

Kæruneftnd vöru- og þjónustukaupa

Úrskurður uppkveðinn 1. mars 2023 í máli nr. 57/2022

Kæruneftndina skipa í þessu máli lögmennirnir Hildur Leifsdóttir, Hildur Ýr Viðarsdóttir og Jón Rúnar Pálsson.

I

Aðild og kröfugerð

Þann 12. júlí 2022 barst kæruneftnd 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 krefst þess að viðurkenndur verði réttur hans til að rifta kaupum á bifreiðinni [...] vegna verulegra galla hennar en til vara gerir sóknaraðili kröfu um afslátt. Varnaraðili krefst þess að kröfum sóknaraðila verði hafnað.

II

Málsmeðferð hjá kæruneftndinni

Með bréfi, dags. 17. ágúst 2022, var varnaraðila gefinn kostur á að senda andsvör til nefndarinnar í samræmi við 2. mgr. 9. gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kæruneftnd vöru- og þjónustukaupa. Andsvör varnaraðila bárust til nefndarinnar þann 31. maí 2022. Athugasemdir bárust í kjölfarið frá sóknaraðila þann 6. september 2022 og frá varnaraðila þann 12. september 2022.

Framlögð gögn í málinu eru auk kvörtunar, andsvara og athugasemda sóknaraðila og varnaraðila, afrit af tölvupóstsamskiptum milli sóknaraðila og varnaraðila, ljósmyndir af bifreiðinni [...], álit fyrirtækisins [...], krafa sóknaraðila um riftun, dags. 26. janúar 2022, svar varnaraðila við riftunarbréfi dags. 21. febrúar 2022, álit bifvélaverkstæðis [...], dags. 16. mars 2022 og verðmat löggilts bifreiðasala, dags. 29. júní 2022.

Með bréfi, dags. 15. febrúar 2023, var aðilum tilkynnt að gagnaöflun væri lokið og kæruneftndin hefði tekið málið til úrskurðar.

III

Málsatvik og ágreiningsefni

Samkvæmt gögnum máls festi sóknaraðili kaup á bifreiðinni Ford F250, árgerð 2004, með fastanúmerið [...] þann 7. janúar 2022 af varnaraðila. Hafði bifreiðinni verið ekið um 256.000 km á kaupdegi. Greiddi sóknaraðili varnaraðila alls 1.550.000 krónur fyrir bifreiðina, með peningagreiðslu að fjárhæð 1.250.000 krónur og bifreið að verðmæti 300.000 krónur.

Í aðdraganda samningsgerðar áttu aðilar í samskiptum símleiðis þar sem þeir voru búsettir í sitthvorum landshlutanum. Sammæltust aðilar um að sóknaraðili myndi koma frá [...] til [...] í því skyni að skoða bifreiðina í byrjun árs 2022. Þann 7. janúar 2022 gengu aðilar frá samningi sínum á milli um bifreiðina eftir að sóknaraðili reynsluók bifreiðinni. Upphaflega var kaupverð bifreiðarinnar 1.750.000 krónur en lækkaði varnaraðili verðið niður í 1.550.000 krónur þar sem varnaraðili hafi talið að einn spíss væri farinn í vél bifreiðarinnar.

Að sögn sóknaraðila hafi hann ekið bifreiðinni á kaupdegi á [...] þar sem bifreiðin hafi verið geymd inni í bílskúr. Hafi sóknaraðili haldið leið sinni áfram tveimur dögum síðar. Sóknaraðili kveðst hafa náð að keyra bifreiðinni að [...] þar sem hún hafi drepit á sér. Hafi bifreiðinni þá verið ekið um 200-300 km í tveimur

ökuferðum frá því kaupin hafi átt sér stað. Hafi sóknaraðili ekki náð að gangsetja bifreiðina aftur og hann því verið nauðbeygður að láta flytja bifreiðina frá [...] til [...]. Sóknaraðili kveðst hafa haft samband við varnaraðila á [...] og hafi varnaraðili tjáð honum að hann hefði lent í svipuðu sjálfur en að bifreiðin hafi farið í gang aftur eftir 15-20 mínútur. Í andsvörum sínum mótmælir varnaraðili því að hafa upplýst sóknaraðila um framangreint. Á [...] hafi sóknaraðili látið skipta um hráolíusíu og olíu á mótör bifreiðarinnar. Hafi komið í ljós að málmflísar væru í olíunni og væri því um meiri bilun að ræða en einn ónýtan spíss. Hafi bifreiðin enn ekki farið í gang þrátt fyrir framangreinda þjónustu og því hafi sóknaraðili látið flytja bifreiðina áfram á [...].

