



Úrskurðarnefnd BÍlgreina

Úrskurður kveðinn upp 17. mars 2023 í máli USN-2022-7.

Úrskurðarnefndina í málinu skipa Benedikt S. Benediktsson, Linda Ramdani og Jóhann Fannar Guðjónsson.

I.

Aðild og kröfugerð

Þann 4. apríl 2022 barst Úrskurðarnefnd bílgreina beiðni um úrskurð nefndarinnar eftir kvörtun frá [REDACTED], hér eftir nefndur sóknaraðili, vegna ágreinings í ökutækjaviðskiptum við [REDACTED], en rekstraraðili hennar eru [REDACTED], hér eftir nefndur varnaraðili.

Sóknaraðili krefst bóta úr hendi varnaraðila sem nema endurgreiðslu á 30% af kaupverði bifreiðar með skráningarnúmerið [REDACTED] af gerðinni Jeep Renegade eða 990.000 krónum.

Varnaraðili krefst þess að kröfu sóknaraðila verði hafnað.

II.

Málsmeðferð úrskurðarnefndar bílgreina

Erindi sóknaraðila barst nefndinni 4. apríl 2022 ásamt greiðslu málskotsgjalds. Erindið ásamt öðrum gögnum sóknaraðila var sent varnaraðila 25. apríl 2022 og kostur veittur á andsvörum. Andsvör varnaraðila bárust nefndinni 7. maí 2022. Seinna andsvar sóknaraðila barst nefndinni 9. maí 2022.

Auk fyrirbyggjandi erindis sóknaraðila, andsvara varnaraðila og athugasemda beggja aðila, liggja fyrir kaupsamningur, upplýsingar úr ökutækjaskrá, myndir og gögn málsins og tölvupóstsamskipti milli sóknaraðila og varnaraðila.

Nefndin óskaði eftir aðgangi að gerðarviðurkenningu bifreiðarinnar 25. nóvember 2022 og barst hún nefndinni 28. nóvember 2022. Málið var tekið til úrskurðar á grundvelli fyrirbyggjandi gagna 3. janúar 2023.

Nefndin óskaði eftir ráðgjöf sérfræðings sem barst nefndinni 14. febrúar 2023.

III.

Helstu málavextir og sjónarmið málsaðila

Sóknaraðili keypti bifreiðina af [REDACTED] fyrir milligöngu varnaraðila og er undirritaður kaupsamningur og afsal vegna bifreiðaviðskiptanna dagsett 5. júlí 2021.

Að sögn sóknaraðila hefur hann frá því skömmu eftir að viðskiptin voru frágengin átt samskipti við varnaraðila, bæði skriflega og munnlega. Segir hann seljanda bifreiðarinnar hafa komið þeim skilaboðum áleiðis skriflega til varnaraðila að hann hafnaði að koma til móts við sóknaraðila. Sóknaraðili sendi varnaraðila tölvupóst, dags. 27. febrúar 2022, þar sem hann krafðist þess að varnaraðili greiddi honum 990.000 krónur, sem nemur 30% af kaupverði bifreiðarinnar, í formi endurgreiðslu. Telur sóknaraðili að blekkingar hafi valdið honum fjárhagslegu tjóni. Segir sóknaraðili að varnaraðili hafi ekki svarað tölvupóstinum en af hans hálfu hafi í gegnum síma verið upplýst að málið væri til skoðunar. Kvartaði sóknaraðili til úrskurðarnefndar bílgreina með erindi 4. apríl 2022.



