

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 30. nóvember 2012 í máli nr. E-2938/2011:

Böðvar Ægisson

(Hulda Rós Rúriksdóttir hrl.)

gegn

BL ehf.

(Baldvin Hafsteinsson hrl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 8. nóvember sl., er höfðað 29. júní 2011 af Böðvari Ægissyni, Skipalóni 25 í Hafnarfirði, gegn Bifreiðum og landbúnaðarvélum hf., Sævarhöfða 2 í Reykjavík.

Í endanlegri kröfugerð stefnanda krefst hann þess að stefndi greiði sér skaðabætur að fjárhæð 1.537.208 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af þeirri fjárhæð frá 30. október 2010 til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar auk virðisaukaskatts af málflutningsþóknun.

Stefndi krefst þess aðallega að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda, en til vara að stefnukröfur verði verulega lækkaðar að mati dómsins. Þá krefst stefndi málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnanda að mati dómsins.

Í öndverðu krafðist stefndi þess aðallega að málinu yrði vísað frá dómi, en hann féll frá þeirri kröfu í þinghaldi 3. nóvember 2011.

Hinn 25. nóvember 2011 lagði stefndi fram beiðni um að leitað yrði ráðgefandi álits EFTA-dómstólsins í málinu. Stefnandi mótmælti því að fallist yrði á beiðnina. Að loknum munnlegum málflutningi um ágreiningsefnið kvað dómari upp úrskurð 13. janúar 2012 þar sem beiðninni var hafnað. Sú niðurstaða var staðfest með dómi Hæstaréttar 16. febrúar 2012.

Upplýst var í þinghaldi 8. mars 2012 að nýtt félag, BL ehf., hefði tekið við aðild í málinu varnarmegin.

II.

Helstu málavextir eru þeir að 3. ágúst 2006 undirritaði stefnandi samning sem ber yfirskriftina bílasamningur. Þar er stefnandi tilgreindur leigutaki að nýrri bifreið

að tegundinni Hyundai Trajet með fastanúmerinu VA-983. Í samningnum kemur fram að stefndi sé seljandi bifreiðarinnar og Lýsing hf. sé leigusali.

Bifreiðin bilaði í akstri þegar henni var ekið upp Kambana á Suðurlandsvegi 8. júlí 2010. Þá hafði henni verið ekið 58.000 km. Bifreiðin var færð á verkstæði Ingvars Helgasonar ehf. og kom þá í ljós að stimpill í vélinni hafði brotnað og sýlinder rifnað. Í stefnu kemur fram að vélin hafi verið metin ónýt og viðgerðarkostnaður hafi verið áætlaður 793.000 krónur.

Stefnandi taldi að stefndi ætti að bera kostnað af viðgerð bifreiðarinnar en stefndi neitaði því. Hinn 16. júlí 2010 lagði stefnandi málið fyrir kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa. Nefndin gaf álit sitt á þessu ágreiningsefni 30. september 2010. Hún komst að þeirri niðurstöðu að stefnda, eða Ingvari Helgasyni ehf. fyrir hans hönd, bæri að gera við vélina í bifreiðinni auk þess að greiða stefnanda 20.000 krónur vegna flutningskostnaðar og 31.500 krónur fyrir afnotamissi. Stefnandi hafnaði því að hlíta álit kærunefndarinnar með bréfi 22. október 2010.

Við þingfestingu málsins lagði stefnandi fram matsgerð dómkvadds matsmanns, Valgarðs Zophoniassonar, dags. 26. mars 2011, sem stefnandi aflaði með matsbeiðni, dags. 9. mars 2011. Í matsgerðinni kemur fram að við skoðun á bifreiðinni hafi komið í ljós að „cylinder“ hafi verið rifinn „eftir stimpil á nr. 1“ og að einnig hafi brotnað stykki úr stimplinum. Hafi brotið orðið á milli stimpils og ventla og að það sjái á ventlunum nr. 1 eftir það. Orsök bilunarinnar var að mati matsmanns ofhitnun sem telja megi líklegast að hafi orðið vegna leka í spíss. Segir í matsgerðinni að við það að spíss leki fái sprengirými of mikið eldsneyti og hitni of mikið. Þá var í matsgerðinni talið að lekin í spíssinum hefði eyðilagt óskemmda hluti. Matsmaður svaraði því enn fremur til að endingartími á svona vél færi eftir því hvernig billinn væri notaður, en að með almennri notkun mætti ætla að endingartími væri frá um það bil 200.000 km. Um viðgerðarkostnað vísaði matsmaður til þess að hann lægi fyrir hjá verkstæði Ingvars Helgasonar og annar aðili hefði gefið upp svipaðan kostnað eða frá sjö til átta hundruð þúsund krónur.

III.

1. Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir á því að bifreiðin hafi verið haldin galla við afhendingu sem hafi leitt til þess að hún bilaði í akstri þegar hún var tæplega fjögurra ára gömul. Stefnandi byggir á neytendakaupalögum nr. 48/2003 og því að honum hafi verið heimilt að kvarta undan galla í allt að fimm ár frá afhendingu í samræmi við 2. málsl. 2. mgr. 27. gr. þeirra laga.

Stefnandi vísar til skilgreiningar á neytendakaupum samkvæmt 2. mgr. 1. gr. laga nr. 48/2003 og hvað átt sé við með neytanda samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins. Hann kveðst hafa keypt bifreiðina til sinna einkanota og sé því neytandi samkvæmt skilgreiningu laganna. Þá hafi stefndi atvinnu af sölu bifreiða. Það sé því ljóst að um neytendakaup sé að ræða og að neytendakaupalögin nr. 48/2003 eigi við.

Stefnandi kveður engu breyta í þessu samhengi þó að hann hafi leitað til Lýsingar til að fjármagna kaupin og að í samningnum milli stefnanda og Lýsingar sé stefnandi sagður vera leigutaki eða umráðamaður bifreiðarinnar, en Lýsing hf. eigandi. Það sé ljóst að um lánsamning sé að ræða milli stefnanda og Lýsingar hf. sem komi þessu máli ekki við. Kaupin hafi átt sér stað á milli stefnanda og stefnda og af þeim sökum gildi neytendakaupalögin enda sé stefnandi hinn eiginlegi eigandi bílsins. Kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa hafi ekki talið neinn vafa leika á þessu og hafi litið á stefnanda sem kaupanda bifreiðarinnar. Þá bendir stefnandi á að samkvæmt bílasamningnum frá 3. ágúst 2006 beri Lýsing hf. enga eigendaábyrgð og skulu leigugreiðslur inntar af hendi þótt leigutaki sé ekki ánægður með bifreiðina eða bifreiðin hafi ekki þá eiginleika sem leigutaki reiknaði með. Lögmaður stefnanda hafi sent bréf til fyrirtækisins 11. nóvember 2010 þar sem óskað hafi verið eftir afstöðu þess til þess hvort það væri tilbúið að greiða kostnað vegna viðgerðarinnar. Svör hafi borist munnlega þar sem Lýsing hf. hafni því að greiða viðgerðarkostnað. Það sé því til málamynda sem Lýsing hf. sé látin líta út fyrir að vera eigandi bílsins. Raunverulegur eigandi sé stefnandi enda sé það hann sem beri alla áhættuna af kaupunum og því hvort söluhluturinn reynist gallaður. Það geti ekki verið ætlunin að neytendum sé mismunað eftir því hvernig þeir fjármagni kaup á bifreiðum. Þá megi benda á að í greiðsluáætlun vegna lánsins sé stefnandi titlaður kaupandi bifreiðar. Einnig vísar stefnandi til dóms Hæstaréttar nr. 92/2010 þar sem m.a. var deilt um það hvort sambærilegur samningur gæti talist leigusamningur eða lánsamningur. Hafi þar verið litið svo á að fjármögnunarfyrirtækið hefði í raun veitt einstaklingnum lán til kaupa á bifreið sem fyrirtækið hefði kosið að klæða í búning leigusamnings. Hér sé nákvæmlega það sama uppi á teningnum.

Stefnandi kveður neytendakaupalög nr. 48/2003 vera ófrávíkjanleg, sbr. 3. gr. laganna. Allir skilmálar sem gangi í bága við neytendakaupalög séu því ógildir.

