orsök bilunar vélarinnar enda sé ekkert komið fram í málinu sem staðfesti að eiginleg bilanagreining eða rannsókn á hinni úrbræddu vél hafi átt sér stað.

3.5. Álit sérfróðs aðila

Kærunefnd vöru og þjónustukaupa leitaði, með beiðni dagsettri 1. apríl 2022, álits sérfróðs aðila til aðstoðar við úrlausn máls þessa samkvæmt heimild í 1. mgr. 10 gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa. Með áliti sínu dags. 8. maí 2022 leitaðist sérfróði aðilinn við að svara spurningum nefndarinnar um bilun í vél bifreiðarinnar. Álit sérfræðingsins takmarkast við þá staðreynd að honum var ekki fært að skoða bifreiðina við málsmeðferð hjá kærunefnd vöru- og þjónustukaupa.

Aðspurður um hver sé líklegasta orsök þess að bifreiðin bilaði þann 17. ágúst 2021 bendir sérfræðingurinn á að þekkt sé í vélum af þessu tagi að festing fyrir strekkjarahjól tímareimar, sem sé hluti af olíudælu, gefi sig. Skipti á tímareim eigi að framkvæma á 168.000 km eða sjö ára fresti. Sé það regla, ef ekki sé vitað af annarri viðgerð eða fyrri skiptum á tímareim að skipta um olíudælu vegna þessa galla. Gerist það að festingin fyrir strekkjarahjólin brotni fari vélin yfir á tíma, þ.e. sveifarás og knastás ganga ekki saman og lenda þannig sveifarás, stimpilstangir og

stimplar saman við opnum á ventlum. Við slíkan árekstur togni eða slitni boltarnir sem haldi knastásbökkum í Heddum og Rokkerarmar bogni eða brotni og ekki síst knastásar bogni. Að mati sérfræðings hafi knastásar trúlega verið bognir eftir fyrri viðgerð og hafi verið notaðir áfram og valdið þannig svarfmyndun. Hafi þá svarfið eða málmhmassinn sem hafi myndast síðan valdið því að legur sveifaráss og sæti knastása hafi skemmst. Hafi það valdið því hljóði og því þrýstingsleysi olíukerfisins sem komi fram kvörtun sóknaraðila. Að sögn sérfræðingsins gæti önnur skýring fyrir þessu verið röng samsetning varahluta eða varahlutirnir sjálfir. Samkvæmt gögnum máls hafi í viðgerð á vélinni í nóvember 2020 verið skipt um sveifarás og notað blokk. Þekkt sé að sveifarásar brotni í vélum af þessu tagi. Til þess að þeir brotni þurfi að koma til mikið álag, t.d. yfirsnúningur, þ.e. vélin sé látin vinna á miklum snúningi, yfir 4000 sn/m, frekar en af miklum togkrafti sem sé um það bil frá 1500 til 2500 sn/m.

Ennfremur kemur fram í álitinu sérfræðingsins að ekki sé unnt að staðfesta hvort núverandi bilun vélarinnar megi rekja til þeirrar viðgerðar sem framkvæmd var í nóvember 2020 fyrr en vélin hafi verið skoðuð. Þá telur sérfræðingurinn að umhirða, notkun og aksturslag geti almennt orsakað umþrætta bilun að hluta eða fullu en ekkert komi fram í gögnum máls sem bendi til að framangreindu hafi verið ábótavant auk þess sem ekki hafi verið kominn tími á smurþjónustu sem framkvæma skuli venjulega einu sinni á ári eða við 15.000 km akstur. Loks telur sérfræðingurinn, að hliðsjón af gögnum máls, að tilgreindur viðgerðarkostnaður í gögnum máls sé nærri lagi. Gefnir séu upp að um 30 tímar fari í að skipta um vél í bifreiðinni og þá geti annar eins tími farið í að opna vélina, yfirfara og gera við hana. Varahlutir til viðgerðar á vélinni séu ekki fánlegir frá framleiðanda, heldur aðeins uppgerðar vélar og því þurfi að færa allt sem sé utan á vélinni á milli þeirrar gömlu og nýju. Samkvæmt gögnum máls hafi við viðgerðina í nóvember 2020 verið nýttir notaðir varahlutir og varahlutir frá Aftermarket aðilum sem hafi sérhæft sig í þessum varahlutum. Jafnan sé leitað tilboða vegna svona viðgerðar vegna stærðar og umfangs hennar.