Þann 27. janúar 2022 lagði sóknaraðili fram formlega kröfu um riftun á kaupunum. Með bréfi dags. 21. febrúar 2022 hafnaði varnaraðili þeirri kröfu sóknaraðila. Aðilar áttu í nokkrum samskiptum í kjölfarið en án þess að sættir náðust.

Sóknaraðili krefst þess að viðurkenndur verði réttur hans til að rifta kaupunum á bifreiðinni [...] þar sem bifreiðin hafi verið haldin verulegum galla við kaupin. Til vara krefst sóknaraðili þess að varnaraðili veiti honum afslátt af kaupunum sem svari til hlutfalls milli verðgildis hlutarins í gölluðu og umsömdu ástandi á afhendingartíma. Varnaraðili krefst þess að kröfum sóknaraðila verði hafnað.

3.1. Sjónarmið sóknaraðila

Sóknaraðili byggir á því að í aðdraganda kaupanna hafi varnaraðili sagt honum að bifreiðin væri þétt og góð sem og að allt í henni væri í standi. Rétt áður en kaupin hafi gengið í gegn hafi varnaraðili upplýst sóknaraðila að sennilega hafi spíss farið í vél bifreiðarinnar í lok árs 2021. Að sögn sóknaraðila hafi varnaraðili síðar viðurkennt að bifreiðin hefði verið þannig frá því í nóvember 2021.

Sóknaraðili kveðst hafa óskað eftir álit bifvélaverkstæðisins [...] á [...] á ástandi vélar bifreiðarinnar eftir að bilunar hafi orðið vart nokkrum dögum eftir eigendaskiptin. Á verkstæðinu hafi verið unnt að gangsetja bifreiðina með notkun á svokölluðu startspreyi. Við skoðun á verkstæðinu hafi komið í ljós alvarlegir gallar á vél bifreiðarinnar, s.s. bilun í icp ventli, túrbína ónýt auk þess sem hún næði ekki 1 psi á 3000 snúningum, slag væri inn og út af mörkum, mótör bifreiðarinnar hefði lekið mikilli smurolíu framúr sveifarási, mikið bank í vélinni þegar hún væri á leið niður í snúningi, mögulega væru legur farnar og spíssar lélegir. Þá hafi það verið mat verkstæðisins að búið væri að eiga við rafkerfi bifreiðarinnar. Eftir að sóknaraðili hafi fengið framangreint álit verkstæðisins hafi hann leitað til nokkurra fagaðila til að kanna hver kostnaður við úrbætur á bifreiðinni væri. Hafi það verið samróma álit þeirra að kostnaður við viðgerð væri umfram verðmæti bifreiðarinnar.

Sóknaraðili vísar til þess að hafa með bréfi dags. 26. janúar 2022 lagt fram kröfu um riftun á kaupunum. Hafi varnaraðili hafnað kröfu um riftun með bréfi dags. 21. febrúar 2022. Aðilar hafi átt í töluverðum samskiptum í kjölfarið en sættir hafi ekki náðst milli þeirra.

Þann 22. febrúar 2022 hafi sóknaraðili lagt til að aðilar myndu óska sameiginlega eftir mati á ástandi vélarinnar. Hafi lögmaður varnaraðila upplýst sóknaraðila með tölvupósti þann 3. mars 2022 að varnaraðili kysi að taka ekki þátt í slíku sameiginlegu mati.

Sóknaraðili hafi þá ákveðið að afla sér mats frá bifvélaverkstæði [...]. Til að auka á vægi matsins hafi sóknaraðili boðið varnaraðila að koma að skriflegum athugasemdum eða mæta á matsfund til að koma slíkum athugasemdum á framfæri. Hafi matsfundurinn farið fram þann 30. mars 2022 og hafi varnaraðili hvorki mætt á þann fund né sent sóknaraðila skriflegar athugasemdir sínar.