Stefnandi byggir á því að bifreiðin VA-983 sé haldin galla í skilningi neytendakaupalaga. Í 1. mgr. 15. gr. neytendakaupalaga komi fram að söluhlutur skuli, hvað varðar tegund, magn, gæði, aðra eiginleika og innþökkun, fullnægja þeim kröfum sem leiði af samningi. Í b-lið 2. mgr. 15. gr. neytendakaupalaga komi fram að söluhlutur skuli hafa þá eiginleika til að bera sem neytandi hafi mátt vænta við kaup á slíkum söluhlut að því er varðar endingu og annað. Vél bifreiðarinnar VA-983 hafi enst í mun skemmri tíma en stefnandi hafi mátt ætla eða aðeins í tæp fjögur ár og 58.000 km. Samkvæmt mati matsmanns geti endingartími vélar verið frá 200.000 km og upp úr. Ef litið er til þess að stefnandi hafi ekið um 14.500 km á ári (58.000 / 4) hafi stefnandi getað vænst þess að vélin entist í u.þ.b. 14 ár (200.000 / 14.500). Stefnandi hafi því með réttu mátt vænta þess að vél bifreiðarinnar entist mun lengur en raun varð á. Væntingar stefnanda hafi verið raunhæfar og í engu frábrugðnar væntingum annarra neytenda enda sé það almenn vitneskja að vélar bifreiða endist lengi og í mun lengri tíma en fjögur ár. Eigi þetta einnig við um þann íhlut sem stefnandi heldur fram að hafi bilað, þ.e. spíssinn, enda hafi komið fram hjá matsmanni að spíssinn hafi enst í óeðlilega stuttan tíma.

Stefnandi vísar um þetta atriði til álits kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa. Þar komi fram að ekkert hafi komið fram um að notkun bifreiðarinnar hafi verið með þeim hætti að hún hafi leitt til þess að vél hennar hafi orðið nánast ónýtt. Skoðun á bifreiðinni og smurþjónusta hafi verið reglubundin.

Þegar litið væri til þess að bifreiðin hafi verið rétt um fjögurra ára gömul og ekki verið ekið meira en 58.000 km hafi nefndin komist að þeirri niðurstöðu að bifreiðin hefði verið haldin galla í skilningi 15. og 16. gr. neytendakaupalaga.

Stefnandi ber því við að þar sem vél bifreiðarinnar og spíssinn sjálfur hafi enst í töluvert skemmri tíma en stefnandi hafi mátt vænta hafi bifreiðin verið haldin galla í skilningi a-liðar 16. gr. neytendakaupalaga og beri stefndi ábyrgð á þeim galla. Stefnandi byggir enn fremur á því að bifreiðin sé haldin galla í skilningi almennra reglna kröfuréttarins um gallahugtakið. Stefnandi kveðst líta svo á að skilyrði 1. mgr. 18. gr. fyrrgreindra laga sé fullnægt, en þar komi fram að við mat á því hvort söluhlutur sé gallaður skuli miða við það tímamark þegar áhættan af söluhlut flyst yfir til neytanda, jafnvel þótt gallinn komi ekki fram fyrr en síðar. Á því sé byggt að spíssinn sem lak hafi verið haldinn veikleika frá upphafi þótt gallinn hafi ekki komið fram fyrr en síðar, þegar leki í honum hafi leitt til þess að sýlinder brotnaði. Ekki hafi verið bent á neitt annað af hálfu stefnda sem geti útskýrt þessa bilun. Eftirlit bifreiðarinnar hafi alla tíð verið hjá stefnda sjálfum og aldrei verið gerð athugasemd við umhirðu bílsins eða notkun enda hafi allt slíkt verið til fyrirmyndar.

Stefnandi tekur fram að í matsgerð hafi ekki verið fjallað um orsök lekans í spíssnum og því hafi spurningu matsbeiðanda um orsök bilunarinnar ekki verið fyllilega svarað. Þá hafi ekki verið fjallað um hver væri eðlilegur endingartími þeirra íhluta sem biluðu. Af þeim sökum hafi lögmaður stefnanda óskað frekari skýringa frá matsmanni um þessi atriði, sem og hvort kenna mætti öikumanni um lekann. Þessum spurningum hafi hinn dómkvaddi matsmaður svarað með þeim hætti að spíssar ættu að endast mun lengur og að óeðlilegt væri að spíss færi við þann akstur sem um ræði. Þá hafi matsmaður talið að ökumaðurinn hafi ekki skemmt spíssinn.

Stefnandi telur að af mati matsmanns megi ráða að bæði vélin og spíssinn hafi enst mun skemur en eðlilegt megi teljast. Þá megi ráða af matinu að stefnandi hafi ekki verið um að kenna. Stefnandi hafi ekki komið með nokkrar skýringar á biluninni eða gert það líklegt að öðru sé um að kenna en galla í vélinni eða spíssnum sem hafi lekið. Stefnandi hafi aftur á móti gert það sem í hans valdi hafi staðið til að sýna fram á að um galla sé að ræða. Hann hafi lagt fram mat dómkvadds matsmanns og með því sannað að um galla sé að ræða. Að minnsta kosti hafi verið sýnt fram á að yfirgnæfandi líkur séu á því að bifreiðin sé haldin galla og hafi stefnandi gert það sem í hans valdi standi til að sanna það. Því verði að telja eðlilegt að sönnunarbýrðin snúist við og að stefnda verði gert að sanna að stefnandi hafi valdið biluninni með notkun sinni á bílnum eða að eitthvað annað hafi orsakað bilunina en galli. Það verði ekki lagt á stefnanda sem einstakling að ganga lengra en hann hafi gert í því að sanna sitt mál. Stefnandi sé hins vegar stórt fyrirtæki með úrræði og aðgang að tækjum sem stefnandi hafi ekki. Hafni stefndi því að bifreiðin sé haldin galla sé eðlilegt að stefndi leiði að því líkum hvað hafi gerst og leggi fram sönnunargögn í þá átt.

Stefnandi byggir enn fremur á því að 2. málsl. 2. mgr. 27. gr. neytendakaupalaga eigi við í máli þessu. Þar komi fram að ef söluhlut, eða hlutum hans, er ætlaður verulega lengri endingartími en almennt gerist um söluhluti, sé frestur til að bera fyrir sig galla fimm ár frá því að hlutnum hafi verið veitt viðtaka. Um þetta atriði vísar stefnandi til greinargerðar með lögnum. Þar komi m.a. fram

að fimm ára reglunni sé ætlað að styrkja rétt neytenda, enda geti tveggja ára reglan verið ströng í garð neytanda þegar um sé að ræða leynda galla við kaup á hlut sem eigi að endast lengi. Þá segi þar að við mat á því hversu langur endingartíma söluhlut sé ætlaður sé unnt að byggja á mati sem fram fari samkvæmt b-lið 2. mgr. 15. gr. frumvarpsins. Því þurfi m.a. að líta til þess hvers neytandi mátti vænta við kaup á slíkum hlut. Framleiðendur söluhluta hafi ólík markmið við framleiðslu hluta hvað varði endingartíma þeirra. Endurspeglist þetta m.a. í verði og markaðssetningu hlutanna. Leiki vafi á því hversu langan endingartíma hlut sé ætlað að hafa sé rétt að vafinn falli fimm ára reglunni í hag.

Stefnandi bendir á að kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa hafi gefið út leiðbeiningar um það hvaða söluhlutir falli undir fimm ára kvörtunarfrest neytendakaupalaganna með álitum sínum. Hafi nefndin t.d. felld sófa, ísskápa, uppþvottavélar, fartölvur, sjónvörp, bifreiðar og þurrkara undir regluna. Þá vísar stefnandi til þess að við setningu neytendakaupalaganna hafi verið horft til norskra neytendakaupalaga en í þeim sé að finna reglu um fimm ára tilkynningarfrest. Sérstaklega hafi verið vísað til norsku laganna vegna fimm ára reglunnar. Það sé því ljóst að norsk framkvæmd hafi vægi þegar fimm ára reglan sé skýrð. Vísað sé til norsks dóms nr. 264/2007 þar sem farsími hafi verið felldur undir fimm ára regluna. Hæstiréttur Noregs hafi áætlað endingartíma farsíma þrjú til fjögur ár enda hafi viðskiptavinir fengið slíkar upplýsingar um áætlaðan endingartíma. Þar sem farsíminn hafi átt að endast töluvert lengur en í tvö ár hafi fimm ára tilkynningarfrestur verið talinn eiga við.

Stefnandi telur ljóst að bifreiðar falli undir þá skilgreiningu neytendakaupalaga að vera ætlaður verulega lengri endingartími en almennt gerist um söluhluti. Hafa verði í huga að neytendakaupalög taki til allra kaupa neytenda á söluhlutum, hvort sem það eru daglegar neysluvörur, fatnaður eða stærri hlutir eins og raftæki og bifreiðar. Á þessum skala verði að telja að bifreiðar séu þeir lausafjarmunir sem mestar kröfur séu gerðar til að því er varði endingu. Því ætti ekki að vera nokkur vafi á því að þær falli undir fimm ára reglu neytendakaupalaga. Það sé í samræmi við álit kærunefndarinnar í máli stefnanda. Sama eigi við um íhluti véla eins og spíssa enda komi fram í svari matsmanns að spíssinn hafi enst mun skemur en eðlilegt geti talist.

