

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 20. júlí 2020

Mál nr. E-3223/2019:

Ólöf Finnsdóttir

(Gizur Bergsteinsson lögmaður)

gegn

Bílabúð Benna ehf.

(Gunnar Ingi Jóhannsson lögmaður)

Dómur:

Mál þetta, sem dómtekið var 18. júní sl., höfðaði stefnandi, Ólöf Finnsdóttir, Haðalandi 16, Reykjavík, hinn 26. júní 2019, gegn stefnda, Bílabúð Benna ehf., Vagnhöfða 23, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda í málinu eru þær að staðfest verði riftun stefnanda 9. október 2018 á kaupum á Porche Cayenne bifreið, með skráningarnúmerið MS-U57, af stefnda. Stefnandi krefst þess jafnframt að stefnda verði gert að greiða henni 13.961.752 krónur með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 af 1.500.000 krónum frá 3. júní til 4. október 2016 en af 13.550.000 krónum frá þeim degi til 9. október 2018, en dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 2. nóvember 2018, af 13.735.984 krónum frá þeim degi til 14. febrúar 2019, af kr. 13.761.097 krónum frá þeim degi til 4. nóvember 2019, af 13.954.627 krónum frá þeim degi til 12. febrúar 2020 en af 13.961.752 krónum frá þeim degi til greiðsludags, allt að frádrögnum 3.250.000 krónum 17. maí 2018. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda.

Dómkröfur stefnda eru þær aðallega að félagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda. Til vara krefst stefnda þess að riftun miðist að öllu leyti við tímamarkið 9. október 2018 og að fjárkrafa stefnanda verði lækkuð verulega. Þá krefst stefnda málskostnaðar úr hendi stefnanda.

I

Hinn 10. október 2016 keypti stefnandi nýja Porche Cayenne bifreið af stefnda með skráningarnúmerið MS-U57. Kaupverð bifreiðarinnar var 13.550.000 krónur og var bifreiðin seld með tveggja ára ábyrgð.

Með tölvuskeyti eiginmanns stefnanda 17. maí 2018 var stefnda tilkynnt að orðið hefði vart við vatnshljóð innan í bifreiðinni í akstri, auk rakamyndunar í hægra framljósi. Stefnda svaraði stefnanda daginn eftir og bauðst til að skoða bifreiðina 30. sama mánaðar þegar skipt yrði um framljós. Hinn 23. maí 2018 voru áhyggjur stefnanda vegna vatnshljóðsins ítrekaðar og fékk stefnda bifreiðina til skoðunar tveimur dögum síðar. Bifreiðin fór síðan til viðgerðar hjá stefnda 30. maí 2018 og lauk vinnu stefnda 1. júní 2018. Við það tækifæri voru sumardekk sett undir bifreiðina og rakamyndun í hægra framljósi skoðuð. Þá var niðurfall í síls á bifreiðinni skoðað og hreinsað. Reyndist niðurfallið vera stíflað. Þegar stíflan var losuð lak töluvert vatn úr sílsinum og taldi stefnda að þar með væri vatnshljóðið úr sögunni. Var stefnanda tjáð að panta þyrfti nýtt framljós og að hún þyrfti að koma með bifreiðina aftur eftir um hálfan mánuð til að láta skipta um ljósið.

Með tölvuskeyti eiginmanns stefnanda 4. júní 2018 var stefnda upplýst um að eftir að bifreiðin var afhent úr viðgerð hefði stefnandi áfram orðið vör við umtalsverða vatnssöfnun í teppum hægra megin í bifreiðinni og að vatninu fylgdi megn ólykt. Stefnda svaraði með tölvuskeyti degi síðar og bauð stefnanda að koma með bifreiðina til viðgerðar þremur vikum síðar, eða 25. júní 2018. Eiginmaður stefnanda svaraði með tveimur tölvuskeytum 6. júní 2018 og gerði athugasemdir við að bíða þyrfti svo lengi eftir viðgerð og áréttaði að verulegt vatnshljóð heyrðist í bifreiðinni við akstur, auk þess sem í henni væri megn ólykt. Jafnframt tók hann fram að stefnandi hefði aflað sér upplýsinga um að vökvasöfnun sem þessi væri þekkt vandamál í Porche Cayenne bifreiðum og að hún hefði í hyggju að láta reyna á ábyrgð seljanda, yrði ekki árangur af viðgerðinni í þetta sinn. Stefnda svaraði síðar þennan sama dag og sagði bifreiðina bókaða hjá stefnda 13. júní 2018 vegna framljóss og að varðandi rakann þá væri „... sjálfsagt og eðlilegt að taka það atriði líka til meðhöndlunar...“ samtímis því að skipt yrði um framljós bifreiðarinnar.

Eiginmaður stefnanda sendi stefnda tölvuskeyti 8. júní 2018 og vakti athygli stefnda á því að bifreiðin væri enn að safna vatni. Í skeytinu var fullyrt að teppin í bifreiðinni væru farin að úldna. Ekki urðu sérstök viðbrögð af hálfu stefnda við þessari orðsendingu stefnanda og var bifreiðin tekin til viðgerðar 13. júní 2018. Var þá skipt um framljós á bifreiðinni líkt og áformað hafði verið. Enn fremur voru teppin í bifreiðinni tekin úr og þau þurrkuð.

Hinn 5. júlí 2018 sendi eiginmaður stefnanda enn á ný tölvuskeyti til stefnda. Í því kom fram að ólykt væri enn þá í teppum í bifreiðinni, auk þess sem aðvörunarljós vegna

bilunar í loftpúða logaði í mælaborði hennar. Eiginmaður stefnanda sendi stefnda annað tölvuskeyti degi síðar þar sem hann lýsti þeirri skoðun sinni að þar sem ekki hefði tekist að gera við gallann væri eðlilegast að kaupum stefnanda á bifreiðinni yrði rift. Þá lagði hann til að gert yrði við bifreiðina næstu vikur vegna fyrirhugaðrar utanlandsferðar stefnanda. Ekki bárust svör frá stefnda við þessum tveimur tölvuskeytum.