Sóknaraðili bendir á að umrætt mat staðfesti enn frekar hversu verulega gölluð bifreiðin sé. Í matinu sé sá fyrirvari gerður að vél bifreiðarinnar hafi ekki verið tekin í sundur sem hafi þá þýðingu að enn frekari gallar gætu komið í ljós ef svo yrði gert. Samkvæmt matinu hafi fjöldi galla fundist, m.a. að vél bifreiðarinnar væri „úrbrædd á legum“, mikið skemmd og að bifreiðin því ógangfær. Þá hafi verkstæðið talið að bilun væri í eldsneytiskerfi bifreiðarinnar. Í matinu séu jafnframt taldir upp fleiri ágallar á bifreiðinni. Samkvæmt mati verkstæðisins sé áætlaður viðgerðarkostnaður að fjárhæð 3.445.294 krónur. Sé sá kostnaður langt umfram verðmæti bifreiðarinnar. Sóknaraðili telji líklegt að fleiri gallar kæmu í ljós ef vél bifreiðarinnar yrði tekin í sundur og því myndi áætlaður viðgerðarkostnaður aukast til muna.

Sóknaraðili kveðst hafa ítrekað kröfu sína um riftun kaupanna í kjölfar fyrrnefnds mats auk þess að hafa reynt að leita sátta við varnaraðila en án árangurs. Í viðleitni sinni til að leysa úr ágreiningi aðila hafi sóknaraðili upplýst varnaraðila að hann væri reiðubúinn að ljúka málinu ef varnaraðili myndi greiða honum 800.000 krónur í skaðabætur. Hugsun sóknaraðila hafi verið sú að þannig gæti sóknaraðili komist hjá frekari tímafrekum ágreiningi og mögulega takmarkað tjón sitt með því að selja flak bifreiðarinnar á partasölu.

Sóknaraðili telur liggja skýrt fyrir í málinu að bifreiðin sé haldin verulegum ágöllum. Þá sé ljóst að ágallarnir séu þess eðlis að sóknaraðila hafi verið ómögulegt að gera sér grein fyrir þeim með venjulegri skoðun á bifreiðinni fyrir kaupin. Í því samhengi bendi sóknaraðili á að bifreiðin hafi gengið við reynsluakstur og í framhaldinu af kaupunum hafi bifreiðin verið keyrð frá [...] áleiðis austur á land uns komið hafi verið að [...]. Þá telji sóknaraðili að allir þeir ágallar sem séu á bifreiðinni hafi verið löngu til komnir áður en viðskipti aðila hafi átt sér stað. Þessu til stuðnings vísi sóknaraðili til þess að varnaraðili hafi eftir kaupin upplýst sóknaraðila um að bifreiðin hefði áður drepit á sér og ekki farið í gang strax í kjölfarið.

Sóknaraðili bendir á að varnaraðila hafi verið gefið færi á að koma athugasemdum sínum á framfæri við matið og mæta á matsfund vegna þess. Varnaraðili geti því ekki borið fyrir sig að framlögðu mati hafi verið aflað einhliða sem og að honum hafi ekki verið veitt færi á að koma að athugasemdum sínum vegna þess.

Sóknaraðili telji að þrátt fyrir að honum hafi ekki verið unnt að gera sér grein fyrir umræddum göllum á bifreiðinni við venjulega skoðun fyrir kaupin megi fullyrða að gallarnir séu þess eðlis að þeir geti ekki hafa farið framhjá varnaraðila sem eiganda og notanda bifreiðarinnar um langt skeið.

Sóknaraðili vísar til þess að í 17. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup sé að finna grundvallarreglur er varða eiginleika söluhlutar. Í 1. mgr. ákvæðisins segi að söluhlutur skuli vera í samræmi við það sem leiði af samningi, s.s. hvað varði gæði og aðra eiginleika. Hlutur teljist þannig gallaður ef hann hafi ekki til að bera þá eiginleika, sem leiða megi af samningi. Í bílaviðskiptum sé sjaldan að finna sérstök samningsákvæði og verði því að horfa til forsendna aðila með samningi um kaup á bifreið. Sóknaraðili telji ljóst að almenn forsenda fyrir kaupum á bifreið þar sem