Þá bendir stefnandi á að gæðastjóri stefnda, Hrafnhildur Hauksdóttir, hafi viðurkennt að fimm ára kvörtunarfrestur gildi um stærri hluti svo sem vél og gírkassa. Vísar stefnandi um það til fréttar á vef RÚV frá 13. febrúar 2010. Þá vísar stefnandi til umfjöllunar kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa, sem skipuð sé þremur lögfræðingum, þar af einum fyrrverandi héraðsdómara, en þar sé sérstaklega rökstutt að fimm ára kvörtunarfrestur gildi um bifreiðar.

Varðandi bótakröfuna kveðst stefnandi krefjast skaðabóta vegna kostnaðar við viðgerð á bílnum. Auk þess fari stefnandi fram á bætur vegna flutningskostnaðar við að draga bílinn og bætur vegna afnotamissis, sbr. 33. gr. og 52. gr. neytendakaupalaga.

Stefnandi sundurliðar endanlegar dómkröfur sínar með eftirgreindum hætti:

Viðgerðarkostnaður	kr.	792.069,-
Kostnaður vegna flutnings á bifreið	kr.	20.000,-

Stefnandi kveður kröfu um bætur vegna viðgerðar að fjárhæð 792.069 krónur styðjast við raunkostnað. Stefnandi hafi þurft að borga fyrir dráttarbíl, 20.000 krónur, til þess að koma bifreiðinni á verkstæði stefnda og sé farið fram á að stefndi greiði þann kostnað. Þá hafi stefnandi verið án bifreiðar sinnar frá því að hún hafi bilað í júlí 2010. Stefnandi hafi ekki haft fjármuni til þess að leggja út fyrir viðgerð bifreiðarinnar enda sé hún mjög kostnaðarsöm og stefnandi ekki í hátt launuðu starfi en hann starfi sem strætisvagnabílstjóri. Því hafi bifreiðin staðið óhreyfð á plani stefnda við Sævarhöfða 2 í tæpt ár. Þar að auki hafi stefnandi ekki talið rétt að freista þess að gera við bílinn fyrr en dómkvaddur matsmaður hafi gefið sitt álit á biluninni í vélinni. Stefnandi hafi verið á lánsbíl og sé miðað við 2.259 króna leigugjald á dag með virðisaukaskatti í 321 dag, samtals að fjárhæð 725.139 krónur. Dagafjöldinn sé miðaður við þann dag sem bíllinn hafi bilað og fram til þess dags sem matsmaður hafi skilað álitinu. Gjaldið sé miðað við reikning sem stefnandi hafi lagt fyrir kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa en samkvæmt honum sé gjaldið 1.800 kr. á dag að viðbættum virðisaukaskatti. Um sé að ræða hóflegt gjald vegna afnotamissis bíls í tæpt ár.

Stefnandi miðar upphafsdag dráttarvaxta við mánuð frá þeim degi sem hann kveðst sannanlega hafa krafið stefnda um greiðslu með málskoti til kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa.

Um lagarök vísar stefnandi til neytendakaupalaga nr. 48/2003, sérstaklega 1. gr., 3. gr., 15.-16. gr. og 18. gr., VI. kafla um úrræði neytenda vegna galla á söluhlut, 2. másl. 2. mgr. 27. gr., 3. mgr. 30. gr., 33. gr. og 52. gr. Þá vísar stefnandi til meginreglu kröfuréttar um bætur vegna galla. Stefnandi vísar og til laga um vexti og verðtryggingu, nr. 38/2001, þ.e. 1. mgr. 6. gr., 8. gr. og 9. gr. og 12. gr. Vegna málskostnaðar vísar stefnandi til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Þá sé krafa um virðisaukaskatt á málflutningsþóknun reist á lögum númer 50/1988. Stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur og beri honum því nauðsyn til að fá dóm fyrir skatti þessum úr hendi stefnda. Varðandi varnarþing vísar stefnandi til 33. gr. laga nr. 91/1991.

2. Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi reisir sýknukröfu sína á því að ekki sé um galla að ræða í bifreiðinni. Jafnvel þó að svo teldist vera hafi ekki verið sýnt fram á að ætlaður galli hafi verið til staðar þegar bifreiðin hafi verið afhent kaupanda. Þá sé jafnframt á því byggt að um deilur aðila beri að fara eftir ákvæðum kaupalaga nr. 50/2000. En þótt talið verði að lög um neytendakaup nr. 48/2003 gildi hafi frestur aðila til að bera fyrir sig galla í hinu selda verið löngu liðinn.

Stefndi færir þau rök fyrir því að lög nr. 50/2000 um lausafjárkaup gildi um ágreiningsefnið að meginreglur um lausafjárkaup séu settar fram í þeim lögum. Ákvæði þeirra laga gildi jafnt um viðskipti milli tveggja einstaklinga, þar sem

hvorugur hafi atvinnu sína af sölu, sem og milli tveggja fagaðila þar sem báðir hafi atvinnu sína af sölu. Eingöngu í því tilvikum þar sem annar aðilinn er fagaðili og hinn aðilinn ekki gildi ákvæði neytendakaupalaga. Ákvæði laga um neytendakaup séu þannig frávik frá aðalreglum kaupalaganna og beri að túlka þau þröngt.

Nauðsynlegt sé að líta á viðskiptin út frá sjónarhóli beggja aðila, en ekki eingöngu út frá sjónarmiði neytandans. Í 1. gr. neytendakaupalaga sé skýrt tekið fram að með neytendakaupum sé átt við sölu hlutar til neytanda. Viðskiptin þurfi því að vera bein og milliliðalaus til að ákvæði laganna geti átt við. Kjósi neytandi að styðjast við millilið, sama af hvaða toga sá milliliður kunni að vera, sé ljóst að ekki sé um neytendakaup að ræða. Stefndi bendir á að bifreiðin hafi á sínum tíma verið seld Lýsingu hf. og að hún sé enn í dag skráð á nafn Lýsingar hf. Lýsing hf. sé félag sem hafi það að atvinnu sinni að aðstoða aðila við kaup á hlutum þar sem einhvers konar fjármögnun er þörf. Sé litið til kaupanna og kaupsamnings sem gerður hafi verið þegar stefndi seldi umrædda bifreið hafi bifreiðin verið seld aðila sem hafi atvinnu af því að fjármagna og hafa milligöngu um kaup og sölu m.a. á bifreiðum. Um slík viðskipti fari því alfarið eftir hinum almennu reglum um kaup. Þá beri stefndi enga ábyrgð á samningssambandi því sem ríki milli stefnanda og Lýsingar hf. og ákvæði í samningi þeirra í milli um réttindi og skyldur stefnanda geta ekki á nokkurn hátt bundið eða haft þýðingu fyrir stefnda.

Þeirri mótbáru stefnanda að hér hafi verið um málamyndagering að ræða sé alfarið hafnað og mótmælt sem bæði rangri og óstaðfestri. Stefnandi hafi með engu móti sýnt fram á að hann fari með óskorað eignarhald eða forræði á umræddri bifreið sem hljóti að teljast nauðsynleg forsenda fyrir því að sjónarmið um málamyndageringa fái komist að í þessu máli. Þá sé tilvísun stefnanda til dómur Hæstaréttar í máli nr. 92/2010 mótmælt sem þýðingarlausri enda fjalli sá dómur um allt önnur atriði en hér séu til umfjöllunar. Í því máli hafi einungis það ákvæði er varðaði verðtryggingu samnings aðila verið metið ógilt og andstætt lögum. Það hafi ekki haft áhrif á gildi samnings aðila að öðru leyti. Stefndi telur því hafið yfir allan vafa að ákvæði laga um neytendakaup eigi ekki við og því beri að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Stefndi bendir á að brostnar væntingar um endingartíma sé ekki hugtaksatriði galla samkvæmt kaupalögum. Af hálfu stefnanda sé ekki byggt á neinum öðrum rökum varðandi meintan galla í umræddri bifreið en að hún hafi ekki enst samkvæmt væntingum. Stefnandi hafi því hvorki sýnt fram á eða sannað að um galla í bifreiðinni sé að ræða í skilningi kaupalaga, því síður að um sé að ræða galla sem stefndi beri með einhverjum hætti ábyrgð á. Þá telur stefndi jafnframt ljóst að frestur til að bera fyrir sig galla samkvæmt ákvæðum 32. gr. kaupalaga sé tvö ár frá því að hið selda er afhent kaupanda. Því hafi kvörtunarfrestur verið löngu liðinn þegar kvartað hafi verið yfir bilun í nefndri bifreið.

Fari svo að dómurinn komist að þeirri niðurstöðu að um samskipti aðila eigi að fara eftir ákvæðum laga um neytendakaup krefst stefndi eftir sem áður sýknu þar sem ekki hafi verið sýnt fram á galla í skilningi laganna. Verði galli talinn hafa verið fyrir hendi liggja heldur ekki fyrir að hann sé á ábyrgð stefnda.