Þegar stefnandi kom aftur til landsins hafði hún samband við stefnda 25. júlí 2018 og áréttaði að verulegt vatnshljóð heyrðist í bifreiðinni. Þann sama dag afhenti hún stefnda bifreiðina til viðgerðar. Degi síðar sendi stefnandi bréf til stefnda þar sem hún krafðist skriflegra svara og setti skilyrði fyrir umbótum. Benedikt Eyjólfsson, forstjóri og eigandi stefnda, hringdi samdægurs í stefnanda og bauð henni og eiginmanni hennar til fundar í þeim tilgangi að ræða lausn málsins. Sá fundur fór fram degi síðar. Á fundinum var ákveðið að sölumaður hjá stefnda myndi hafa samband við stefnanda þegar hún kæmi úr frí og leggja fyrir hana tilboð í nýja bifreið og uppítökuverð á bifreið stefnanda í því skyni að reyna að leysa málið.

Með tölvuskeyti eiginmanns stefnanda til stefnda 23. ágúst 2018 var af hálfu stefnanda ítrekuð krafa hennar um skrifleg svör stefnda við bréfi hennar frá 25. júlí 2018. Þá var vakin athygli á því að enn hefði ekki verið boðað til fundar í því skyni að leysa málið. Stefnda hringdi samdægurs í stefnanda og boðaði til fundar 31. ágúst 2018. Á fundinum bauðst stefnda til þess að taka bifreið stefnanda upp í kaupverð nýrrar bifreiðar fyrir 8,5 milljónir króna en hefðbundið uppítökuverð var sagt vera 7,1 milljón króna. Stefnda sagði nýja bifreið sem félagið gæti afhent kosta um það bil 17 milljónir króna og kvaðst stefnda vera tilbúið að lækka það verð. Tillöguna taldi stefnandi óaðgengilega og hafnaði henni.

Hinn 26. september 2018 sendi stefnandi bréf til stefnda og lagði til að kaupum hennar á bifreiðinni yrði rift með samkomulagi og óháður matsmaður fenginn til þess að meta eðlilega þóknun til stefnda vegna afnota stefnanda af bifreiðinni og vaxtagreiðslur til stefnanda af kaupverði. Degi síðar sendi eiginmaður stefnanda tölvuskeyti til stefnda þar sem fram kom að stefnandi teldi sig hafa lagalegan rétt til þess að rifta kaupunum. Jafnframt var lagt til af hálfu stefnanda að gert yrði við vatnslekann í tengslum við viðgerð á bretti, óháð riftun, enda væru það sameiginlegir hagsmunir aðila. Síðan sagði: „Þessi viðgerð á vatnsleka breytir engu um réttarstöðu hvors aðila um sig.“ Þessi skilningur yrði þó að liggja fyrir af hálfu beggja aðila, að öðrum kosti yrði eingöngu gert við skemmdir á bretti. Svar barst frá stefnda degi síðar þar sem félagið kvað riftun ekki

koma til greina þar sem um óverulegan galla á bifreiðinni væri að ræða. Hins vegar kvaðst félagið sammála því að ljúka viðgerð á vatnsleka í bifreiðinni samhliða því að gert yrði við frambretti hennar.

Stefnandi afhenti bifreiðina 1. október 2018 til viðgerða hjá GB Tjónaviðgerðum. Fékk stefnandi afhentan bílaleigubíl frá tryggingafélagi sama dag. Bílaleigubílnum var skilað 5. október 2018 og afhenti stefnda aðra bifreið í hans stað. Hinn 8. október 2018 óskaði stefnandi eftir því að stefnda afhenti afrit af kaupsamningi og ábyrgðaryfirlýsingu. Degi síðar sendi stefnandi riftunaryfirlýsingu til stefnda og skilaði bifreiðinni sem stefnda hafði afhent henni til umráða. Í riftunaryfirlýsingunni var stefnda veitt heimild til að taka við bifreiðinni MS-U57 frá GB Tjónaviðgerðum.

Með bréfi 11. október 2018 mótmælti lögmaður stefnda riftun stefnanda á kaupunum. Viðgerð á bifreiðinni var sagt vera lokið og að hún væri tilbúin til afhendingar til stefnanda á starfsstöð GB Tjónaviðgerða.

Með erindi 21. nóvember 2018 óskaði stefnandi eftir álitum kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa vegna viðskipta málsaðila. Niðurstaða kærunefndarinnar var sú að fallist var á kröfu stefnanda um riftun og jafnframt að stefnda bæri að endurgreiða stefnanda kaupverð bifreiðarinnar með dráttarvöxtum frá 9. október 2018. Stefnanda bæri aftur á móti að greiða stefnda hæfilegt endurgjald að fjárhæð 1.140.000 krónur fyrir afnot af bifreiðinni í eitt ár og sjö mánuði. Stefnanda var ekki tilbúið til þess að ljúka ágreiningi aðila á grundvelli niðurstöðu kærunefndarinnar. Frekari sáttatilaunir skiluðu ekki árangri og höfðaði stefnandi því mál þetta 26. júní 2019 samkvæmt áðursögðu.

II

Stefnandi byggir á því að henni hafi verið heimilt að rifta kaupum á bifreiðinni vegna viðvarandi vatnssöfnunar og rakamyndunar í henni. Stefnandi byggir aðallega á því að henni hafi verið heimilt að rifta kaupunum á grundvelli almennra reglna vegna þess að hin viðvarandi vatnssöfnun og rakamyndun hafi falið í sér verulegan galla á bifreiðinni. Stefnandi byggir til vara á því að henni hafi verið heimilt að rifta kaupunum á grundvelli 32. gr. laga um neytendakaup nr. 48/2003. Í því sambandi byggir stefnandi á því að stefnda hafi fengið fjölmörg tækifæri til að bæta úr gallanum, sbr. 2. mgr. 30. gr. laga um neytendakaup, og að hin viðvarandi vatnssöfnun og rakamyndun teljist ekki óverulegur galli í skilningi 32. gr. laganna.