BILGREINASAMBANDIÐ



Sóknaraðili byggir á því að varnaraðili hafi viðhaft blekkingar við sölu bifreiðarinnar sem hafi valdið því að hann hafi talið bifreiðina mun verðmeiri en hún sé í reynd. Í ljósi þess telur sóknaraðili að tilboð hans og greiðsla fyrir bifreiðina hafi verið allt of há. Þessu til stuðnings vísar sóknaraðili til þriggja atriða:

Sóknaraðili byggir bótakröfu sína í fyrsta lagi á því að hann hafi ekki verið upplýstur um að mikið tjón hefði verið skráð á bifreiðina í slysaskrá Samgöngustofu. Tekur sóknaraðili fram að hann hafi spurt sölumann varnaraðila hvort bifreiðin hefi lent í tjóni og sölumaðurinn svarað þeirri spurningu neitandi með afdráttarlausum hætti. Nokkru eftir viðskiptin hafi hins vegar komið í ljós að skráð væri tjón á bifreiðina í slysaskrá Samgöngustofu og þar tilgreint að það hefði verið „mikið“. Þetta segir sóknaraðili að hafi fyrst komið fram í útprentun sem sóknaraðili aflaði eftir heimsókn til varnaraðila þegar hann kom fyrst að kvarta yfir viðskiptaháttum við kaup bifreiðarinnar 16. júlí 2021. Sóknaraðili kveðst ekki hafa verið upplýstur um tjónið af sölumanni þegar viðskiptin fóru fram. Sóknaraðili vísar til þess að hann hefði gert mun lægra tilboð í bifreiðina hefði hann haft þessar upplýsingar við kaupin, enda hafi skráning í slysaskrá með tjón „mikið“ veruleg áhrif á endursöluverð bifreiðarinnar.

Sóknaraðili byggir bótakröfu sína í öðru lagi á því að árgerð bifreiðarinnar hafi verið sögð 2017 í stað 2016 sem hafi verið árgerð hennar í reynd. Sóknaraðili vísar til þess að í söluauglýsingu og lýsingu á bifreiðinni á vefsíðu varnaraðila, sem sóknaraðili fór eftir þegar hann gerði tilboð, komi fram að bifreiðin sé árgerð 2017, sem og á afsalinu, en síðar hafi komið í ljós að hún sé árgerð 2016. Sóknaraðili kveður þetta atriði sem starfsmenn varnaraðili þekki, enda hafi starfsmaður varnaraðila sérstaklega tekið fram að þeir hjá bílasölnunni hefðu rekið bílaleigu einmitt með svona bifreiðar og þekktu þær vel. Sóknaraðili vísar til eftirfarandi: i) samkvæmt viðteknum staðli þá stendur tíundi stafur VIN-númers bifreiðar fyrir árgerðina (hér 1C4BU0000G [REDACTED]), sem er G og stendur fyrir árgerð 2016, ii) í tölvupósti 13. september 2021 frá umboðsaðila bifreiðarinnar, isband.is komi fram í Vehicle Options fyrir bifreiðina undir Code 5MMS: „2016 Vehicle Specifications“, og iii) í aflestri vélar hjá bifreiðaverkstæðinu Bíljöfur kemur skýrt fram árgerð 2016 (gert 7. mars 2022). Þetta skipti því meira máli þar sem að á sama tíma hafi bílar af árgerð 2016 verið með ásett verð rúmlega tvær milljónir, en þeir hafi verið mun meira eknir, enda sagðir bílaleigubílar.

Í þriðja lagi byggir sóknaraðili á því að aukabúnaður samkvæmt sölulýsingu hafi ekki reynst til staðar. Sóknaraðili vísar til þess að í söluauglýsingu og lýsingu á bifreiðinni á vefsíðu bílasölnunnar bill.is sem sóknaraðili fór eftir þegar hann gerði tilboð í bifreiðina hafi verið fjöldi mynda af bifreiðinni ásamt búnaði hennar, og þar á meðal hafi verið tvær myndir að aukabúnaði, regnskynjara og akreinavara. Þá hafi tilgreiningu búnaðarins verið að finna í lýsingu á bifreiðinni á vefsíðunni. Segist sóknaraðili því hafa talið að um væri að ræða að óvenju vandaða útgáfu af bifreiðinni en þegar á reyndi við notkun hafi komið í ljós að aukabúnaðurinn væri ekki til staðar.