Stefndi bendir á að fjallað sé um eiginleika söluvöru í IV. kafla neytendakaupalaga, einkum 15. og 16. gr. laganna. Bifreiðin hafi verið nýskráð 3. ágúst 2006. Hin umdeilda vélarbilun sé talin hafa átt sér stað 8. júlí 2010. Bifreiðin

hafi því verið í notkun í tæp fjögur ár áður en hún bilaði. Kröfu sína um að bifreiðin hafi verið haldin galla byggja stefnandi á því að hann hafi mátt vænta þess að hún entist lengur en raun varð á og að með hliðsjón af bæði aldri hennar og akstri hafi hún verið haldin galla í skilningi 15. og 16. gr. neytendakaupalaga.

Stefndi vísar til þess að samkvæmt 18. gr. neytendakaupalaga sé það þáttur í hugtaksskilgreiningu galla að hann hafi verið til staðar við afhendingu hlutar, jafnvel þó svo að hann komi ekki fram fyrr en síðar. Til þess að neytandi geti byggt rétt til bóta á galla verði hann því að sanna að galli í skilningi laganna sé til staðar og að sá galli hafi verið til staðar við áhættuskiptin, það er að segja, þegar ábyrgð á hinu selda fluttist frá seljanda til kaupanda.

Stefndi gerir þá athugasemd við málatilbúnað stefnanda að mat hans á því, hvers hann hafi mátt vænta um endingu bifreiðarinnar, sé alfarið byggt á hans eigin viðmiðum og væntingum. Það stangist á við athugasemd í greinargerð með frumvarpi til neytendakaupalaga þar sem fram komi að ekki verði byggt á væntingum einstakra neytenda við þetta mat. Þar beri að byggja á allt öðrum atriðum, m.a. því hvort ábyrgðaryfirlýsingar hafi verið gefnar um hversu lengi hluturinn muni endast. Í ábyrgðaryfirlýsingu seljanda sem fylgdi bifreiðinni sé sérstaklega tekið fram að verulegur hluti bifreiðarinnar sé í þriggja ára ábyrgð eða að ábyrgð sé miðuð við 100.000 km akstur. Stefndi telur því að stefnandi byggja gallakröfu sína á ólögum sjónarmiðum, enda hafi hann ekki haft réttmæta ástæðu til að ætla að bifreiðin myndi ekki bila að einhverju leyti eftir að ofangreindum viðmiðum í ábyrgðarskipteini hafi verið náð. Stefndi geti að lögum ekki byggt kröfu sína um galla á eigin væntingum. Hann hafi því ekki sýnt fram á að skilyrði neytendakaupalaga um galla séu uppfyllt að þessu leyti.

Til viðbótar bendir stefndi á að í matsbeiðni hafi verið farið þess á leit að matsmaður legði sjálfstætt mat á í hverju bilun vélarinnar lýsti sér og hver orsök hennar væri að hans mati. Í niðurstöðu sinni hafi matsmaður komist að þeirri niðurstöðu, að sýlinder hefði rifnað eftir stimpil nr. 1. Þá hefði brotnað stykki úr stimplinum og orðið á milli stimpils og ventla. Orsök þess að vélin hafi bilaði hafi að mati hins dómkvadda matsmanns verið ofhitnun. Af matinu verði hins vegar ekki ráðið að matsmaður hafi kannað það sérstaklega hver hafi verið orsök þessarar ofhitnunar. Hann láti sér nægja að geta sér til um að líklegast sé að spíss hafi lekið. Ekki komi fram í matinu að umræddur spíss hafi verið skoðaður sérstaklega né er þess látið getið að önnur atriði er varði meðferð bifreiðarinnar hafi getað haft nákvæmlega sömu afleiðingar. Stefndi tekur fram að sé vél misbeitt, hún látin snúast á of lágum snúningi eða rangt eldsneyti sett á bifreiðina, svo nokkur atriði séu nefnd, geti það leitt til nákvæmlega sömu niðurstöðu. Þá hafi heldur ekkert komið fram um það með hvaða hætti bifreiðinni hefði verið ekið, hvort hún hafi dregið þunga kerru, eða annað í þá veru, þegar bilunin hafi átt sér stað. Stefndi vísar til þess að tilvísun til smurbókar bifreiðarinnar og þess að henni hafi verið vel við haldið sé í sjálfu sér engin sönnun fyrir því að vél bifreiðarinnar kunni ekki að hafa verið misboðið. Standi sú sönnun stefnanda næst enda sé hann best til þess hæfur að upplýsa um umgengni við bifreiðina.

Stefndi mótmælir mati hins dómkvadda matsmanns bæði sem ófullkomnu og ónákvæmu um verulega þætti þess sem sérstaklega hafi verið óskað eftir að hann legði mat á. Stefndi mótmælir sérstaklega viðbótarspurningum sem lagðar hafi verið fyrir matsmann enda andmælaréttar stefnda ekki gætt varðandi þær

spurningar. Þar sem ekkert sé fram komið um það hver hafi verið orsök bilunarinnar hafnar stefndi því alfarið að um galla af einhverju tagi sé að ræða.

Fallist dómurinn á að um galla sé að ræða og að hann hafi verið til staðar við afhendingu bifreiðarinnar byggir stefndi sýknukröfur sína á því að frestur stefnanda til að bera fyrir sig gallann hafi verið löngu liðinn. Stefndi vísar hér til ákvæða 32. gr. laga um lausafjárkaup og ákvæðis 1. másl. 2. mgr. 27. gr. laga um neytendakaup, en í báðum ákvæðum sé kveðið á um að frestur til að bera fyrir sig galla sé tvö ár frá því að söluhlutur var veitt viðtaka.

Stefndi telur ekki unnt að fallast á rök stefnanda um fimm ára kvörtunarfrest vegna galla í bifreiðum. Í því sambandi sé nauðsynlegt að líta til þróunar ákvæðisins um kvörtunarfrest í kaupalögum, ekki aðeins hér á landi heldur almennt í viðskiptum. Í því sambandi rekur stefndi aðdraganda að setningu laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup, sem hafi leyst lög nr. 39/1922 um sama efni af hólmi, þar sem kvörtunarfrestur hafi verið eitt ár frá afhendingu söluhlutar. Þessi frestur hafi verið lengdur með lögum nr. 50/2000 um lausafjárkaup. Fyrirmynd þeirra hafi verið tillögur sem samnorræn kaupalaganefnd hafði skilað af sér í kringum 1980. Við inngöngu Svía og Dana í EB hafi Norðmenn einir Norðurlandabúa sett sér ný lög á grundvelli tillögunnar. Við inngöngu Íslands í Evrópska efnahagssvæðið hafi Íslandi verið gert skylt að aðlaga lög sín og reglur að þeim reglum sem giltu við inngöngu í EES og jafnframt að taka upp í lög reglur og tilskipanir sem síðar yrðu samþykkt í gegnum sameiginlegu EES nefndina. Ein af þeim tilskipunum sem Ísland hafi orðið að taka upp eða fella inn í sín lög hafi verið tilskipun EB nr. 1999/44 um ákveðin atriði í neytendakaupum og hafi ákvæði tilskipunarinnar verið felld inn í frumvarpið.

Stefndi tekur fram að í greinargerð með frumvarpi að lögum nr. 50/2000 komi fram að það hafi ekki síður verið markmið með lagasetningunni að laga eldri kaupalög að sáttmála Sameinuðu þjóðanna um millirikjasölu á lausafé (Convention on The International Sale of Goods). Því hafi ákvæði um almenn kaup og um neytendakaup verið sett saman í einn bálk. Með setningu laga nr. 48/2003 hafi neytendabáttur kaupalaganna síðan verið tekinn út úr hinum almennu kaupalögum og sett sérstök lög um neytendakaup.