Stefnandi byggir aðallega á því í málinu að hin viðvarandi vatnssöfnun og rakamyndun feli í sér verulegan galla á bifreiðinni í skilningi almennra reglna kaupa- og

kröfuréttar. Verulegur galli eða veruleg vanefnd sé í senn nauðsynlegt og nægjanlegt skilyrði riftunar. Við mat á því hvenær vanefnd sé veruleg verði ávallt að fara fram heildarmat á öllum þáttum. Við það mat verði til að mynda að horfa til þess óhagræðis sem vanefndin hefur og mun hafa í för með sér fyrir stefnanda auk þess óhagræðis sem riftun kunni að hafa fyrir stefnda. Í því samhengi sé rétt að nefna að riftun á fjöldaframleiddri vöru, eins og þeirri bifreið sem hér um ræði, teljist ekki hafa í för með sér mikla röskun á stöðu stefnda. Auðvelt sé fyrir stefnda að selja bifreiðina þriðja manni án þess að það hafi verulegt tjón eða óhagræði í för með sér. Með því geti stefnda takmarkað tjón sitt verulega, en tjónið sé tilkomið vegna þess að félagið hafi selt stefnanda gallaða bifreið. Þá geti stefnda fengið tjón sitt bætt frá framleiðandanum, sbr. 4. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 1999/44/EB um tiltekna þætti í sölu neysluvara og ábyrgð þar að lútandi en tilskipunin hafi verið innleidd í íslenskan rétt með lögum um neytendakaup.

Við mat á gallanum verði að taka tillit til þess hvernig stefnda hafi kynnt bifreiðina fyrir stefnanda, þess verðs sem hún hafi greitt fyrir hana og að henni hafi verið lofað tveggja ára ábyrgð á bifreiðinni. Bifreiðin hafi enn verið í ábyrgð þegar kaupunum var rift. Við kaupin hafi stefnda lagt sérstaka áherslu á gæði hennar. Það geri stefnda einnig í kynningarefni á vefsíðu sinni. Gera verði strangar kröfur til eiginleika bifreiða sem auglýstar séu með þeim hætti. Stefnandi bendir á að henni hafi staðið ýmsir möguleikar til boða við val á nýrri lúxusbifreið en hún hafi meðal annars valið Porsche Cayenne bifreið vegna þeirra gæða sem stefnda hafi lofað að einkennda bifreiðina. Það loforð stefnda hafi endurspeglast í kaupverði bifreiðarinnar, sem verið hafi mjög hátt. Stefnandi hafi ætlað sér að kaupa hágæða bifreið sem hún gæti átt í mörg ár, vandræðalaust. Vísar stefnandi til þess að stefnda sjálfst hafi tekið undir þessar væntingar hennar í bréfi til kærunefndar lausafjárkaupa 6. desember 2018.

Af hálfu stefnanda sé á því byggt að þegar keypt sé ný bifreið, ekki síst lúxusbifreið, sé það veruleg forsenda fyrir kaupunum að bifreiðin sé ekki haldin göllum. Sú bifreið sem stefnda hafi selt stefnanda hafi hins vegar ekki haldið vatni. Þegar bifreiðin hafi fyrst komið til viðgerðar vorið 2018 hafi stefnda gefið þær skýringar að grein hafi stíflað niðurföll. Sú skýring hafi ekki staðist, enda hafi stefnda síðar viðurkennt að bifreiðin væri haldin framleiðslugalla. Með vísan til þessa sé á því byggt af hálfu stefnanda að vatn hafi safnast fyrir í bifreiðinni allan þann tíma sem hún var í eigu stefnanda. Stefnandi hafi því skýrt rangt frá orsökum hinnar viðvarandi vatnssöfnunar og

rakamyndunar er félagið fékk fyrst tækifæri til að bæta úr gallanum. Í því sambandi bendi stefnandi á að þrátt fyrir ítrekaðar áskoranir hafi stefnda alltaf forðast að svara henni skriflega.

Við mat á gallanum á bifreiðinni verði að taka tillit til þess að vatnssöfnun og rakamyndun sé frábrugðin öðrum göllum. Tjón af völdum vatns og raka komi oft seint fram og erfitt geti reynst að meta það. Staðreynd sé að rafkerfi bifreiða stafi mikil hætta af vatni og raka. Rafmagnssnúður geti tærst með tilheyrandi tjóni. Í því sambandi bendir stefnandi á að viðvörunarljós vegna loftpúða hafi kviknað í mælaborði bifreiðarinnar. Þekkt sé að kaupendur forðist ökutæki sem beri merki um að hafa lent í alvarlegu vatnstjóni, jafnvel þótt ökutækið líti vel út og geti virkað við skoðun á því. Ástæðan sé sú að langtímaáhrif vatnstjóns geti elt kaupendur allan líftíma bifreiðarinnar.

Sönnunarbyrðina fyrir því að bifreiðin, þar með talið rafbúnaður hennar, hafi hvorki né muni skaðast vegna hinnar viðvarandi vatnssöfnunar og rakamyndunar, segir stefnandi stefnda bera. Hin viðvarandi vatnssöfnun og rakamyndun hafi skapað hættu á því að vatn kæmist á viðkvæma staði bifreiðarinnar í hvert skipti sem henni hafi verið ekið upp eða niður brekku. Nýjum bifreiðum eins og þeirri sem stefnda seldi stefnanda stafi sérstök hætta af vatnssöfnun og rakamyndun þar sem þær séu búnar flóknum raftækjum. Bifreiðin sem stefnandi keypti sé af hybrid-gerð og vegna þess sé óvenju mikill og flókinn rafbúnaður í henni. Allar nýrri Porsche-bifreiðar séu jafnvel enn viðkvæmari fyrir vatnstjóni en nýjar bifreiðar almennt vegna margra fíngerðra rafmagnstækja og tölva. Að halda vatni frá innra rými og öllum rafeindabúnaði sé því nauðsynlegt til þess að tryggja ástand bifreiðarinnar til lengri tíma. Aðrir neikvæðir þættir vatnstjóns inni í bifreiðum geta verið ryð og tæring.

Stefnandi byggir á því að hin viðvarandi vatnssöfnun og rakamyndun í bifreiðinni hafi aukið hættu á myglu, skemmdum á rafbúnaði og ryði sem erfitt geti verið að losna við. Það sé algjörlega óásættanlegt fyrir kaupanda nýrrar bifreiðar að þurfa að óttast ryð, myglu og alvarlegar skemmdir á rafkerfi bifreiðarinnar, sem aðeins hafi verið ekið innanbæjar. Þetta eigi ekki síst við þar sem um sé að ræða bifreið sem talin sé lúxus-bifreið. Það sé lágmarkskrafa til nýrrar bifreiðar að hún haldi vatni. Það hafi bifreiðin sem stefnandi keypti ekki gert en fyrir liggi að vatn hafi komist inn í farþegarými bifreiðarinnar og hafi stefnda varið löngum tíma í að þurrka teppi hennar.