greitt hafi verið 1.550.000 krónur fyrir hana sé sú að bifreiðin virki sem bifreið og unnt sé að nota hana sem slíka. Einnig verði að horfa til þess hvaða eiginleika sambærilegir sölulutir hafi venjulega. Það sama eigi við hér, þ.e. að sanngjarnt sé að gera þá kröfu til bifreiðar sem seld sé fyrir 1.550.000 krónur að unnt sé að nota hana. Bifreiðin hafi ekki verið keypt af sóknaraðila til þess að nota í varahluti eða slíkt. Þá vísar sóknaraðili til a.-c. liðar 2. mgr. sama ákvæðis í þessu samhengi. Það sé afstaða sóknaraðila að bifreiðin hafi ekki hentað í þeim tilgangi sem sambærilegir hlutir séu venjulega notaðir til. Þá hafi bifreiðin ekki hentað í þeim tilgangi sem seljandi hennar vissi eða mátti vita að kaupandi hugðist nota hana til auk þess sem bifreiðin hafi ekki haft þá eiginleika sem seljandi hafi vísað til þegar hann seldi bifreiðina til nota sem bifreið.

Sóknaraðili kveður riftunarkröfu sína byggða á heimild í 30., sbr. 39. gr. laga nr. 50/2000 sem veiti kaupanda m.a. heimild til þess að rifta kaupum reynist sölulutur gallaður og að galli sé hvorki sök kaupanda né stafi af aðstæðum sem hann varði, sbr. 1. mgr. 30. gr. laganna. Teljist galli til verulegra vanefnda geti kaupandi rift kaupunum, sbr. 1. mgr. 39. gr. laganna. Með vísan til alls framangreinds telur sóknaraðili að bifreiðin hafi verið haldin verulegum göllum við kaupin.

Fallist kærunefndin ekki á viðurkenningarkröfu sóknaraðila í málinu geri sóknaraðili kröfu til vara um afslátt sem svari til hlutfallsins milli verðgildis hlutarins í gölluðu og umsömdu ástandi á afhendingartíma, sbr. 38. gr. laga nr. 50/2000. Í því sambandi verði að horfa til þess að bifreiðin, í eðlilegu ástandi sem bifreið af árgerð 2004, ekin 256.000 km á kaupdegi, hafi að áliti málsaðila verið metin að fjárhæð 1.550.000 krónur. Sóknaraðili kveðst hafa aflað verðmats á „flakavirði“ bifreiðarinnar, þ.e. verðmæti bifreiðarinnar á kaupdegi miðað við þá forsendu að í henni sé ónýtt vél sem ekki svari kostnaði að gera við. Framlagt verðmat löggilts bifreiðasala kveði á um að „flakavirði“ bifreiðarinnar sé 300.000 krónur. Sóknaraðili telji því að hann eigi rétt á afslætti í samræmi við 38. gr. laganna að fjárhæð 1.250.000 krónur.

3.2. Andsvör varnaraðila

Varnaraðili vísar til þess að málavaxtalýsingu sóknaraðila sé röng að mörgu leyti. Sé því ranglega haldið fram að varnaraðili hafi vitað eða mátt vita um galla í bifreiðinni en það hafi varnaraðili ekki gert. Því til staðfestingar leggi varnaraðili fram reikning frá [...] nr. 159373 þar sem fram komi að gert hafi verið við hjöruliðskross og bifreiðin hafi verið tölvulesin. Viðgerð þessi og tölvulestur hafi farið fram 30. nóvember 2021 eða skömmu fyrir sölu bifreiðarinnar. Að mati varnaraðila hafi ekkert komið fram við tölvulesturinn sem geti orsakað þá galla eða bilanir sem taldar séu fram af sóknaraðila.

Varnaraðili kveðst ekki hafa vitað að nokkuð væri að bifreiðinni. Þá hafi varnaraðili ekið bifreiðinni nokkrar ferðir til og frá Reykjavík síðustu mánuði fyrir sölu. Grunur hafi verið um að eitthvað væri að spíss í bifreiðinni og hafi sóknaraðili því fengið 200.000 króna afslátt af kaupverði bifreiðarinnar vegna þess. Varnaraðili hafi haft samband við fyrirtækið [...] sem hafi staðfest að líklega væri um ónýtan spíss að ræða og hafi varnaraðili upplýst sóknaraðila sérstaklega um það. Varnaraðili telji sig hafa þannig verið að selja bifreiðina í því ástandi sem hún væri í og samkvæmt lögum nr. 50/2000 hafi áhættan flust yfir til sóknaraðila við afhendingu bifreiðarinnar.