Sóknaraðili byggir á því að varnaraðili hafi viðhaft blekkingar við sölu á bifreiðinni varðandi ofangreind þrjú þætti, sem hafi ollið því að hann hafi talið bifreiðina mun verðmætari en hún var í reynd. Tilboð hans og greiðsla fyrir bifreiðina hafi þess vegna verið allt of há. Bótakröfu sína rökstyður hann þannig að þar sem eðlileg afföl á bifreiðum séu um 10-15% á ári, og hvert þessara atriða megi varlega áætla að jafngildi einu ári í aldri bifreiðarinnar, sem hann áætli varlega 10% fyrir hvern þátt, þá telji hann rétt að varnaraðili endurgreiði sér 30% af kaupverði bifreiðarinnar, þ.e. 30% af 3,3 milljón krónum eða samtals 990 þúsund krónur.

Varnaraðili hafnar bótakröfu sóknaraðila. Varnaraðili tekur fram að bifreiðin hafi ekki verið í sinni eigu heldur seljanda bifreiðarinnar og því sé rétt að beina öllum umkvörtunum til seljanda og innflytjanda bifreiðarinnar.



BÍLGREINASAMBANDIÐ



Varnaraðili hafnar athugasemd sóknaraðila um skráningu á tjóni í slysaskrá Samgöngustofu og vísar til þess að sóknaraðili hafi undirritað skjal sem inniheldur skráningarupplýsingar bifreiðarinnar í ökutækjaskrá þar sem komi skýrt fram að slys sé skráð í slysaskrá. Tekur varnaraðili fram að slysið hafi átt sér stað á bílastæði og viðgerð á bifreiðinni hafi verið lokið þegar hún var seld og ekki sé um að ræða tjónabifreið. Þá tekur varnaraðili fram að orðalag í slysaferli sé orðalag þess er skýrsluna ritar en ekki álit fagmanns í bifreiðasmíði. Þá bendir varnaraðili á ábyrgð kaupenda á því að kynna sér bæði ástand bíls og feril samanber undirskrift sóknaraðila á umrætt skjal.

Varðandi uppgefnar upplýsingar um ártal bifreiðarinnar vísar varnaraðili til þess að Bílgreinasambandinu sé fullkunnugt um að þeir bílar sem framleiddir eru eftir mitt ár séu taldir vera af árgerð næsta árs. Samkvæmt ökutækjaskrá hafi forskráning átt sér stað 15. nóvember 2016 og fyrsta skráning 17. febrúar 2017 og teljist bifreiðin því vera af árgerð 2017. Um sé að ræða umboðsbíl frá Ísband og hafi fulltrúi fyrirtækisins staðfest árgerðina samkvæmt símtali.

Loks gengst varnaraðili við því að mistök hafi verið gerð af hans hálfu, þar sem að tvær myndir hafi farið með í skráningu á bifreiðinni sem tilheyrðu annarri sams konar bifreið sem var til sölu. Varnaraðili bendir á að kaupandi hafi skoðað og prófað bifreiðina. Byggir hann á því að skoðunarskylda kaupanda og upplýsingaskylda seljanda séu metin að jöfnu. Þá byggir hann á því að skýrt hafi verið tekið fram á söluspjöldum í bifreiðinni að engin ábyrgð væri tekin á upplýsingum um aukabúnað.

Í tilefni af athugasemd varnaraðila um skráningu í slysaskrá tekur sóknaraðili fram að skjalið sem hann hafi sett stafi sína við hafi verið óljóst varðandi tjón. Vísar hann til þess að á skjalinu standi orðrétt: „Tjónaferill – 0 færslur – Slys skráð í slysaskrá“, sem hann hafi skilið þannig að það væri engin færsla og þá ekki slys. Til að taka allan vafa af hafi hann spurt sérstaklega um tjónaferil bifreiðarinnar og starfsmaður varnaraðila þá tekið mjög skýrt fram að bifreiðin hefði ekki lent í neinu óhappi. Byggir hann á því að réttilega hefði varnaraðili átt að leggja fram gögn um mögulegt slys og tjón þegar viðskiptin fóru fram, en ekki nokkru eftir að salan fór fram. Þá vísar hann einnig til reglugerðar nr. 44/2003 um upplýsingaskyldu í viðskiptum með notuð ökutæki og um starfsskyldur bifreiðasala.