Þá vísar stefnandi til þess að stefnda hafi ekki tekist að bæta úr gallanum þrátt fyrir að stefnda hafi fengið til þess margar tilraunir og töluverðan tíma. Sú staðreynd bendi til þess að gallinn sé flóknari og ófyrirséðari en stefnda hafi reiknað með í upphafi.

Um riftun vegna galla vísi stefnandi til ákvæða kaupalaga nr. 50/2000 en í 39. gr. laganna sé á um það kveðið að kaupandi geti rift kaupum ef meta megi galla til verulegra vanefnda. Ákvæðið endurspeglir það meginskilyrði riftunar samkvæmt almennum reglum kaupa- og kröfuréttar að um verulega vanefnd sé að ræða.

Til vara kveðst stefnandi byggja kröfur sínar í málinu á því að henni hafi verið heimilt að rifta kaupum á bifreiðinni á grundvelli 32. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Stefnda hafi fengið fjölmörg tækifæri til að bæta úr gallanum og gert fjórar tilraunir til þess, sbr. hins vegar ákvæði 2. mgr. 30. gr. laga um neytendakaup. Í því ákvæði sé kveðið á um að úrbótaréttur seljanda miðist við að seljandi eigi ekki rétt á að bæta úr sama galla oftár en tvisvar sinnum. Sú regla hafi verið sett til að tryggja réttarstöðu neytenda og verði sérstakar ástæður að vera fyrir hendi til að réttlæta frávik frá reglunni. Það sé stefnda sem beri sönnunarbyrðina fyrir því að undantekning frá meginreglu 2. mgr. 30. gr. eigi við um viðskipti málsaðila. Stefnandi byggi jafnframt á því að í fjórðu tilraun hafi stefnda falið þriðja aðila að bæta úr gallanum.

Þá segir stefnandi óvíst hvort stefnda hafi í raun og veru tekist að bæta úr gallanum. Hvað sem því líði hafi stefnandi áskilið sér allan rétt til að rifta kaupunum eftir að ljóst var að fyrstu tvær tilraunir stefnda til að bæta úr gallanum reyndust árangurslausar. Stefnandi hafi raunar gert stefnda strax grein fyrir því í tölvuskeyti áður en önnur viðgerðartilraunin fór fram að látið yrði reyna á ábyrgð stefnda ef sú tilraun skilaði ekki fullnægjandi árangri.

Stefnandi kveðst byggja á því að á grundvelli 32. gr. laga um neytendakaup hafi henni verið heimilt að rifta kaupunum óháð því hvort bifreiðin hefði verið haldin verulegum galla. Í ákvæðinu sé einungis áskilið að ekki sé um óverulegan galla að ræða. Skilyrði riftunar samkvæmt lögum um neytendakaup séu því vægari en samkvæmt almennum reglum kaupa- og kröfuréttar.

Samkvæmt 62. gr. laga um neytendakaup hafi lögin verið sett með hliðsjón af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 12/2000 frá 28. janúar 2000, um að fella inn í EES-samninginn og taka upp í innlandan rétt ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 1999/44/EB um tiltekna þætti í sölu neysluvara og ábyrgð þar að lútandi en í henni komi fram að neytandinn hafi ekki heimild til að rifta samningnum ef frávik er

smávægilegt. Í tilskipuninni sé því eingöngu rætt um að riftun sé ekki heimil þegar um smávægilegan galla sé að ræða. Því séu mun vægari skilyrði gerð fyrir riftun á þeim grundvelli sem hér um ræðir en á grundvelli almennra reglna kaupa- og kröfuréttar.

Stefnandi bendir á að stefnda hafi einungis einu sinni boðið fram viðgerð án tafar. Atvik málsins beri með sér að langur tími hafi liðið á milli viðgerða stefnda og þar til lokaviðgerð GB Tjónaviðgerða fór fram. Skilyrðinu um viðgerð án tafar hafi því ekki verið fullnægt, auk þess sem stefnandi hafi þurft að ganga fast eftir því að stefnda reyndi að bæta úr gallanum. Stefnandi byggir á því að líta beri til þessara seinu og ófullnægjandi viðbragða stefnda þegar metið sé hvort rétt sé að víkja frá reglunni um tvær tilraunir til úrbóta í 2. mgr. 30. gr. laga um neytendakaup. Að öðru leyti vísist til framangreindra sjónarmiða til stuðnings riftunarkröfu á grundvelli kaupa- og kröfuréttar og þeirra sjónarmiða sem rakin hafi verið varðandi framferði stefnda.

Af hálfu stefnanda sé enn fremur á því byggt að stefnda hafi gengið langt í því að víkja sér undan ábyrgð og gefa skýringar á eðli og orsökum gallans sem erfitt hafi verið fyrir stefnanda sem neytanda að sannreyna. Í ljósi fyrri samskipta við stefnda telji stefnandi ólíklegt að stefnda myndi gangast við ábyrgð sinni kæmi í ljós síðar frekara tjón sem rekja mætti til vatnstjónsins. Þetta hafi þýðingu við mat á því hvort um verulega vanefnd sé að ræða og úrbótaskyldu stefnda samkvæmt lögum um neytendakaup. Þá hafi stefnda komið sér hjá því að svara erindum stefnanda skriflega, jafnvel þótt sérstaklega hafi verið óskað eftir því að það yrði gert. Stefnda hafi einnig dregið mjög að afhenda viðgerðarsögu bifreiðarinnar. Starfsmenn stefnda hafa enn fremur ekki skýrt rétt frá samskiptum sínum við stefnanda og ekki vílað fyrir sér að hagræða sannleikanum til að komast hjá ábyrgð á tjóni sem orðið hafi á bifreiðinni í vörslum þeirra. Sama hafi verið uppi á teningnum í athugasemdum þeim sem stefnda skilaði til kærunefndar lausafjár- og þjónustukaupa.