Í kjölfar þess að framangreint álit var birt aðilum bærust athugasemdir frá varnaraðila. Benti varnaraðili á að hið leiðbeinandi álit sé þeim annmörkum háð að hvorki hinn sérfróði aðili né annar fagmaður hafi skoðað vélina og kannað tilurð vélarbilunarinnar en það sé aðeins hægt með því að opna mótórin og greina hvað sé raunverulega að. Þannig liggi ekkert fyrir hvort mótórin hreyfist eða sé fastur, hvort lok á olíudælu sé brotið, eða hver staða á knastásunum sé. Þá hafi túrbína ekki verið skoðuð og þannig greint hvort svarf komi frá henni o.s.fv. Þá sé álitinu uppfyllt af vangaveltum og sé til að mynda að finna í álitinu fjórar mismunandi skýringar á ástæðu vélarbilunarinnar þann 17. ágúst 2021. Þannig telji sérfræðingurinn að bilunin gæti verið til komin vegna þess að: a) knastásar hafi verið bognir eftir fyrri viðgerð, b) samsetning vélar hafi ekki verið rétt við fyrri viðgerð, c) eitthvað hafi verið að þeim varahlutum sem notaðir hafi verið við fyrri viðgerð eða d) sveifarás hafi brotnað við mikinn snúning eða yfir 4000 snúninga á mínútu. Óljóst sé því hver orsök vélarbilunarinnar sé. Þá kveðst varnaraðili hafa borið álit sérfræðings undir [...] sem sé umboðsaðili Range Rover á Íslandi. Í tölvupósti deildarstjóra fyrirtækisins dags. 23. maí 2021 segi: „[...] nefnir tvær aðalorsakir fyrir bilun, báðar eiga rétt á sér en samkvæmt reikningi 0228280 frá ykkur þá setjið þið nýjan sveifarás ásamt nýrri olíudælu sem ætti því að gera báðar þessar bilanir afar ólíklegar.“ Loks vísar varnaraðili til þess að hinn sérfróði aðili hafi ekki getað fullyrt hvort rekja

mætti núverandi bilun í vél bifreiðarinnar til þeirrar viðgerðar sem framkvæmd hefði verið í nóvember 2020 nema vélin yrði opnuð og hún skoðuð. Það hafi ekki verið gert.

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. Kærunefndin tekur ekki til meðferðar ágreining sem fellur ekki undir gildissvið framangreindra laga.

Í málinu liggur fyrir að varnaraðili keypti bifreiðina af gerðinni Land Rover Range Rover Sport, fnr. [...], með fyrsta skráningardag 7. maí 2008, í ágúst 2020 af þriðja aðila. Þann 7. október 2020 seldi varnaraðili [...] umrædda bifreið. Í byrjun nóvember 2020 tilkynnti [...] varnaraðila um að bilun væri komin upp í vél bifreiðarinnar. Í framhaldinu áttu sér samskipti milli [...], varnaraðila og þess aðila sem seldi varnaraðila bifreiðina, sem leiddi til þess að framangreindir þrjú aðilar komust að samkomulagi um að skipta með sér kostnaði við vélarviðgerð sem unnin var á verkstæði varnaraðila. Þann 28. apríl 2021 festi sóknaraðili kaup á bifreiðinni fyrir 1.800.000 krónur af fyrrnefndum [...]. Í ágúst 2021 bilaði bifreiðin á ný og telur sóknaraðili að bilunina megi rekja til viðgerðar varnaraðila í nóvember 2020. Í kjölfarið krafðist sóknaraðili þess að varnaraðili myndi annað hvort greiða sér skaðabætur að fjárhæð 900.000 krónur eða kaupa til baka bifreiðina, í því ástandi sem hún var í, fyrir 1.400.000 krónur. Hafnaði varnaraðili kröfum sóknaraðila með vísan til þess að hann taldi sig ekki bera ábyrgð á meintu tjóni sóknaraðila.