Varðandi skráningu á ártali bifreiðarinnar byggir sóknaraðili á því að ártal bifreiðar sé algerlega óháð því hvenær hún sé skráð hér á landi, enda er oft skráð hvoru tveggja í skirteini bifreiða, árgerð og skráningardagur. Það að sama árgerð af bifreið geti verið ýmist tilgreind 2016 eða 2017 eftir því hvenær hún var skráð á Íslandi sé einfaldlega rangt. Þá sýni ótvíræð gögn að árgerðin sé 2016 en ekki 2017.

Loks tekur sóknaraðili fram að varnaraðili hafi staðfest í svari sínu að myndir í auglýsingunni hafi ekki verið úr umræddri bifreið, og bendir á að einnig hafi verið textalýsing sem lýsti aukabúnaði sem var ekki til staðar. Hann hafi skoðað bifreiðina við kaupin eins mikið og eðlilegt má telja, og hafi ekki haft aðstöðu til að sannreyna öll atriði sem voru tilgreind í auglýsingu á sölusíðu varnaraðila, enda hafi hann enga ástæðu haft til að rengja auglýsinguna. Varðandi vísun varnaraðila í „söluspjöld“ tekur sóknaraðili fram að hann hafi aldrei séð neitt söluspjald og í auglýsingu bifreiðarinnar komi ekki fram fyrirvari eða aðvörun um að honum sem kaupanda beri að vefengja auglýsingu á heimasíðu varnaraðila.

IV.

Niðurstaða

Úrskurðarnefnd bílgreina starfar á grundvelli samkomulags milli Bílgreinasambandsins og Félags íslenskra bifreiðaeigenda og hefur nefndin hlotið viðurkenningu ráðherra samkvæmt 8. gr. laga nr. 81/2019 um úrskurðaraðila á sviði neytendamála.



BÍLGREINASAMBANDIÐ



Í kaupsamningi og afsali um bifreiðina, dags. 5. júlí 2021 kemur fram að seljandi sé Sebastian Jablonski. Þá kemur eftirfarandi fram undir „Aðrir skilmálar“: „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. Vegna laga um neytendakaup nr. 48/2003 er bent á að bifreiðasalinn er aðeins milliliður í viðskiptunum og er ekki samábyrgur seljandanum vegna skyldna hans.“

Í ljósi þessa fyrirvara af hálfu varnaraðila, sem fram kemur í kaupsamningi um bifreiðina, telst varnaraðili hafa komið fram sem milliliður í skilningi 4. mgr. 1. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup og er því ekki samábyrgur seljanda.

Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum má draga þá ályktun að atvik málsins hafi átt sér stað á tímabilinu frá 5. júlí 2021 til 4. apríl 2022. Reglugerð um upplýsingaskyldu í viðskiptum með notuð ökutæki nr. 44/2003 féll úr gildi samhliða lögfestingu 10. gr. laga nr. 27/2021, hinn 19. apríl 2021 en um störf varnaraðila gilda lög nr. 57/2005 um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu, svo sem áréttað er í greinargerð frumvarps til laga nr. 27/2021.

Lög nr. 57/2005 um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu taka til hvers konar atvinnustarfsemi, svo sem framleiðslu, verslunar og þjónustu, án tillits til þess hvort hún er rekin af einstaklingum, félögum, opinberum aðilum eða öðrum, skv. 1. mgr. 1. gr. laganna, og samninga, skilmála og athafna sem hafa eða ætlað er að hafa áhrif hér á landi, skv. 1. mgr. 2. gr. laganna. Samkvæmt a-lið 1. mgr. 10. gr. laganna skal fyrirtæki m.a. veita upplýsingar um helstu eiginleika vöru eða þjónustu ef það hyggst hyggst auglýsa eða beita öðrum slíkum viðskiptaaðferðum vegna tiltekinnar vöru eða þjónustu, eftir því sem við á og að teknu tilliti til auglýsingamiðilsins sem nýttur er.