Varnaraðili mótmælir fullyrðingu sóknaraðila um að varnaraðili hafi upplýst sóknaraðila um það að varnaraðili hafi sjálfur lent í því að bifreiðin dræpi á sér en færi svo í gang 15-20 mínútum síðar. Varnaraðili rengi einnig bilanagreiningu bílaverkstæðisins [...] enda hafi varnaraðili farið sjálfur á verkstæðið og komið bifreiðinni í gang án vandkvæða. Hafi vélin á þessum tíma því ekki verið úrbrædd, túrbína hafi komið inn og enginn leki sést frá sveifarás.

Varnaraðili kveðst hafa reynt sættir við sóknaraðila en án árangurs.

Varnaraðili vísar til þess að samkvæmt 21. gr. laga nr. 50/2000 skal við mat á galla miða við það tímamark þegar áhættan af söluhlut flyst yfir á kaupanda. Varnaraðili telji að ekkert bendi til þess að ástæða gallans megi rekja til vanefnda af hálfu varnaraðila. Varnaraðili hafi upplýst sóknaraðila um allt það sem varnaraðili vissi um ástand bifreiðarinnar. Þá hafi sóknaraðili skoðað bifreiðina fyrir kaupin og ekið henni til reynslu. Í þeirri skoðun hefði komið fram ef vél leki olíu eða túrbína verið biluð. Þá bendir varnaraðili á að sóknaraðili hafi vel getað komið bifreiðinni í ástandsskoðun fyrir kaupin ef hann hefði viljað.

Varnaraðili krefst þess að öllum kröfum sóknaraðila verði hafnað enda ekki um neinar vanefndir af hans hálfu að ræða og greiningar frá viðgerðaraðilum ósamrýmanlegar enda hafi bifreiðin verið gangfær hjá [...] en ógangfær hjá bifvéilverkstæði [...].

3.3. Athugasemdir sóknaraðila

Sóknaraðili ítrekar málavaxtalýsingu sína og kveður hana rétta, byggða á gögnum málsins og samtölum málsaðila sem sé ekki unnt að leggja fram.

Sóknaraðili bendir á að framlagður reikningur frá [...], dags. 30. nóvember 2021 renni stoðum undir það sem varnaraðili vissi eða mátti vita um ástand bílvélarinnar þegar á þeim tímamarki. Vísar sóknaraðili til texta reikningsins þar sem eftirfarandi komi orðrétt fram: „*Er skárri en ennþá einhver titringur.*“ Ljóst sé af þessu að varnaraðili hafi leitað á verkstæði, sem sérhæfi sig í viðgerðum á bifreiðum af þessari gerð, vegna titrings í bifreiðinni, látið lesa bifreiðina og greitt meðal annars fyrir viðgerð á drifsköftum. Árangur af þessum aðgerðum hafi ekki verið meiri sá að titrings hafi enn verið vart í bifreiðinni. Í álitum [...] komi fram að bank sé í vélinni. Af þessu megi draga þá ályktun að bank/titringur hafi verið í vél bifreiðarinnar a.m.k. í einhvern tíma fyrir 30. nóvember 2021 og að varnaraðili vissi það. Framangreint sé í fullu samræmi við fullyrðingar sóknaraðila þess efnis að varnaraðili hafi í símtali eftir kaupin viðurkennt að vankantar hafi verið með vélinu fyrir kaupin.

Sóknaraðili mótmæli sem ósönnuðu að varnaraðili hafi getað gangsett bifreiðina utan við verkstæði [...] á [...] enda komi það fram í álitum verkstæðisins að nota hafi þurft startsprey til þess að ræsa bifreiðina. Þannig liggi fyrir að fagmenn á viðurkenndu bifvéilverkstæði hafi ekki getað ræst vél bifreiðarinnar án þess að nota umrætt sprey. Í öllu falli hafi það þá verið tilviljun ein ef unnt hafi verið að ræsa bifreiðinni í það skipti sem varnaraðili kveðst hafa gert það. Breyti það þó engu um ástand vélar bifreiðarinnar við kaupin eins og sýnt hafi verið fram á með tveimur álitum viðurkenndra bifvéilverkstæða.