Samkvæmt 1. gr. laga nr. 81/2019 um úrskurðaraðila á sviði neytendamála er markmið þeirra að tryggja neytendum aðgang að skilvirkri og faglegri málsmeðferð við lausn deilumála utan dómstóla. Lögin taka til ágreinings um samninga sem neytendur gera við seljendur um kaup á vöru eða þjónustu, sbr. 3. gr. laganna.

Samkvæmt 1. mgr. 9. gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa, sbr. einnig 3. mgr. 16. gr. laga nr. 81/2019, er málsmeðferð hjá kærunefnd vöru- og þjónustukaupa skrifleg. Í 3. mgr. ákvæðisins segir að nefndin geti beint spurningum og beiðnum um framlagningu gagna skriflega til málsaðila. Nefndin getur einnig veitt málsaðila stuttan frest til úrbóta ef hún telur erindi hans áfátt á einhvern hátt eða kvörtun ótæka til meðferðar samkvæmt e. lið 1. mgr. 14. gr. laga nr. 81/2019, sbr. og 4. mgr. 9. gr. reglugerðarinnar.

Samkvæmt 1. mgr. 10. gr. fyrrnefndrar reglugerðar leggja nefndarmenn sjálfir mat á atriði sem krefjast almennrar þekkingar og menntunar eða lagaþekkingar. Í öðrum tilvikum getur formaður kvatt til mann eða menn sem hafa nauðsynlega kunnáttu eða annars þá kunnáttu sem bestar er kostur, sbr. einnig 3. mgr. 16. gr. laga nr. 81/2019.

Ákvæði 18. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup mælir fyrir um sönnun á galla og tímamark hans, en þar segir í 2. mgr. að galli, sem upp komi innan sex mánaða frá því að áhætta söluhlutar fluttist til neytanda, teljist hafa verið til staðar við afhendingu. Neytandi ber sönnunarbyrðina fyrir því að söluhlutur hafi verið haldinn galla við kaupin ef lengra en sex mánuðir eru frá kaupunum. Samkvæmt framangreindu hvílir sönnunarbyrði um hinn meinta galla á bifreiðinni á sóknaraðila.

Í málinu liggur fyrir að nákvæm bilanagreining hefur ekki verið framkvæmd á bifreiðinni að frumkvæði sóknaraðila. Umrædd bifreið var um 13 ára gömul þegar sóknaraðili festi kaup á henni og hafði verið ekið um 237.000 km. Bifreiðin var því komin vel til ára sinna og hafði henni verið ekið töluvert mikið. Í tilvikum sem þessum getur reynst erfitt að sýna fram á hvort galli hafi verið til staðar við afhendingu eða hvort bilun megi rekja til fyrri viðgerða, notkunar eða umhirðu. Líkt og áður hefur verið greint frá leitaði kærunefndin af þessu tilefni, með beiðni dags. 1. apríl 2022, álit kunnáttumanns til aðstoðar við úrlausn málsins þessa á grundvelli heimildar í 1. mgr. 10 gr. reglugerðar nr. 1177/2019. Með áliti sínu dags. 8. maí 2022 leitaðist hinn sérfróði aðili við að svara spurningum nefndarinnar um bilunina í vél bifreiðarinnar. Álit hans varðandi líklegustu orsök þess að vél bifreiðarinnar bilaði þann 17. ágúst 2021 var ekki afgerandi og því er ekki unnt að líta svo á að núverandi vélarbilun verði rakin með óyggjandi hætti til þeirrar viðgerðar sem framkvæmd var af varnaraðila í nóvember 2020. Álit sérfræðingsins takmarkast við þá staðreynd að honum var, vegna ástæðna sem hann varðar, ekki fært að skoða vél bifreiðinnar við málsmeðferð hjá kærunefnd vöru- og þjónustukaupa. Sökum þessa aflaði kærunefndin sér upplýsinga frá öðrum fagmanni sem sérhæfir sig meðal annars í viðgerðum á þeirri bílgerð sem hér um ræðir. Samkvæmt þeim upplýsingum sem kærunefndinni voru veittar er það bæði mjög krefjandi og kostnaðarsamt verk að taka upp vél bifreiðar og að líklegt sé að kostnaður vegna slíks verks sé að lágmarki 500.000 krónur. Þá sé ekki öruggt að slík skoðun geti leitt í ljós raunverulega orsök hinnar umþrættu bilunar í vél bifreiðarinnar. Með bréfi kærunefndar 5. júlí 2022 til sóknaraðila var hann upplýstur um að vegna fyrrgreindra atriða myndi kærunefndin ekki óska eftir áliti annars fagmanns, og var af því tilefni kannað hvort hann sjálfur vildi fara í að afla sér slíkrar skoðunar og kosta hana. Í bréfi sínu þann sama dag upplýsti sóknaraðili kærunefndina að ekki yrði frekari gagna aflað af hans hálfu vegna málsins og ítrekaði hann jafnframt kröfu sína.