Gildissvið laga nr. 16/2016 um neytendasamninga nær til samninga um sölu á þjónustu til neytanda þegar seljandi hefur atvinnu af því að veita þjónustu, sbr. 1. mgr. 1. gr. laganna. Til seljanda, samkvæmt 2. tölul. 2. gr. laganna telst einstaklingur eða lögaðili sem vegna hlutaðeigandi viðskipta kemur fram í atvinnuskyni og gerir samninga við neytendur, svo og hver sá sem í atvinnuskyni kemur fram í umboði eða fyrir hönd seljanda. Einstaklingur sem er kaupandi í viðskiptum sem lögin taka til í tilgangi sem er óviðkomandi starfi hans telst neytandi, skv. 1. tölul. lagagreinarinnar. Við samningsgerð, vegna annarra samninga en samninga utan fastrar starfsstöðvar og fjarsölusamninga, ber seljanda að veita neytanda upplýsingar um helstu eiginleika vöru eða þjónustu sem samningurinn fjallar um, skv. a-lið 1. mgr. 4. gr. laganna, og skulu þær vera skýrar og greinargóðar og vera aðgengilegar neytanda, séu þær ekki augljósar af samhenginu, sbr. 2. mgr. 4. gr. laganna.

Sóknaraðili reisir bótakröfu sína á því að varnaraðili hafi gefið honum rangar upplýsingar og beitt hann blekkingum við sölu bifreiðarinnar og að þær röngu upplýsingar hafi komið fram í auglýsingu á vefsíðu varnaraðila, í gögnum sem stöfuðu frá varnaraðila og af hálfu starfsmanna varnaraðila. Hann byggir þannig ekki á því að bifreiðin hafi verið haldin göllum við söluna sem séu á ábyrgð seljanda heldur einvörðungu á því að rangar upplýsingar hafi verið veittar af hálfu varnaraðila og þær hafi leitt til þess að hann hafi greitt hærra verð en ella fyrir bifreiðina. Varnaraðili ber sönnunarbyrði fyrir því að farið hafi verið að kröfum laga nr. 16/2016 um upplýsingagjöf, sbr. 2. mgr. 16. gr. laganna, en af hans hálfu hefur því ekki verið haldið fram að þær upplýsingar sem deilt er um stafi frá öðrum en varnaraðila. Sóknaraðili hefur sönnunarbyrði fyrir því að skilyrðum skaðabótaskyldu sé fullnægt að öðru leyti.

Sóknaraðili reisir kröfur sínar í fyrsta lagi á því að hann hafi ekki verið upplýstur um að slysaskrá hafi skráð mikið tjón á bifreiðina. Varnaraðili vísar á móti til þess að sóknaraðili hafi undirritað skjal með skráningu í ökutækjaskrá þar sem komi skýrt fram að slys sé skráð í slysaskrá. Hann vísar jafnframt til skyldu kaupanda til að kynna sér feril og ástand bílsins. Sóknaraðili vísar hins vegar til þess að hann hafi



BILGREINASAMBANDIÐ



af þessu tilefni sérstaklega spurst fyrir um tjónasögu bílsins og fengið þau svör að bílinn hefði ekki orðið fyrir tjóni og hefur varnaraðili ekki gert athugasemdir við þessa lýsingu sóknaraðila á atvikum.