Stefndi bendir á að lenging kvörtunarfrestsins með lögum nr. 50/2000 hafi verið réttlættur með tilvísun til ofangreindrar tilskipunar EB og sáttmála Sameinuðu þjóðanna, einkum 39. gr. hans. Í frumvarpinu sé sérstaklega rætt um þessa lengingu og þess getið að almennt hljóti það að teljast heppilegt að hafa tiltölulega þröng tímamörk fyrir kaupanda að tilkynna um galla. Frá sjónarhóli seljanda sé mikilvægt að verða laus frá viðskiptunum innan ákveðins tíma án þess að þurfa að eiga á hættu síðbúnar kvartanir vegna galla. Var á það bent, að ákvörðun um það hvort hlutur teldist gallaður eða ekki réðist yfirleitt af því tímamarki þegar áhættan af söluhlut flyttist frá seljanda til kaupanda og því væri hætt við að veruleg vandamál um sönnun kæmu upp eftir því sem lengra liði frá afhendingu hlutarins. Hafi það verið mat þeirra sem frumvarpið sömdu, að heppilegast væri að hafa þennan frest tvö ár, þegar litið væri til hagsmuna allra þeirra sem hlut ættu að máli, þ.e.a.s. hagsmuna seljanda og viðskiptalífs af því að búa við öryggi í þessum efnum og hagsmuna kaupanda af að geta borið fram kvörtun jafnvel löngu eftir að söluhlutur hefði verið afhentur honum. Í frumvarpinu sé það sérstaklega tekið fram, að vissulega geti tveggja ára reglan verið ströng í

garð kaupanda. Hafi sérstaklega verið á það bent að oft komi leyndir gallar ekki fram fyrr en löngu eftir afhendingu, sérstaklega þegar um sé að ræða hluti sem eigi að endast lengi. Það hafi engu að síður verið mat löggjafans að nauðsynlegt væri að hafa skýrar reglur og afmarkaðar um kvörtunarfrestinn og því hafi verið lagt til að tveggja ára reglan yrði meginregla.

Við meðferð frumvarpsins á Alþingi hafi komið fram eindregin ósk frá efnahags- og viðskiptanefnd, að kvörtunarfrestur skyldi lengdur þegar um byggingarefni væri að ræða. Sú regla hafi verið sérstaklega tekin upp í kaupalögin að í þeim tilvikum skyldi réttur til kvörtunar vera fimm ár.

Stefndi áréttar að neytendarétturinn hafi verið tekinn út úr kaupalögnum með setningu laga nr. 48/2003. Í greinargerð með þeim lögum sé sérstaklega tekið fram að tilgangurinn með því að setja heildstæð lög um réttarstöðu neytenda hafi verið að einfalda og auðvelda neytendum aðgang að þeim reglum sem giltu sérstaklega um neytendakaup, í stað þess að hafa þau innan um almennar reglur kaupalaganna. Í þessu sambandi telur stefndi athyglisvert að bera saman umfjöllun annars vegar í greinargerð með frumvarpi til laga nr. 50/2000 um kvörtunarfrest kaupanda vegna galla og umfjöllun í greinargerð með frumvarpi til laga nr. 48/2003 hins vegar, en í þeim báðum komi skýrt fram að tveggja ára frestur til að bera fram kvörtun vegna galla sé meginregla og nákvæmlega sömu sjónarmið reifuð varðandi nauðsyn þess að hafa frestinn ekki of langan.

Meðal þeirra atriða sem þó hafi breyst við setningu neytendakaupalaganna hafi verið áður nefnt ákvæði um fimm ára kvörtunarfrest kaupanda vegna galla á söluhlut þegar um byggingarefni væri að ræða. Í 27. gr. neytendakaupalaganna er ákvæðið útfært á þann veg, að þegar um sé að ræða söluhlut eða einstaka hluta hans, sem ætlaður sé „verulega lengri endingartími en almennt gerist um söluhluti“ skuli tilkynningarfresturinn vera fimm ár. Það sé hins vegar hvergi skilgreint, hvorki í lögnum né í greinargerð með lögnum, hvaða hlutir það séu sem ætlað er að hafa verulega lengri endingartíma, eða hvað geti talist verulega lengri endingartími. Af greinargerð með frumvarpi til neytendakaupalaga megi þó ráða að hér sé um sérreglu að ræða sem sé sambærileg við ákvæði 3. mgr. 32. gr. kpl. sem hafi tekið til byggingarefna. Að mati stefnda sé það því bæði eðlilegt og rétt að við beitingu hennar séu sambærileg sjónarmið lögð til grundvallar og gert sé við beitingu ákvæðis kaupalaga um byggingarefni.

Með það í huga, svo og þegar litið sé til orðalags 1. sbr. 2. mgr. 27. gr. neytendakaupalaga, telur stefndi með öllu útilokað að líta á kvörtunarrétt neytenda með öðrum hætti en kvörtunarrétt almennt, þ.e. að hann sé tvö ár frá því að áhættan flytjist frá seljanda til kaupanda. Tveggja ára kvörtunarfrestur sé hin almenna regla bæði samkvæmt lögum um lausafjárkaup og lögum um neytendakaup. Í ákveðnum undantekningartilvikum sé unnt að lengja hann upp í fimm ár, enda séu sérstakar ástæður þar að baki. Samkvæmt hinum almennu kaupalögum liggi það alveg ljóst fyrir að fimm ára kvörtunarfrestur eigi eingöngu við þegar um byggingarefni sé að ræða. Af orðalagi 27. gr. neytendakaupalaga, og þegar tillit sé tekið til þess hvernig um ákvæði 2. msl. 2. mgr. 27. gr. laganna sé fjallað í greinargerð, sé á sama hátt ljóst, að mati stefnda, að áður en unnt sé að ákvarða lengri kvörtunartíma vegna galla en tvö ár í neytendakaupum, sé nauðsynlegt að skilgreina tvö atriði sérstaklega:

Í fyrsta lagi þurfi að skilgreina hver sé almennur endingartími söluhluta.

Í öðru lagi verði að skilgreina hvað teljist vera verulega lengri endingartími en almennt gerist um söluhluti.

Stefndi telur að verðmæti söluhlutar, kostnaður neytenda af öflun þeirra, rekstri og viðhaldi eða aðrir þættir, sem bæði stefnandi og kærunefnd lausafjárkaupa leggi til grundvallar mati sínu á lengdum kvörtunarfresti, séu hins vegar algerlega fyrir utan þá skilgreiningu. Hafi það verið ætlun löggjafans að leggja þessi atriði til grundvallar ákvörðun um hvaða munir njóti lengri kvörtunarfrests, hafi honum verið í lófa lagið að kveða skýrt á um það í lögnum, eða láta þess getið í frumvarpi með þeim.

Stefndi tekur fram að í nokkrum álitum, sem kærunefnd lausafjárkaupa hafi látið frá sér fara um kvörtunarfrest, þar á meðal í því áleti sem stefnandi byggir málalíbúnað sinn á, hafi kærunefndin hvorki afmarkað almennan endingartíma söluhluta, né hvað geti talist verulega lengri endingartími en á söluhlutum almennt. Af þessum sökum sé með öllu útilokað að hafa hliðsjón af niðurstöðu kærunefndar í máli þessu hvað þá að leggja niðurstöðu hennar til grundvallar.

Stefndi telur enn fremur að ákvæði b-liðar 2. mgr. 15. gr. og 2. másl. 2. mgr. 27. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup, sem stefnandi reisi málalíbúnað sinn á, brjóti í bága við lög nr. 2/1993 um hið Evrópska efnahagssvæði.

Varðandi fyrri ákvæðið er á því byggt af hálfu stefnda að það hafi verið ranglega tekið upp í íslensk lög. Þar vísar stefndi til þess að í d-lið 2. mgr. 2. gr. tilskipunar 1999/44/EB sé hvergi fjallað um endingu söluhlutar, eins og gert sé í b-lið 2. mgr. 15. gr. laga um neytendakaup, aðeins um gæði hans og virkni. Þá sé jafnframt ljóst af orðalagi ákvæðis tilskipunarinnar að við mat á væntingum neytanda um gæði og virkni vöru beri að líta til sambærilegra hluta svo og yfirlýsinga sem hafi verið gefnar um sérstaka eiginleika söluhlutar. Stefndi byggir á því að ákvæðið hér á landi hafi að þessu leyti í för með sér umtalsverða skerðingu á samkeppnisstöðu innlendra söluaðila gagnvart erlendum samkeppnisaðilum auk þess að vera óbein markaðshindrun. Þannig brjóti ákvæðið gegn 3. gr. laga nr. 2/1993 og ákvæðum sammingsins um Evrópska efnahagssvæðið.

Stefndi byggir enn fremur á því að sérákvæði 2. másl. 2. mgr. 27. gr. laga nr. 48/2003 verði, í ljósi meginreglunnar um tveggja ára ábyrgðartíma samkvæmt gildandi lögum hér á landi og alþjóðareglum, sbr. m.a. EES-samninginn, að vera skýr og ótvíræð og nauðsynleg til að ná fyrir fram skilgreindu markmiði. Þá megi ekki ganga lengra en algerlega er talið nauðsynlegt til að ná því markmiði. Stefndi telur að ákvæðið fullnægi ekki þessum skilyrðum. Það sé óskýrt og gangi mun lengra en nauðsynlegt sé til að ná fram markmiðum um aukna vernd neytenda. Þá sé ákvæðið samkeppnishamlandi og feli í sér óbeina markaðshindrun. Verði þetta ákvæði látið gilda í samskiptum aðila leiði það til viðbótarkostnaðar fyrir stefnda sem verði að velta honum út í verðlagið. Þá leiði slík ráðstöfun til þess að hann verði til muna verr samkeppnisfær gagnvart samkeppnisáðilum sínum á hinum evrópska markaði. Stefndi staðhæfir enn fremur að ákvæðið geti haft markaðshindrandi áhrif í för með sér, þar sem það fæli erlenda aðila frá því að bjóða vöru sína hér á landi. Telur stefndi það vera skýrt brot á meginreglum EES-

samningsins. Stefndi tekur fram að í 8. gr. tilskipunar 1999/44/EB sé aðildarþjóðum veitt heimild til að setja sér strangari reglur en komi fram í tilskipuninni um neytendavernd. Þær reglur verði samt sem áður að samrýmast ákvæðum sáttmálans, m.a. þeim að raska ekki með óeðlilegum hætti samkeppnistöðu milli einstakra ríkja.