Þá mótmæli sóknaraðili því sem ósönnuðu að þegar bifreiðin hafi verið hjá [...] hafi vél hennar ekki verið úrbrædd, að túrbína hafi komið inn og að engin leki hafi verið frá sveifarási. Að sögn sóknaraðila hafi bifreiðin ekki verið hreyfð frá því hún hafi drepist á sér hjá [...] og verið flutt með flutningsbifreið þaðan á verkstæði. Sóknaraðili ítreki að fyrir liggi tvö álit óháðra viðgerðaraðila á ástandi bifreiðarinnar.

Þá telji sóknaraðili útilokað að allt það sem sýnt hafi verið fram á með framangreindum álitum að ami að bifreiðinni hafi getað komið til í þeim stutta akstri sóknaraðila frá [...] og að [...].

3.4. Athugasemdir varnaraðila

Varnaraðili vísar til þess að hafa látið gera við hjöruliðskrossa bifreiðarinnar vegna titrings. Hafi titringurinn ekki hætt og hafi varnaraðili því haft samband við bifvélaverkstæðið [...]. Hafi það verið mat þess að spíss væri að fara í vélinni og að kostnaður við þá viðgerð væri um 150.000 krónur. Milli jóla og nýárs árið 2021 hafi varnaraðili ekið bifreiðinni til [...] í því skyni að hitta sóknaraðila vegna fyrirhugaðra kaupa hans á bifreiðinni. Hafi ekkert orðið af fundi aðila vegna veikinda sóknaraðila. Hafi varnaraðili því ekið bifreiðinni aftur á [...]. Að sögn varnaraðila hafi ekkert verið að bifreiðinni þá fyrir utan titring sem varnaraðili hafi orðið var við einu sinni á leiðinni. Þann 7. janúar 2022 hafi aðilar hist og sóknaraðili reynsluekið bifreiðinni um 15 km til að reyna að kalla fram þann titring sem varnaraðili hafi upplýst sóknaraðila að hafi fundist öðru hvoru í bifreiðinni. Þá hafi sóknaraðili verið upplýstur um samtal varnaraðila við fyrirtækið [...]. Varnaraðili hafi kosið að gefa sóknaraðila 200.000 króna afslátt vegna þessarar óvissu. Varnaraðili kveðst hafa veitt sóknaraðila allar þær upplýsingar sem hann vissi um á þessum tímapunkti og allt tal um annað sé uppspuni. Varnaraðili sé ekki sérfræðingur í bifvélaþvirkjun eða vélafræðum og kveðst hafa stuðst við bestu upplýsingar sem hann hafi haft á þessum tíma. Þvert á móti hafi það átt að vera að frumkvæði sóknaraðila að láta skoða bifreiðina betur að fengnum þeim upplýsingum sem honum hafi verið gefnar og veittur afsláttur vegna.

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 bifreið af gerðinni Ford F250, árgerð 2004, með fastanúmerið [...] þann 7. janúar 2022 af varnaraðila. Varnaraðili er fyrirtæki í atvinnurekstri og gilda því um viðskipti aðila lög nr. 48/2003 um neytendakaup (nkpl.).