Þótt tilgreining tjóns sé ekki svo skýr sem æskilegt væri í gögnum sem fyrir lágu við kaup kemur þó fram á bls. 2 útprentunar úr Primus/ökutækjaskrá, dags. 5. júlí 2021, sem sóknaraðili setti stafi sína við í tilefni kaupa á bifreiðinni, að slys sé skráð í slysaskrá, en engar upplýsingar séu skráðar um dagsetningu. Í útprentun úr ökutækjaskrá/slysaskrá, dags. 16. júlí 2021, sem virðist stafa frá varnaraðila, kemur fram að hinn 3. júlí 2020 hafi bifreiðin orðið fyrir tjóni sem lýst er sem miklu þegar ekið var á kyrrstæða bifreið á bílastæði. Rétt er að taka fram að sá fyrirvari er settur í skjalinu að skráin sé unnin upp úr lögregluskýrslum og sé ekki endilega tæmandi listi yfir umferðaróhöpp ökutækisins auk þess sem skráin geti farið eftir t.d. framburði og hlut- eða huglægu mati hlutaðeigandi aðila, lögreglu og jafnvel vitna o.fl. Varnaraðili hefur ekki fært fram skýringar á því hvers vegna upplýsinganna var ekki aflað fyrir kaupin heldur veittar sóknaraðila stuttu eftir kaupin. Til þess verður að líta að í 2. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja, nr. 822/2004, er kveðið á um að til tjónabifreiðar teljist bifreið sem orðið hefur fyrir tjóni sem getur haft áhrif á aksturseiginleika hennar og akstursöryggi. Í 3. mgr. 2. gr. reglugerðarinnar segir að í slíkum tilvikum skuli ökutækið skilgreint sem tjónaökutæki og notkun þess bönnuð en verði það tekið í notkun á ný, megi það ekki vera lakara en sambærilegt ökutæki óskemmt. Ekki hafa komið fram gögn í málinu sem gefa til kynna að bifreiðin teljist eða hafi talist vera tjónabifreið. Þá liggur ekkert að öðru leyti fyrir um eðli tjónsins eða umfang eða nokkuð annað sem gefur til kynna að verðmæti bifreiðarinnar hafi rýrnað sökum tjónsins, en fyrir því ber varnaraðili sönnunarbyrði.

Sóknaraðili reisir kröfur sínar í öðru lagi á því að skráning á árgerð bifreiðarinnar hafi verið röng og að hún hafi í reynd verið einu ári eldri en auglýsing og upplýsingar frá varnaraðila gáfu til kynna.

Í verklagsreglum Samgöngustofu um aldur ökutækja, skráning ökutækja, er fjallað um aldur ökutækja. Þar kemur m.a. fram að almennt segi fyrsti skráningardagur ökutækis til um aldur þess. Þegar ökutæki er skráð nýtt hér á landi er það nýskráningardagur á Íslandi sem er fyrsti skráningardagur ökutækisins. Þá kemur fram að framleiðsluár og árgerð ökutækis sé einungis skráð á ökutæki sem áður hafa hlotið skráningu, ef þær upplýsingar eru að finna á erlendu skráningarskírteini, titilsbréfi, gögnum frá framleiðanda eða viðurkenndri tækniþjónustu.

Á bls. 1 útprentunar úr ökutækjaskrá, sem sóknaraðili undirritaði við kaup bifreiðarinnar, kemur eftirfarandi fram:

Forskráning: 15.11.2016

Tollafgreitt: 16.02.2017

Nýskráning: 17.02.2017

Dálkurinn „Árg./Framl.ár“ er hins vegar auður sem væntanlega helgast af því að bifreiðin hafði ekki áður hlotið skráningu. Sambærilegar upplýsingar er að finna á bls. 2 í útprentuninni. Í auglýsingu frá varnaraðila kemur fram að árgerð sé 2017 og nýskráning sé 2/2017. Undir rekstri málsins aflaði nefndin COC vottorðs bifreiðarinnar eða „EC Certificate of Conformity“ og ekki verður séð að þar sé árgerð bifreiðarinnar sérstaklega tilgreind.