IV.

Undir rekstri málsins óskaði stefndi eftir því að dómkvaddur yrði matsmaður til að leggja mat á eftirfarandi atriði:

1) Getur matsmaður með óyggjandi hætti staðfest, að sýlinder nr. 1 í vélinni, sem skemmdist vegna ofhitnunar, hafi skemmt vegna þess að spíss hafi lekið og þannig valdið skemmdunum?

2) Ef svarið við sp. 1 er jákvætt; hver hafi verið orsök þess að umræddur spíss fór að leka?

3) Ef svar við sp. 1 er jákvætt og unnt er að greina orsök þess að spíssinn fór að leka; hvort að sú ástæða hafi verið til staðar frá upphafi og því verið fyrir hendi í vél bifreiðarinnar þegar hún var afhent matsþola þann 3. ágúst 2006?

4) Telur matsmaður að aðrar ástæður en leki á spíss geti hafa orsakað ofhitnun á sýlinder og valdið þeim skemmdum sem á honum urðu?

Daníel Sigurðsson véltæknifræðingur var dómkvaddur til að framkvæma umbeið mat og var matsgerð hans lögð fram í þinghaldi 31. maí 2012. Í matsgerðinni kemur fram að á boðuðum matsfundi 11. maí 2012 hafi umræddur spíss í sýlinder nr. 1 verið prófaður í nýjum prófunarbekk hjá fyrirtækinu Framtaki-Blossa. Hafi spíssinn reynst „vera laus við leka og góðu lagi að öðru leyti“. Þegar þessi niðurstaða hafi legið fyrir hafi matsmaður lagt til að allir spíssarnir yrðu prófaðir til að taka af allan vafa um að spíssarnir hefðu ekki ruglast þannig að rangur spíss úr vélinni hefðu hugsanlega ratað í þessa prófun. Matsmaður hafi þó lagt til að hann myndi fyrst skoða hina skemmdu vélarblokk og fleiri fylgihluti áður en að því kæmi. Prófun allra spíssanna fór fram 22. maí 2012 og reyndust þeir í „fullkomnu lagi“. Í matsgerðinni segir síðan eftirfarandi:

Svör matsmanns við spurningum nr. 1), 2) og 3) í matsbeiðni:

Sem svar við spurningu nr. 1) í matsbeiðni tel ég mig á grundvelli framangreindra niðurstaðna geta staðfest með óyggjandi hætti að enginn af þeim spíssum sem hér voru til prófunar hafi lekið og því ekki verið valdir að skemmdum þeim sem urðu á vélinni.

Af þessari niðurstöðu leiðir að spurningar nr. 2) og 3) í matsbeiðni eiga augljóslega ekki við.

Svör matsmanns við spurningu 4) í matsbeiðni:

Áður en að seinni prófuninni kom hjá FRAMTAK BLOSSI ehf. var ég í millitiðinni búinn að taka vélina algerlega í sundur til að komast að smurolúspíssum („splash nozzles“) þeim sem sjá sýlindurum og stimplum vélarinnar fyrir smurningi og stimplum fyrir kælingu að neðan. (Sjá mynd nr. 2). Í smurpíssum þessum eru þrýstistillar (gormlestaðir einstefnulokar) sem eiga að opnast við ákveðinn lágmarksþrýsting, þ.e.a.s. ef allt er með felldu. Mig grunaði að verið gæti að smurpíssinn eða þrýstistillir hans við sýlinder nr. 1 væri stíflaður eða stæði á sér og hefði valdið því að stimpillinn ofhitnaði og bræddi úr sér.

Einfaldar en nákvæmar mælingar (sjá mynd nr. 3) sem ég framkvæmdi leiddu í ljós að allir smurpíssarnir fjórir ásamt þrýstistillum þeirra voru óstíflaðir og opnuðust allir við ca. 1,5 bar þrýsting, sem verður að teljast eðlilegt. Eigi að síður er alls ekki útilokað að smurpíssinn við sýlinder nr. 1 hafi verið stíflaður tímabundið eða þrýstistillir hans staðið á sér sem leitt hafi á endanum til ofhitnunar stimpilsins við tiltölulega mikið álag á vélina í bröttum Kömbunum. Hugsanlega hefur þá hinn mikli hiti sem myndaðist í sýlindernum losað um stífluna en því miður bara of seint. En um þetta er auðvitað ekkert hægt að fullyrða.

Við skoðun á stimpli í sýlinder nr. 1 (sjá mynd nr. 4) virðist hafið yfir allan vafa að hann hafi ofhitnað og „brætt úr sér“ (eins og sagt er á fagmáli). Hins vegar tel ég alveg ljóst að ekki hafi brotnað stykki úr stimplinum fyrr en eftir að stimpillinn ofhitnaði og því hafi önnur orsök leitt til ofhitnunar og úrbræðslu stimpilsins. Álit þetta byggir ég á því að yfirborð brot-samskeytanna (-sáranna) er hreint og ber engin merki sóts hvað þá bráðnunar öfugt við þann hluta stimpilkollsins sem ekki brotnaði út úr. Tel ég að ekki hafi brotnað út úr stimplinum fyrr en eftir að hann hafði rífið sig nær fastan í sýlindernum. Í þ.s.b. er rétt að hafa í huga að þegar skemmdirnar á bæði sýlinder og stimpli eru skoðaðar er augljóst að vélin hefur gengið í mun meira en bara einhverjar sekúndur eftir að stimpillinn ofhitnaði og jafnvel einhverjar mínútur. Eins og fram hefur komið skemmdust einnig ventlar við sýlinder 1. Við nákvæma skoðun á stimpilstöng í sýlinder 1 hef ég komist að þeirri niðurstöðu að efsti hluti hennar hefur ofhitnað og eru hnökrar á fõðringu. Einnig sér á legurfõðringum við sveifarás í neðri enda stimpilstangar.

Eldsneytiskerfi bifreiðarinnar, sem er af gerðinni Common Rail, var ekki skoðað af minni hálfu, né heldur hedd vélarinnar enda hvort tveggja í bilnum og meira en að segja það að fara út í slíkt.

Ég tel mjög langsótt að um einhvern galla í Common Rail kerfinu hafi verið að ræða sem hafi valdið því að vélin bilaði á þennan hátt.

En hvað með skort á kælimiðli eða bilun í kælírás vélarinnar?

Skv. upplýsingum sem verk- og tæknistjóri Hyundai hjá BL veitti mér mun ekkert óeðlilegt hafa komið fram varðandi vatn (frostlög) og smurolúu á vélinni þegar bifreiðin kom á verkstæði BL eftir óhappið í Kömbunum.

En hvað með glóðakerti? Var hugsanlega brotið glóðarkerti þess valdandi að skemmdir urðu t.d. á ventli?

Skv. uppl. sama aðila var glóðarkertið óskemmt eftir óhappið.

Fyrir liggur að eigandi (ökumaður) bifreiðarinnar mun hafa komið á Bifreiðaverkstæðið STIMPIL ehf. nokkru áður en óhappið átti sér stað (maí 2010) og kvartað yfir tregri gangsetningu vélarinnar. Ekkert mun hafa fundist af hálfu verkstæðisins er skýrt gæti málið. Óneitanlega leiðir maður hugann að því að hugsanlega hafi orsök ofhitnunarinnar þarna verið á byrjunarstigi.

A.m.k. fræðilega séð er möguleiki á að aðskotahlutur hafi komist inn í soggrein, t.d. við skipti á loftslú einhvern tíma þegar bifreiðin var í þjónustustoppi á verkstæði og við það skemmt ventla þá sem sýnilega skemmdust. Það hafi síðan valdi ófullnægjandi bruna eldsneytisins í sýlinder nr. 1 og valdið stöðugum smurhimnuþvotti í sýlindernum. En þetta eru bara getgátur enda ber brotið úr stimplinum þess merki að það hefur lent á milli stimpils og ventla áður en yfir lauk og því nærtækasta skýringin á skemmd ventlanna.