Samkvæmt e. lið 1. mgr. 14. gr. laga nr. 81/2019 geta viðurkenndir úrskurðaraðilar og kærunefnd vöru- og þjónustukaupa vísað málum frá þegar kvörtun er metin ótæk til meðferðar hjá viðurkenndum úrskurðaraðila eða kærunefnd vöru- og þjónustukaupa. Þá geta viðurkenndir úrskurðaraðilar og kærunefnd vöru- og þjónustukaupa vísað málum frá ef meðhöndlun máls mundi á einhvern hátt skaða alvarlega skilvirka starfsemi viðurkennda úrskurðaraðilans eða kærunefndar vöru- og þjónustukaupa, sbr. f. liður 1. mgr. 14. gr. laga nr. 81/2019.

Í athugasemdum með 14. gr. frumvarps þess er varð að lögum nr. 81/2019 segir m.a. eftirfarandi um f. lið lagaákvæðisins: „Ákvæðinu er ætlað að ná til þeirra tilvika þegar fyrirséð er að meðhöndlun máls muni hamla skilvirkni í starfi viðurkenndra úrskurðaraðila eða kærunefndar vöru- og þjónustukaupa. Sem dæmi um þetta má nefna þegar atvik máls eru mjög flókin eða yfirgripsmikil, mál krefst flókins lögfræðilegs mats, sérfræðipækkingar eða mats á erlendum réttarheimildum. Sé mál svo vaxið og málsmeðferðin veldur fyrirsjáanlega óhæfilegri notkun á mannauði og fjármagni er líklegt að það eigi betur heima hjá dómstólum.“

Að mati kærunefndarinnar er þörf á nákvæmri skoðun óvilhalls sérfróðs aðila á hinni biluðu vél bifreiðarinnar og greiningu hans á þeim aðgerðum sem geta verið nauðsynlegar til að bæta úr þeim ágöllum sem sóknaraðili telur vera á vél bifreiðarinnar. Er þannig þörf á umfangsmikilli gagnaöflun svo unnt sé að taka afstöðu til krafna sóknaraðila með úrskurði. Þar sem ljóst er að þetta verk er afar kostnaðarsamt og tímafrekt, auk þess sem óvíst er hvort skoðunin skili afgerandi

niðurstöðu, telur kærunefndin ekki forsvaranlegt að létta sönnunarbyrðinni af sóknaraðila með því að kalla til annan kunnáttumann til að skoða bifreiðina. Þá verður ekki séð að þær upplýsingar sem fram koma í gögnum málsins, eða þær sem unnt er að afla við meðferð málsins hjá kærunefndinni, geti verið fullnægjandi grundvöllur fyrir efnislegan úrskurð um kröfur sóknaraðila í garð varnaraðila.

Með hliðsjón af öllu framangreindu er það mat kærunefndar vöru- og þjónustukaupa að ágreiningur málsins verði ekki leystur með fullnægjandi hætti hjá kærunefndinni á grundvelli fyrirbyggjandi gagna. Er kærunefndinni því ekki annað fært en að vísa kvörtun sóknaraðila frá með vísan til 1. mgr. 14. gr. laga nr. 81/2019, sbr. e. og f. liði ákvæðisins, og 2. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 1177/2019.

IV

Úrskurðarorð

Kröfu sóknaraðila, [...], er vísað frá kærunefnd vöru- og þjónustukaupa.

Málskotsgjald að fjárhæð 5.000 krónur verður endurgreitt sóknaraðila samkvæmt c. lið 2. mgr. 13. gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru og þjónustukaupa.

Víðir Smári Petersen
formaður

Jón Rúnar Pálsson

Ívar Halldórsson