Kaupsamningur vísar til 2017 í öllum tilvikum, þ.e. um módelár, framleiðsluár og fyrsta skráningardag. Hins vegar sýna gögn málsins að bifreiðin tilheyrði 2016 framleiðslu. Upplýsingar í kaupsamningi hvað þetta varðar voru afdráttarlausar og til þess fallnar að gefa ranga hugmynd um hvaða framleiðsluári bifreiðin tilheyrði. Sóknaraðili gat því ekki ætlað annað en að bifreiðin tilheyrði 2017 framleiðslu en svo



BÍLGREINASAMBANDIÐ



var ekki. Er því fallist á það með sóknaraðila að varnaraðili hafi veitt rangar upplýsingar um árgerð bifreiðarinnar við kaup sóknaraðila á henni.

Í þriðja lagi vísar sóknaraðili til þess að aukabúnaður, sem talinn var upp í sölulýsingu og var að finna myndir af í auglýsingu varnaraðila fyrir bifreiðina, hafi ekki verið til staðar. Varnaraðili gengst við því að mistök hafi verið gerð af hans hálfu en vísar annars vegar til skoðunarskyldu kaupanda og til þess að á söluspjöldum í bifreiðum sem seljandi hafi komið skýrt fram að engin ábyrgð væri tekin á upplýsingum um aukabúnað. Varnaraðili hefur hins vegar ekki lagt fyrir nefndina slíkt söluspjald, hvorki almennt sýnishorn af slíkum spjöldum né því sem fyrir bifreiðina var og hefur sóknaraðili mótmælt því að slíkt hafi komið fram á söluspjaldinu. Í ljósi þeirra skyldna sem hvíla á varnaraðila er ekki fallist á að skoðunarskylda kaupanda leiði til þess að röng upplýsingagjöf varnaraðila um aukabúnað bifreiðarinnar hafi engin áhrif haft við kaupin. Hafa ber í huga að á varnaraðila hvílir lögum samkvæmt skylda til að veita neytanda upplýsingar um helstu eiginleika vöru eða þjónustu.

Sóknaraðili rökstyður bótakröfu sína þannig að þar sem eðlileg afföll á bifreiðum séu um 10-15% á ári, og hvert þessara atriða megi varlega áætla að jafngildi einu ári í aldri bifreiðarinnar, sem hann áætli varlega 10% fyrir hvern þátt, þá telji hann rétt að varnaraðili endurgreiði sér 30% af greiddu verði bifreiðarinnar, þ.e. 30% af 3,3 milljón krónum eða samtals 990 þúsund kr. Hins vegar hefur sóknaraðili ekki afhent nefndinni nein þau gögn sem renna stoðum undir að útreikningur hans endurspeglir það tjón sem hann telur sig hafa orðið fyrir, til að mynda upplýsingar um verð sambærilegra bifreiða með þann aukabúnað sem bifreiðina skorti eða um verð annarra bifreiða sem tilheyra framleiðsluárinu 2017, en hafa nýskráningarár 2016 og 2017. Á grundvelli heimildar í 7. mgr. 5. gr. samþykka úrskurðarnefndar bílgreina leitaði nefndin til sérfræðings til ráðgjafar um tjón sóknaraðila af því að hafa fengið rangar upplýsingar um árgerð bifreiðarinnar og aukabúnað hennar. Var leitað til sérfræðings í þeirri gerð bifreiðar sem sóknaraðili festi kaup á þann 5. júlí 2021. Með hliðsjón af niðurstöðu sérfræðingsins verða bætur ákveðnar að álitum 50.000 krónur.

Í samræmi við ákvæði 2. mgr. 4. gr. samþykka úrskurðarnefndar bílgreina ber varnaraðila að greiða sóknaraðila 15.000 kr. málskotsgjald enda hefur málið að hluta fallið sóknaraðila í vil.

V. Úrskurðarorð

Varnaraðili [REDACTED], greiði sóknaraðila, [REDACTED], 65.000 krónur.

Benedikt S. Benediktsson

Jóhann Fannar Guðjónsson

Linda Ramdani