Stefnandi segir í fyrsta lagi vera ranglega staðhæft í athugasemdum stefnda að bifreiðin hafi haldið vatni þegar hið rétta sé að mikið vatn hafi komist í farþegarými bifreiðarinnar og teppi orðið gegnvot. Nefnd fullyrðing stefnda fyrir kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa hafi verið sérlega ámælisverð í ljósi þess að stefnda hafi sjálfst varið löngum tíma í að þurrka teppi bifreiðarinnar og félaginu því verið fullkunnugt um að vatn hafði meðal annars komist inn í farþegarými hennar. Í öðru lagi sýni myndir frá GB Tjónaviðgerðum að mikið magn þéttiefnis hafi verið notað við viðgerð bifreiðarinnar. Þéttiefni hafi meðal annars verið sett inn við húdd hennar að því er virðist í þeim tilgangi

að koma í veg fyrir að vatn komist þar inn. Miðað við þær viðgerðir sem GB Tjónaviðgerðir hafi gripið til virðist galli bifreiðarinnar vera mun umfangsmeiri en svo að niðurfallið eitt og sér hafi verið gallað og ekki skilað vatni af sér nægilega vel, svo sem stefnda hafi haldið fram. Samkvæmt framansögðu virðist sem bifreiðin hafi ekki verið nægilega þétt og vatn því komist á staði sem það eigi ekki að komast á. Þann vanda hafa viðgerðarmenn GB Tjónaviðgerða reynt að leysa með því að nota mikið af þéttiefni. Þá segir stefnandi enn þá ríkja óvissu um hvort vandinn hafi endanlega verið leystur. Ekki hafi enn reynt á það hvort nýtt niðurfall og það þéttiefni sem sett hafi verið í bifreiðina dugi til þess að bæta úr gallanum.

Stefnandi vísar til þess að hún hafi lýst yfir riftun á kaupsamningi um bifreiðina MS-U57 9. október 2018. Stefnda hafi mótmælt riftuninni og því krefjist stefnandi í málinu staðfestingar á því að riftunin hafi verið heimil. Til viðbótar þeirri kröfu geri stefnandi fjárkröfu. Hvað þá kröfu varðar vísar stefnandi til þess að hún hafi greitt kaupverð bifreiðarinnar með þrennum hætti. Í fyrsta lagi hafi hún greitt útborgun að fjárhæð 1.500.000 krónur 3. júní 2016. Í öðru lagi hafi hún greitt með söluandvirði Range Rover bifreiðar í hennar eigu, árgerð 2006, 2.455.539 krónur. Í þriðja lagi hafi stefnandi 10. október 2016 greitt 9.594.461 krónu inn á reikning stefnda. Fjárfrafa stefnanda miði við að þessar fjárhæðir verði endurgreiddar með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 frá greiðsludegi, en dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá því að riftunaryfirlýsingin var móttækin af stefnda 9. október 2018. Þá krefjist stefnandi greiðslu á þeirri fjárhæð sem hún hafi innt af hendi vegna trygginga bifreiðarinnar frá 2. nóvember 2018, auk dráttarvaxta. Stefnda hafi haft bifreiðina í sínum vörslum frá riftunardegi en þar sem félagið hafi lýst því yfir að það myndi ekki ábyrgjast hugsanlegt tjón á henni hafi stefnandi orðið að sjá til þess að bifreiðin væri tryggð og greiða bifreiðagjöld af henni á tímabilinu. Stefnandi hafi greitt 185.984 krónur vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar 2. nóvember 2018 og 193.530 krónur 4. nóvember 2019. Þá hafi stefnandi greitt 25.113 krónur í bifreiðagjöld 13. febrúar 2019 og 7.125 krónur 12. febrúar 2020. Samkvæmt þessu nemi höfuðstóll kröfu stefnanda 13.961.752 krónum.

Til frádráttar komi greiðsla fyrir afnot bifreiðarinnar sem miðist við afföll á verði hennar frá afhendingardegi 10. október 2016 og fram til þess að galli á henni kom í ljós. Sú krafa verði ekki gjaldkræf fyrr en stefnda fallist á riftunina eða verði dæmt til að þola staðfestingu hennar. Í stefnu sé gert ráð fyrir því að fjárhæðin sé 3.658.500 krónur, sem

feli í sér að afföll hafi verið 20% fyrsta árið en 15% annað árið. Í því sambandi sé miðað við að stefnandi hafi haft full afnot í sjö af tólf mánuðum annað árið.

Til stuðnings kröfum sínum vísi stefnandi til almennra reglna kaupa- og kröfuréttar um riftun, sbr. til hliðsjónar 39. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup, og ákvæða laga nr. 48/2003 um neytendakaup, einkum 29., 30., 32. og 62. gr. laganna. Hvað varði kröfu stefnanda um málskostnað vísist til 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

III

Stefnda segir engar forsendur til staðar í málinu sem réttlætt geti riftun stefnanda á kaupum hennar á umræddri bifreið. Það sé meginregla íslensks samninga- og kröfuréttar að samningar skuli standa og að efna skuli loforð og skuldbindingar. Frá þeirri meginreglu verði aðeins vikið að gild rök standi til þess. Á þessum mikilvæga grunni byggist sett lög sem meðal annars heimili undantekningar frá meginreglunni, svo sem lagareglum um riftun. Það sé almennt meginskilyrði riftunar að til staðar sé veruleg vanefnd gagnaðila. Kröfuhafi geti aðeins rift samningi vegna verulegrar vanefndar gagnaðila. Af þeim sökum verði því aðeins fallist á riftunarkröfu stefnanda að talið verði að stefnda hafi vanefnt samning aðila verulega. Stefnda mótmæli því að svo hafi verið.

Fram þurfi að fara heildarmat á öllum þáttum máls þegar metið sé hvort vanefnd sé veruleg. Riftun geti verið mjög íþyngjandi fyrir þann sem henni sé beint að og af þeim sökum sé sanngjarnt að setja heimild til riftunar verulegar skorður. Önnur vanefndaúrræði sem gangi skemur en riftun verða ávallt að koma fyrst til skoðunar. Lýsi kröfuhafi yfir riftun verði að taka tillit til óhagræðis sem hvor aðili um sig kunnir að verða fyrir. Mótmæli stefnda því að þau atriði sem stefnandi vísi til geti haft þýðingu við mat á möguleika stefnanda til riftunar.