Ákvæði 15. og 16. gr. nkpl. mæla fyrir um þau tilvik þegar söluhlutur telst haldinn galla við afhendingu í skilningi laganna. Í a. lið 1. mgr. 16. gr. nkpl. segir að söluhlutur teljist gallaður ef hann er ekki í samræmi við þær kröfur sem fram komi í 15. gr. nkpl. Ákvæði 15. gr. mælir fyrir um þá eiginleika sem söluhlutur á að búa yfir. Í 1. mgr. segir að söluhlutur skuli fullnægja þeim kröfum sem leiðir af samningi hvað varðar tegund, magn, gæði, aðra eiginleika og innpökkun. Samkvæmt a. lið 2. mgr. 15. gr. nkpl. skal söluhlutur „henta í þeim tilgangi sem sambærilegir hlutir eru venjulega notaðir til“. Í b. lið 2. mgr. segir að söluhlutur skuli „hafa þá eiginleika til að bera sem neytandinn mátti vænta við kaup á slíkum söluhlut að því er varðar endingu og annað“. Samkvæmt b. lið 1. mgr. 16. gr. nkpl. telst söluhlutur haldinn galla ef 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. Þá telst söluhlutur einnig haldinn galla ef 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, sbr. c. liður 1. mgr. 16. gr. nkpl. 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. Ákvæði 18. gr. nkpl. 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 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 athugasemdum við ákvæði b. liðar 1. mgr. 16. gr. nkpl. segir m.a. að: „*[í] raun felst í ákvæðinu skylda seljanda til að gefa upplýsingar um alla galla eða óheppilega eiginleika söluhlutar sem máli skipta en kanna verður í hverju einstöku tilviki fyrir sig til hvaða upplýsinga ákvæðið nær. Um er að ræða lágmarksreglu, sem ekki er unnt að víkja til hliðar með almennri tilvísun eins og þeirri að hlutur sé „seldur í því ástandi sem hann er“. Nær upplýsingaskylda seljanda ekki aðeins til atvika sem hann þekkir heldur líka til atvika sem ekki er afsakanlegt að seljandinn viti ekki um. Láti seljandi hjá líða að upplýsa um slík atvik eru afleiðingarnar eftir atvikum þær að söluhlutur telst gallaður“.*

Í málinu hefur sóknaraðili lagt fram álit tveggja óháðra fagaðila um ástand bifreiðarinnar. Í ódagsettu áliti bílaverkstæðisins [...] segir eftirfarandi: „*Bíll datt í gang á startspreyi. En drap á sér einu sinni upp úr þurru án villukóða en datt í gang aftur. Eitthvað rugl á icp ventli. Og búið að fúska við rafkerfi að honum. Túrbína er ónýt. Slag inn og út yfir mörkum. Túrbína blæs engu nær ekki 1 psi á 3000 snúningum. Mótor lekur mikilli smurolíu framúr sveifarás. Mikið bank í vél þegar hún er á leið niður á snúning. Mögulega farnar legur eða álíka. Spíssar líklega lélegir“.* Þá kemur fram í niðurstöðu bilanagreiningar [...] dags. 16. mars 2022 eftirfarandi: „*...miðað við hvað var gert eru fleiri en eitt atriði sem eru að hrjá þennan bíl. Annars vegar er óþétt rail kerfi fyrir eldsneytiskerfið (smur megin) og hins vegar stangarlegur og höfuðlegur sennilega ónýtar miðað við svarfið sem kom. Til að geta metið það nánar þyrfti að rífa hlíf undan sem er undir sveifarásnum og legubakka. Einnig má búast við að þurfa að skipta um túrbínu þar sem billinn hefur misst niður olíuþrýsting“.* Við mat á kostnaði við viðgerð gerir fyrirtækið þann fyrirvara að um áætlaðan kostnað sé að ræða þar sem ekki sé búið að taka vél í sundur og skoða hana. Þá segir í framhaldinu að: „*eingöngu búið að sjá að vél er úrbrædd á legum og er mikið skemmd og ógangfær. Einnig er bilun í eldsneytiskerfi sem ekki er búið að skoða betur“.* Mat fyrirtækisins er að heildarkostnaður við viðgerð á bifreiðinni sé að fjárhæð 3.445.294 krónur.

Um er að ræða 18 ára gamla bifreið sem ekin hafði verið 256.000 km á kaupdegi. Söluverð bifreiðarinnar var 1.550.000 krónur. Gera má ráð fyrir að bifreiðar sem hafa náð þeim aldri og verið keyrðar slíkar vegalengdir muni þarfnast viðhalds eða viðgerða. Hins vegar kom í ljós örfáum dögum eftir kaupin að hin umþrætta bifreið þarfnaðist verulegra viðgerða vegna margþættar bilunar. Sóknaraðili heldur því fram í málinu að varnaraðili hafi vitað af því eða mátt vita að ástand vélar bifreiðarinnar væri ekki fullnægjandi við kaupin, meðal annars með vísan til þess að varnaraðili hafi fært bifreiðina til viðgerðar rúmum mánuði fyrir kaupin sökum titrings í bifreiðinni. Af því þyki sóknaraðila ljóst að varnaraðili hafi