Er hugsanlegt að ökumaðurinn hafi pínt vélina (ekið í of háum gír) svo upp Kambana að varmaálagið hafi orðið of mikið þannig að stimpill nr. 1 bræddi úr sér? Nei, svo getur tæplega verið enda bifreiðin sjálfskipt en ekki beinskipt.

Er mögulegt að ökumaður hafi keyrt vélina á of háum snúningshraða upp Kambana?

Jú, sá möguleiki er fyrir hendi enda hægt að setja í lægri gírstillingu þannig að sjálfskiptingin hætti að skipta „upp“ þegar komið er í t.d. „gír“ nr. 2. Þannig væri möguleiki að „þenja“ vélina yfir á „rauða“ svæðið á hraðamælinum. En það er ekki þar með sagt að við það ætti stimpill að bræða úr sér. Þar fyrir utan kveðst ökumaður aldrei stilla sjálfskiptinguna á lægri „gíra“ á sínum ferðum heldur láta sjálfskiptinguna alfarið um að skipta.

Hætta á að ofbjóða vél er meiri ef hún hefur ekki náð eðlilegu hitastigi þegar álagið er mikið t.d. þegar ekið er upp bratta brekku. Ökumaður mun hins vegar í þessu tilviki hafa verið að koma langt að áður en kom í Kambana þannig að vélin hefur þá verið búin að ná eðlilegu hitastigi löngu áður.

Loka niðurstaða

Spurning 4) í matsbeiðni hljóðar svo: „Telur matsmaður að aðrar ástæður en leki á spíss geti hafa orsakað ofhitnun á cylender og valdið þeim skemmdum sem á cylendernum urðu?“

Eins og ég hef rökstutt hér að framan er svar mitt við þessari spurningu játandi Hins vegar verður hér ekki fullyrt um það hver hafi verið orsök ofhitnunarinnar. Eins og að framan greinir þá gæti til að mynda smurspíss („splash Nozzle“) hafa verið stíflaður eða staðið á sér tímabundið (þó svo við prófun hafi hann reynst vera í lagi) og valdið því að stimpillinn ofhitnaði með þeim afleiðingum að hann reif sig út í sýlinderinn og eyðilagðist.

IV.

Stefnandi reisir kröfu sína um skaðabætur einkum á því að vél bifreiðarinnar, sem hann kveðst hafa keypt af stefnda 3. ágúst 2006, hafi verið gölluð við afhendingu, sbr. b-lið 2. mgr. 15. gr. og a-lið 1. mgr. 16. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Stefndi hafnar því og byggir sýknukröfu sína meðal annars á því að lög nr. 48/2003 gildi ekki um lögskipti aðila. Þá afstöðu byggir stefndi á því að hann hafi ekki selt stefnanda bifreiðina heldur Lýsingu hf. sem hafi atvinnu af því að fjármagna og hafa milligöngu um sölu m.a. á bifreiðum. Viðskiptin falli því ekki að skilgreiningu 2. mgr. 1. gr. laga nr. 48/2003 þar sem fram komi að með neytendakaupum sé átt við sölu hlutar til neytanda þegar seljandi eða umboðsmaður hans hefur atvinnu sína af sölu.

Af lýsingu stefnanda fyrir dómi á kaupum bifreiðarinnar má ráða að hann hafi leitað til sölumanns hjá stefnda og falast eftir því að kaupa bifreið af umræddri tegund. Hjá sölumanninum hafi stefnandi fengið samning um fjármögnun kaupanna, sem ber yfirskriftina Bílasamningur Lýsingar, og hann ritað undir samninginn á staðnum. Stefnandi kvaðst hins vegar engin samskipti hafa haft við starfsmann Lýsingar hf. í tengslum við kaupin.

Samningur þessi liggur fyrir í málinu og er undirritaður af stefnanda, sem og fyrir hönd Lýsingar hf., en sú undirritun er ógreinileg. Í samningnum segir að Lýsing hf. sé leigusali og stefnandi leigutaki og að um sé að ræða kaupleigusamning. Hið leigða er bifreið af gerðinni Hyundai Trajet og kemur fram að fyrsti skráningardagur hennar sé í ágúst 2006. Leigutíminn var ákveðinn frá 2. ágúst 2006 til 5. ágúst 2013. Í 4. gr. samningsins, sem ber yfirskriftina Leigugrunnur og leigugjald, er kaupverð bifreiðarinnar ákveðið 3.345.000 krónur, en til frádráttar kemur „leigugreiðsla við undirritun“, 219.500 krónur. Við upphæðina bætist stofngjald, 85.951 króna, og „vextir frá útborgun“, 1.498 krónur, og þannig fundin út svonefnd samningsfjárhæð, 3.212.949 krónur. Í greininni segir að mánaðarlegar leigugreiðslur skuli vera 46.753 krónur og bæri að greiða þær í 84 skipti. Þá kemur þar fram að samningurinn sé gengistryggður og allar fjárhæðir bundnar nánar tilgreindum erlendum myntum í tilteknu hlutfalli. Tæki leigugjald breytingum eftir gengi og vöxtum samkvæmt 7. gr. samningsins. Í því ákvæði er kveðið á um að heimilt sé að endurreikna hina gengistryggðu leigu samkvæmt breytingum sem verða á Libor-vöxtum hinna erlendu gjaldmiðla.

Í 5. gr. samningsins segir að þegar leigutaki hefur greitt allar greiðslur verði bifreiðin umskráð yfir á hans nafn, en fram að því yrði hún skráð á nafn leigusala. Tekið er fram að Lýsing hf. beri enga eigendaábyrgð á bifreiðinni gagnvart leigutaka, enda hafi hann hana til umráða. Þó er áréttað í 8. gr. samningsins að Lýsing hf. teljist eigandi bifreiðarinnar þangað til henni verður afsalað til leigutaka eftir greiðslu síðustu leigugreiðslu. Í 9. gr. segir að leigutaki hafi valið bifreiðina og annist fyrir hönd Lýsingar hf. skoðun hennar svo sem kaupanda sé skylt samkvæmt lögum um lausafjárkaup eða öðrum lögum. Lýsing hf. tæki hins vegar enga ábyrgð á bifreiðinni og skyldu leigugreiðslur greiddar þó að leigutaki væri ekki ánægður með hana eða hún hefði ekki þá eiginleika sem leigutaki reiknaði með. Vikið er að vanefndum í 11. gr. samningsins. Þar segir að leigutaka beri að tilkynna Lýsingu hf. skriflega eða með öðrum hætti reynist bifreiðin gölluð svo unnt sé að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir gagnvart seljanda vegna vanefnda hans. Engu að síður

verði leigutaki að greiða leigu þó að seljandi vanefni samning sinn við Lýsingu hf. og/eða leigutaka. Þó geti leigutaki átt rétt til afsláttar, skaðabóta eða endurgreiðslu, en fram kemur að leiði vanefnd til afsláttar á kaupverði eða til skaðabóta úr hendi seljanda skuli það koma leigutaka að fullu til góða í formi lækkaðrar leigu, en að hann eigi ekki frekari rétt á hendur Lýsingu hf. Kemur og fram að leigutaki beri allan kostnað af kröfugerð á hendur seljanda vegna slíkra vanefnda. Í samningnum er síðan mælt fyrir um að leigutaki annist skoðun og viðhald bifreiðarinnar á sinn kostnað. Þá segir að greiðsla leigu falli ekki niður þó að ekki sé unnt að nota bifreiðina vegna tjóns eða bilunar. Við vanefnd leigutaka gagnvart Lýsingu hf., sem nánar er lýst í 21. gr. samningsins, hafi félagið heimild til að rifta samningnum án fyrirvara og ber leigutaka þá að skila bifreiðinni. Í kjölfarið fari fram uppgjör samkvæmt 23. gr. samningsins, þar sem leigutaka beri að greiða bæði gjaldfallna og ógjaldfallna leigu samkvæmt 4. gr. samningsins. Svonefnt uppítökuverð bifreiðarinnar komi hins vegar til frádráttar.

Stefnandi undirritaði jafnframt sérstaka greiðsluáætlun fyrir bílasamninginn. Þar kemur fram að um sé að ræða lán, en ekki vikið að því að samningurinn sé leigusamningur. Enn fremur er stefnandi þar tilgreindur kaupandi bifreiðarinnar og stefndi seljandi. Síðan er gerð grein fyrir einstökum greiðslum þar sem greint er á milli afborgana og vaxta og sýnt hvernig höfuðstóll lánsins lækkar við hverja greiðslu.