Stefnda segir riftunarrétt á fjöldaframléiddum vörum vera talinn rýmri en á öðrum vörum, til dæmis sérpöntuðum. Ekki sé um það deilt að bifreið stefnanda hafi verið sérpöntuð. Bifreiðin verði ekki auðveldlega seld, auk þess sem hún hafi verið orðin 19 mánaða gömul þegar stefnandi hafi kvartað til stefnda og 24 mánaða þegar hún hafi lýst yfir riftun. Vegna þessara atvika sé riftunarréttur stefnanda mun þrengri en ella. Stefnda telji að riftunarmatið hér sé svipað og í fasteignakaupum og því verði kaupum stefnanda á bifreiðinni ekki rift að geðþótta eða vegna smávægilegra atriða. Það sé meginregla að ef kröfuhafi geti gætt hagsmuna sinna nægilega með öðrum úrræðum komi riftunarúrræðið ekki til greina. Atriði eins og huglægar ástæður kröfuhafa skipti því litlu máli við mat á riftun. Þá sé það tilhneiging hjá dómstólum að hafna riftun valdi hún

mikilli röskun á hagsmunum skuldara og önnur úrræði séu kröfuhafa tæk. Í því tilviki sem hér um ræði muni riftun leiða til milljóna tjóns fyrir stefnda en stefnanda standi ýmislegt annað til boða. Henni hafi boðist að fá að fullu bætt úr vandamálinu, án kostnaðar. Þá hafi stefnanda jafnframt staðið til boða að selja bifreiðina á markaðsverði sem firrt hefði hana tjóni. Þannig hafi stefnda boðist til þess að taka bifreiðina í sölu án kostnaðar og framlengja ábyrgð á henni. Öllu þessu hafi stefnandi hafnað. Hún hafi því ekki sýnt af sér trúnaðarskyldu í samningssambandi aðila. Þá framgöngu hennar verði að virða þannig að með því hafi hún rýrt rétt sinn til beitingar vanefndaúrræða.

Við mat á því hvort vanefnd teljist veruleg segir stefnda verða að líta til þeirra áhrifa sem vanefndin hafi á hagsmuni kaupanda. Skilyrði riftunar séu ekki fyrir hendi ef vanefnd sé í raun og veru óveruleg eða sá sem riftun sé beint að hafði réttmæta ástæðu til að ætla að svo væri. Að mati stefnda sé með öllu útilokað að líta á málið öðruvísi en sem óverulegt í öllum skilningi. Í því sambandi telji stefnda rétt að benda á að bifreiðin hafi aldrei bilað og hún verið ökuhæf allan tímann. Í þau skipti sem bifreiðin hafi komið til athugunar hjá stefnda hafi önnur verk verið unnin samhliða og stefnandi ávallt fengið aðra bifreið til afnota, án endurgjalds. Í því sambandi megi nefna að í fyrsta skiptið hafi bifreiðin komið til skoðunar vegna raka í framljósi og til umfelgunar. Þá hafi niðurfall bifreiðarinnar verið hreinsað. Í annað skiptið hafi verið komið með bifreiðina til að skipta um framljós. Þá hafi teppin verið þurrkuð þar sem talið hafi verið að það hefði ekki verið gert í fyrra skiptið. Í þriðja skiptið hafi bifreiðin verið bilanagreind en engin viðgerð verið framkvæmd. Loks hafi verið gert við bifreiðina um leið og hún fór á tjónaverkstæði vegna tjóns sem stefnandi hafi sjálf valdið. Auk þess að fá aðra bifreið endurgjaldslaust til afnota hafi stefnandi ekki þurft að greiða fyrir skoðanir og viðgerðir á bifreiðinni. Jafnframt hafi stefnda gert við dæld á hurð sem óljóst hafi verið hvernig orsakaðist. Samkvæmt öllu þessu sé útilokað að líta svo á málið að stefnda hafi vanefnt kaupin verulega og geti þær málsástæður sem stefnandi byggir á fráleitt leitt til þess að riftun hennar á kaupum á bifreiðinni verði staðfest. Riftunin sé að mestu byggð á órökstuddum og ósönnuðum getgátum og vangaveltum um hvaða afleiðingar vandamálið gæti haft fyrir bifreiðina og byggist í raun alfarið á óbeinni sönnun.

Stefnda segir alrangt að félagið beri sönnunarbyrðina fyrir því að bifreiðin, þar með talið rafbúnaður hennar, hvorki hafi né muni skaðast vegna vatnssöfnunar í bifreiðinni. Fráleitt sé að ætlast til að stefnda sanni að bifreið sem sé í fullkomnu lagi sé í fullkomnu lagi. Þvert á móti sé það stefnandi sem í samræmi við meginreglur um sönnun beri

sönnunarbyrðina fyrir þeim fullyrðingum sem riftun hennar byggist á. Riftun stefnanda sé meðal annars reist á fullyrðingum og/eða vangaveltum um hugsanlegan skaða á bifreiðinni. Fyrir þeim fullyrðingum beri stefnandi alfarið sönnunarbyrðina. Engar forsendur séu til þess að beita öfugri sönnunarbyrði í málinu, líkt og kærunefnd lausafjár- og þjónustukaupa hafi gert, og líta á órökstuddar og jafnvel fjarstæðukenndar vangaveltur stefnanda sem staðreyndir þar til annað komi í ljós. Stefnandi hafi ekki gert minnsta reka að því að sanna að það tjón sem hún byggir riftunina á hafi eða geti orðið.

Í stefnu málsins kveður stefnda að finna samhengislausar og handahófskenndar tilvitnanir í bandarískar heimildir sem enga þýðingu hafi fyrir niðurstöðu málsins. Nær hefði verið fyrir stefnanda að sanna fullyrðingar sínar með matsgerð en vísa til heimilda sem enga þýðingu geti haft við úrlausn málsins og stefnandi hafi enga ástæðu séð til að leggja fram. Áréttar stefnda í þessu sambandi að félagið hafi boðið stefnanda tveggja ára viðbótar ábyrgðartryggingu á bifreiðina en því boði hafi hún hafnað.

Stefnda segir það rangfærslur og útúrsnúning hjá stefnanda að vatnsleki sé sérstakt vandamál í Porsche-bifreiðum. Fullyrðing stefnanda um það sé haldlaus og engum gögnum studd. Ekkert af því sem stefnandi vísi til í þessu sambandi skipti heldur máli þar sem rafkerfi bifreiðarinnar hafi ekki skaðast og þá sé enginn viðkvæmur rafbúnaður í gólfi bifreiðarinnar. Enn fremur sé því mótmælt af hálfu stefnda að hætta sé á tæringu og myglu en algengt sé að raki og bleyta séu til staðar í gólfrýmum bifreiða, sérstaklega á Íslandi, þar sem mikill snjór geti borist inn í bifreiðar og bráðnað. Bifreiðar séu hannaðar með tilliti til þessa og þar af leiðandi sé enginn viðkvæmur rafbúnaður bifreiða þar nálægt. Í ljósi þessa séu riftunarástæður stefnanda þeim mun fjarstæðukenndari og óraunhæfari.