haft vitneskju um að ágallar væru á vélinni í einhvern tíma fyrir þá viðgerð. Einnig komi fram í reikningi viðgerðaraðilans [...] orðrétt: „*Er skárri en ennþá einhver titringur.*“ Ljóst er að varnaraðili vissi af titringi í bifreiðinni fyrir sölu hennar. Varnaraðili taldi að spíss væri farinn. Ekkert liggur fyrir um að varnaraðili hafi upplýst sóknaraðila um titring í bifreiðinni fyrir kaupin. Samkvæmt framsögðu má líta svo á að varnaraðili hafi ekki fullnægt upplýsingaskyldu sinni gagnvart sóknaraðila varðandi bifreiðina og not hennar sem hann hlaut að þekkja til. Með vísan til álita fagaðila varðandi bifreiðina, sem varnaraðili hefur ekki hnekkst með framlögðum gögnum, er það mat kærunefndarinnar að gallar voru á bifreiðinni skömmu eftir afhendingu. Verður því fallist á það með sóknaraðila að bifreiðin hafi verið haldin galla við kaupin þann 7. janúar 2022 með vísan til b. liðar 1. mgr. 16. gr. nkpl.

Varnaraðili hefur borið því við að sóknaraðili hafi vanrækt skoðunarskyldu sína við kaupin og því teljist bifreiðin ekki haldin galla enda hafi sóknaraðili mátt vita um annmarka bifreiðarinnar sem komið hefðu í ljós við ástandsskoðun. Þær kröfur verða ekki gerðar til neytanda að láta ástandsskoða bifreiðar fyrir kaupin og hefur það því ekki áhrif við mat á því hvort bifreiðin sé haldin galla. Í málinu bendir ekkert til þess að sóknaraðili hafi vitað eða mátt vita að galli væri á bifreiðinni, jafnvel þó varnaraðili hafi upplýst sóknaraðila um að hugsanlega væri þörf á að skipta út spíss í vél bifreiðarinnar. Það hvílir skoðunarskylda á kaupanda bifreiðar en telja verður að umræddir gallar hafi ekki verið þess eðlis að sóknaraðili hafi sjálfur mátt sjá þá við skoðun fyrir kaupin.

Í 26. gr. nkpl. er mælt fyrir um þau vanefndarúrræði sem neytandi getur gripið til vegna galla á söluhlut en þau eru m.a. úrbætur eða ný afhending samkvæmt 29. og 30. gr., afsláttur samkvæmt 31. gr., riftun samkvæmt 32. gr. og skaðabóta samkvæmt 33. gr. nkpl. Sóknaraðili hefur krafist þess aðallega að kaupunum verði rift.

Samkvæmt 32. gr. nkpl. getur neytandi rift kaupum, í stað þess að krefjast afsláttar samkvæmt 31. gr. laganna. Riftun er afdrifaríkt úrræði sem verður aðeins beitt þegar skilyrði hennar eru uppfyllt. Skilyrði þess að fallist verði á riftun vegna galla eru að galli sé ekki óverulegur. Mat á því hvort galli sé ekki óverulegur byggir á ákveðnu heildarmati þar sem líta þarf m.a. til samnings aðila, atvika við kaupin og áhrifa gallans á hagsmuni neytanda, en gallinn þarf að hafa haft raunveruleg áhrif á hagsmuni neytanda. Getur haft áhrif á matið hvort seljandanum mátti vera það ljóst.

Eins og mál þetta er vaxið telur kærunefndin að galli bifreiðarinnar sé ekki óverulegur og er því fallist á kröfu sóknaraðila um riftun kaupanna.

V

Úrskurðarorð

Viðurkenndur er réttur sóknaraðila, X, til að rifta kaupum á bifreiðinni [...] við varnaraðila, Y.

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

Varnaraðila ber að greiða gjald vegna kostnaðar nefndarinnar af meðferð málsins að fjárhæð 35.000 krónur, sbr. 3. mgr. 13. gr. reglugerðar nr. 1177/2019 um kærunefnd vöru- og þjónustukaupa.

Hildur Ýr Viðarsdóttir
formaður

Hildur Leifsdóttir

Jón Rúnar Pálsson