Eins og ráða má af framangreindu leitaði stefnandi til stefnda til þess að semja við hann um kaup á bifreiðinni, en ekki til þess að taka á leigu bifreið sem Lýsing hf. ætti. Hann samdi og við stefnda um verð og greiðslukjör án þess að séð verði að Lýsing hf. kæmi þar nærri. Bílasamningurinn ber einnig með sér fjölmörg einkenni lánsamnings. Þannig er í skilmálum samningsins mælt fyrir um að við leigugreiðslur bætist vextir, sem samkvæmt greiðslufirliti áttu að greiðast mánaðarlega samhliða afborgun af höfuðstól, en almennt eru ekki greiddir vextir af leigu. Þá var jafnframt gengið út frá því að við vanefnd samningsins gæti Lýsing hf. rift samningi, en allt að einu krafið leigutaka um fullar greiðslur út samningstímamann, öndvert við það sem gildir um leigusamning, þar sem skylda leigutaka til greiðslu leigu fellur niður þegar honum er rift. Þá skyldi stefnandi verða eigandi bifreiðarinnar þegar hann hefði lokið við að greiða allar greiðslur samningsins. Auk þess voru í honum ákvæði sem komu í veg fyrir að Lýsing hf. þyrfti að bera ábyrgð sem eigandi bifreiðarinnar gagnvart stefnanda sem leigutaka. Yfirbragð réttarsambands þeirra hafði því í meginatriðum á sér einkenni lögskipta milli lánveitanda og lántaka. Þá er í greiðslufirliti ekki talað um leigu heldur lán og þar sýnt hvernig höfuðstóll þess lækkar við greiðslu afborgana, auk þess sem stefnandi er þar talinn kaupandi. Þegar allt þetta er virt telur dómurinn að líta verði svo á að stefnandi hafi keypt bifreiðina af stefnda, en fjármagnað kaupin með fyrrgreindum bílasamningi. Við kaupin var stefnandi neytandi og stefndi hafði atvinnu sína af sölu bifreiða. Um lögskiptin giltu því lög nr. 48/2003 um neytendakaup, sbr. 2. og 3. mgr. 1. gr. laganna.

Samkvæmt b-lið 2. mgr. 15. gr. laga um neytendakaup skal söluhlutur hafa þá eiginleika til að bera sem neytandinn mátti vænta við kaup á slíkum söluhlut að því er varðar endingu og annað. Stefnandi telur að vél bifreiðarinnar hafi ekki enst þann tíma sem hann hafi mátt vænta. Við mat á þessu verður að taka mið af almennum forsendum en ekki einstaklingsbundnum væntingum viðkomandi. Í því efni er eðlilegt að líta meðal annars til almennrar vitneskju um endingartíma

sambærilegra hluta, verðlagningu söluhlutarins og upplýsinga sem gefnar hafa verið við sölu hans. Bílvél er sá hluti bifreiðar sem hefur hvað lengstan endingartíma. Gera verður ráð fyrir að slíkir söluhlutir endist almennt mun lengur en í fjögur ár, sé akstri bifreiðarinnar hagað með eðlilegum hætti. Er óhætt að slá því föstu að endingartími vélarinnar hafi ekki staðist réttmætar væntingar stefnanda.

Söluhlutur telst aðeins gallaður samkvæmt b-lið 2. mgr. 15. gr., sbr. a-lið 1. mgr. 16. gr. laga um neytendakaup, hafi hann ekki haft þá eiginleika til að bera við afhendingu sem vænta mátti, sbr. 1. mgr. 18. gr. laganna. Til þess að slá megi föstu að vélin sem um ræðir hafi verið gölluð þarf því að liggja fyrir að hún hafi verið haldin einhverjum eiginleika við afhendingu er leiddi til þess hún stóð ekki undir væntingum um eðlilegan endingartíma.

Í málinu hafa verið lagðar fram tvær matsgerðir um orsakir bilunarinnar og er efni þeirra rakið í kafla II og IV. Af þeim má ráða að stimpill í sýlinder nr. 1 hafi ofhitnað með þeim afleiðingum að hann bræddi úr sér. Í fyrri matsgerðinni frá 26. mars 2011 er talið líklegast að stimpillinn hafi ofhitnað vegna þess að spíss, sem sér um að skammta eldsneyti inn á sýlinderinn, hafi lekið. Við það hafi sprengirýmið fengið of mikið eldsneyti og ofhitnað af þeim sökum. Í skýrslu matsmannsins, Valgarðs Zophaniassonar, fyrir dómi kom fram að hann hefði ekki rannsakað umræddan spíss með tilliti til leka. Hann hafi hins vegar haft samband við aðra vélfræðinga og þeir talið að einkennin bentu til þess að eldsneytisspíssinn hefði lekið. Í síðari matsgerðinni frá 30. maí 2012 er lýst athugun matsmannsins, Daníels Sigurðssonar, á umræddum spíss úr vélinni sem fram fór í nýjum prófunarþekk. Samkvæmt þeirri rannsókn var ekkert athugavert við þennan spíss eða aðra eldsneytisspíssa í vélinni. Þar er afdráttarlaust komist að þeirri niðurstöðu að þeir hafi ekki valdið þeim skemmdum sem urðu á vélinni. Þessari rökstuddu niðurstöðu matsmannsins hefur ekki verið hnekkt af hálfu stefnanda og verður því að leggja til grundvallar að vélarbilunin verði ekki rakin til galla í spíss í sýlinder nr. 1.

Í síðara matinu var einnig lagt fyrir matsmann að svara því hvort hann telji aðrar ástæður en leka á spíss hafa valdið ofhitnun og þeim skemmdum sem urðu á vélinni. Í svari sínu við þessari spurningu veltir matsmaðurinn upp ýmsum möguleikum. Sérstaklega var rannsakað hvort smurolúspíssar, sem sjá sýlinderum og stimplum fyrir smurningu og stimplum fyrir kælingu að neðan, gætu hafa staðið á sér. Við athugun á þeim kom í ljós að þeir voru í lagi. Hins vegar útilokar matsmaður ekki að smurolúspíss á sýlinder nr. 1 hafi staðið tímabundið á sér og það leitt til ofhitnunar við aukið álag á vélina þegar bifreiðinni var ekið upp Kambana. Matsmaður útilokar aftur á móti að rekja megi ofhitnun stimpilsins til þess að brotnað hafi úr honum, enda brotið hreint og engin sjáanleg merki um sót eða bráðnun í því. Matsmaður gerir enn fremur nokkra grein fyrir öðrum, hugsanlegum ástæðum ofhitnunarinnar, en kemst að lokum að þeirri niðurstöðu að ekki sé unnt að fullyrða um orsök hennar.

Samkvæmt framansögðu hefur sönnunarfærsla fyrir dómi ekki leitt í ljós orsök þess að stimpillinn ofhitnaði og bræddi úr sér. Í grunninn eru tvær hugsanlegar ástæður fyrir því að það gerðist, annars vegar veikleiki eða annar eiginleiki sem hafi verið til staðar við afhendingu, sem gefur þá til kynna að um galla hafi verið að ræða, og hins vegar síðar tilkomnar ástæður. Það hvílir í meginatriðum á stefnanda að færa sönnur á að vélin hafi verið gölluð þannig að hann eigi tilkall til skaðabóta

úr hendi stefnda. Stefnandi hefur með sönnunarfærslu sinni fyrir dómi ekki tekist að útiloka eða gera síðar tilkomnar ástæður fyrir biluninni ósennilegar. Þá benda dómendur á að fjögur ár liðu frá afhendingu bifreiðarinnar þangað til vélarbilunin kom fram og hafði bifreiðinni þá verið ekið 58.000 kílómetra. Telja verður sennilegt að veikleikar í vélinni, sem kunna að hafa verið til staðar við afhendingu, hefðu komið fram fyrr en raun ber vitni. Eftir því sem lengra líður frá afhendingu dregur að minnsta kosti úr líkum þess að ástæðu ofhitnunar á stimpli megi rekja til eiginleika sem þá hafi verið til staðar. Að þessu gættu er óhjákvæmilegt að láta stefnanda bera hallann af skorti á sönnun um að ástæður vélarbilunarinnar megi rekja til galla við afhendingu. Liggur því ekki fyrir að stefnandi eigi tilkall til skaðabóta úr hendi stefnda á þeim grundvelli sem hann rökstyður kröfugerð sína. Þegar af þessari ástæðu verður stefndi sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 og eins og atvikum málsins er háttáð verður hvor málsaðila látinn bera sinn kostnað af rekstri málsins fyrir dómi.

Málið dæma Ásmundur Helgason héraðsdómari ásamt meðdómurunum Kristjáni Tryggvasyni bifvélavirkjameistara og Magnúsi Þór Jónssyni, prófessor í vélaverkfræði.

D Ó M S O R Ð :

Stefndi, BL ehf., er sýkn af kröfum stefnanda, Böðvars Ægissonar.

Málskostnaður milli aðila fellur niður.

Ásmundur Helgason (sign.)

Magnús Þór Jónsson (sign.)

Kristján Tryggvason (sign.)