Þá kveðst stefnda hafna því að riftunarréttur stefnanda sé rýmri þar sem um sé að ræða „lúxusbifreið“ og að það hafi verið veruleg forsenda að bifreiðin væri gallalaus. Eins og að framan greini sé riftunarréttur á dýrum eignum takmarkaðri, til dæmis varðandi fasteignir. Sá sem kaupir fasteign búist heldur ekki við því að á henni séu gallar. Þrátt fyrir það geti gallar komið í ljós, bæði á nýjum og notuðum fasteignum. Riftunarúrræðinu verði þó ekki beitt á þeim grundvelli að kaupandi fasteignar hafi ekki búist við slíku. Vatn geti leitað inn í hvaða bifreið sem er og riftunarréttur þeirra sem efni hafi á að kaupa dýrari bifreiðar sé ekki rýmri en þeirra sem minni fjárráð hafi. Þeim málalíbúnaði stefnanda mótmæli stefnda og hafni alfarið.

Stefnda mótmæli því sem röngu og ósönnuðu að félagið hafi getað fengið tjón sitt bætt frá framleiðanda bifreiðarinnar. Því fari fjarri að framleiðendur bifreiða komi til móts við allar umkvartanir kaupenda bifreiða. Í þessu tilviki hafi það ekki gerst, enda liggi ekki fyrir nein sönnun eða staðfesting á því að bifreiðin hafi verið haldin galla. Stefnda hafi einfaldlega ákveðið í upphafi að taka á málinu sem gallamáli, án þess að gera stefnanda að sanna að um galla hafi verið að ræða, og bæta úr umkvörtun stefnanda á sinn kostnað. Ákvæði tilskipunar 1999/44/EB hafi því ekkert gildi í málinu.

Samkvæmt öllu framansögðu telji stefnda að því fari fjarri að stefnandi hafi leitt nægjanleg rök að því að hinn meinti galli geti talist hafa verið veruleg vanefnd sem veitt hafi stefnanda heimild til riftunar á kaupsamningi aðila. Því beri dómnum að hafna kröfu hennar um staðfestingu á riftun kaupsamningsins.

Þá mótmæli stefnda því að stefnanda hafi verið heimilt að rifta kaupunum á grundvelli 32. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup, einkum 30. gr. laganna. Stefnda telji að hvorki hafi skilyrði 30. gr. laga nr. 48/2003 verið uppfyllt né hafi verið uppfyllt skilyrði til að beita riftunarheimild 32. gr. laganna, jafnvel þótt talið yrði að 30. gr. laganna ætti við.

Tvennt segir stefnda leiða til þess að stefnandi geti ekki byggt á 30. gr. laga nr. 48/2003. Í fyrsta lagi sé það staðreynd að útbætur hafi ekki verið reyndar oft en í tvígang á bifreiðinni. Raunar sé eðlilegast að tala um að úrbætur hafi farið fram í eitt skipti. Óumdeilt sé að stefnandi hafi komið með bifreiðina í nokkru skipti til stefnda, á eftirgreindum dagsetningum, og hafi þá eftirfarandi verið gert samkvæmt viðhaldssögu bifreiðarinnar:

30.5.2018: Stefnandi kemur með bifreið til umfelgunar og til að láta skoða rakamyndun í framljósi. Jafnframt er athugað með umkvartanir stefnanda vegna vatnshljóðs. Niðurfall bifreiðar hreinsað. Vatn kemur út úr síls. Vandamál talið úr sögunni. Stefnandi þarf að koma aftur eftir tvær vikur til að láta skipta um framljós.

13.6.2018: Stefnandi kemur til að láta skipta um framljós með rakamyndun. Athugað með bleytu í bifreiðinni sem stefnandi kvartar yfir. Talið að bleyta sé í teppum síðan niðurfall var hreinsað 30.5.2018. Teppi tekin úr og þurrkuð. Vandamál talið úr sögunni.

13.7.2018-25.7.2018: Stefnandi skilur bifreiðina eftir meðan hún fer erlendis, kvartað yfir bleytu. Bifreið bilanagreind en engin viðgerð framkvæmd. Talið að skipta þurfi um niðurfall, það sé gallað. Eiganda tilkynnt um þá niðurstöðu þegar hún kom til baka. Aðilar sammála um að gera við frambretti og niðurfall á sama tíma.

Sept/okt 2018: Bifreið fer á réttingaverkstæði GB vegna tjóns sem eigandi ber ábyrgð á. Um leið gert við lekavandamál. Bifreið í lagi.

Af framangreindu megi ráða að í raun hafi úrbætur á gallanum aðeins farið fram í eitt skipti, nema líta megi á það sem „úrbætur á galla“ þegar niðurfall bifreiðarinnar hafi verið hreinsað af óhreinindum og/eða mottur þerraðar, hvort tveggja þegar stefnandi var að koma með bifreiðina vegna annarra atriða. Stefnanda telji að með engu móti sé hægt að líta á það sem úrbætur á galla þegar teppi bifreiðarinnar hafi verið þurrkuð, þegar komið hafi verið með bifreiðina í framljósaskipti og þegar niðurfall bifreiðarinnar var hreinsað, en sannanlega hafi niðurfallið verið stíflað. Þá hafi engar úrbætur farið fram í júlí 2018, sbr. það að stefnandi hafi í bréfi krafist skýringa á því af hverju engin viðgerð hafi farið fram þá. Stefnanda segir skýringuna einfaldlega vera þá að í því tilviki hafi stefnanda verið að bilanagreina bifreiðina. Niðurstaða þeirrar greiningar hafi verið sú að skipta þyrfti um gallað niðurfall. Sú viðgerð hafi farið fram í september/október 2018. Eftir þá viðgerð hafi bifreiðin verið í lagi og mótmæli stefnda því að óvíst sé að félaginu hafi tekist að bæta úr gallanum. Í því sambandi bendi stefnanda á að starfsmenn GB Tjónaviðgerða, sem sé hlutlaus aðili í málinu, hafi gert viðamiklar prófanir á bifreiðinni, sbr. fyrirliggjandi gögn, og hafi ekkert vatn leitað inn í bifreiðina. Bifreiðin hefur nú staðið úti á annað ár og ekkert vatn hafi leitað inn í hana á þeim tíma. Því sé ljóst að bifreiðin sé í fullkomnu lagi. Sönnunarbyrðin um hið gagnstæða hvíli á stefnanda.

Samkvæmt þessu sé ljóst að ekki séu uppfyllt lagaskilyrði til riftunar á grundvelli 30. gr. laga nr. 48/2003. Sú fullyrðing stefnanda að stefnanda hafi fengið margar tilraunir til þess að bæta úr galla sé röng. Það sé einnig sú fullyrðing hennar að gerðar hafi verið fjórar tilraunir til úrbóta, svo sem gögn málsins beri með sér.

Jafnvel þó svo litið yrði þannig á að hreinsun á niðurfalli bifreiðarinnar og/eða þurrkun á mottum í henni hafi talist úrbætur á galla í skilningi 30. gr. laga nr. 48/2003, og stefndi þar með reynt úrbætur í þriggung, myndi það ekki heimila stefnanda að beita riftunarúrræðinu umsvifalaust. Önnur vægari úrræði komi fyrst til álita. Í 31. gr. laga nr. 48/2003 komi fram að verði ekki af úrbótum samkvæmt 30. gr. laganna geti neytandi krafist afsláttar af kaupverði. Lögin geri þannig ráð fyrir því að almenna reglan sé krafa um afslátt, fái kaupandi ekki bætt úr gallanum. Riftun sé það vanefndaúrræði sem lengst gangi. Í 32. gr. laganna segir síðan að kaupandi geti krafist riftunar, nema galli sé óverulegur. Stefnandi eigi því ekki rétt á að rifta kaupunum nema umræddur galli í

bifreiðinni teljist ekki óverulegur heldur sé um verulegan galla að ræða. Af hálfu stefnda sé því alfarið hafnað að umræddur galli geti talist hafa verið verulegur.

Þá er af hálfu stefnda á því byggt að 30. gr. laga nr. 48/2003 sé ekki fyrirvaralaus um tvö tækifæri til úrbóta. Í ákvæðinu komi fram að seljandi geti átt rétt til fleiri úrbótatilrauna ef sérstakar aðstæður séu fyrir hendi sem réttlæti frekari úrbætur. Svo hátti til hér að álitum stefnda. Í greinargerð með frumvarpi til laga um neytendakaup sé ákvæði 30. gr. laganna skýrt svo að eðlilegt þyki að kveða skýrt á um leyfilegan fjölda úrbóta seljanda til að tryggja réttarstöðu neytanda og lagt sé til að miðað verði við, að norski fyrirmynd, að seljandi geti fengið tvö tækifæri á að bæta úr sama galla. Rökin að baki þessu séu meðal annars þau að þrjár tilraunir til úrbóta eða nýrrar afhendingar af hálfu seljanda myndu í flestum tilvikum taka óhæfilega langan tíma. Þetta þurfi því að meta í hverju og einu tilviki. Útilokað sé að sama regla gildi um galla óháð verðmæti hins selda. Stefnda telji að útbótaréttur takmarkist ekki við tvær tilraunir á dýrri bifreið, sem auk þess hafi í raun ekki verið eiginlegar tilraunir til úrbóta. Þá hafi bifreiðin verið orðin tveggja ára þegar kaupnum var rift. Því sé óhætt að tala um sérstakar aðstæður í því tilviki sem hér um ræði sem takmarki ekki rétt seljanda við tvær tilraunir til úrbóta. Sú niðurstaða sé í samræmi við norska réttarframkvæmd.

Stefnda byggir kröfur sínar enn fremur á því að riftun komi ekki til greina þar sem aðilar hafi verið búnir að semja um að úrbætur skyldu fara fram á bifreiðinni. Með tölvubréfi eiginmanns stefnanda 27. september 2018 hafi verið óskað eftir því að stefnda staðfesti að á grundvelli sameiginlegra hagsmuna aðila yrði lokið við viðgerð á vatnslekanum samhliða viðgerð á brettinu. Óumdeilt sé í málinu að stefnda staðfesti þann skilning, sbr. ummæli í stefnu. Bifreiðin hafi síðan farið í viðgerð hjá GB Tjónaviðgerðum þar sem skipt hafi verið um frambretti og vatnsniðurfall. Að viðgerð lokinni, hinn 9. október 2018, hafi stefnandi hins vegar skyndilega lýst yfir riftun á kaupnum. Riftunaryfirlýsingu stefnanda hafi verið mótmælt af hálfu stefnda og hafi hún komið mjög á óvart í ljósi þeirra samskipta aðila er viðgerðinni tengdust. Meintur réttur stefnanda til riftunar hafi hins vegar ekki lengur verið til staðar eftir að stefnda staðfesti sameiginlegan skilning aðila 28. september 2018 um að málinu yrði lokið með viðgerð samhliða viðgerð á frambretti. Ekkert nýtt hafi gerst frá því að það samkomulag tókst með aðilum 27. september 2018 og þar til viðgerð á bifreiðinni lauk. Í stefnu málsins sé engin rök að finna fyrir þeirri ákvörðun stefnanda að lýsa skyndilega yfir riftun á kaupnum 9. október 2018 áður en hann tók við bifreiðinni. Við aðalmeðferð málsins

hafi hins vegar komið fram af hálfu stefnanda að sú ákvörðun hefði tengst þeirri staðreynd að daginn eftir rann tveggja ára ábyrgðartími bifreiðarinnar út.

Stefnda segir að jafnvel þótt talið yrði að úrbætur hefðu verið reyndar oftar en tvisvar leiddi það ekki sjálfkrafa til þess að stefnanda hafi verið heimilt að beita því vanefndaúrræði sem lengst gangi. Hvergi sé mælt fyrir um það í lögum. Hið rétta sé að í þeim tilvikum sem seljandi fái ekki fleiri tækifæri til úrbóta vegna fyrirmæla 30. gr. laga nr. 48/2003 öðlist kaupandi söluhlutar rétt til að beita vanefndaúrræðum laganna eftir því sem tilefni sé til. Sama regla gildi í þeim tilvikum eins og á öllum öðrum sviðum þar sem beiting vanefndaúrræða sé heimil að fyrst og fremst komi til greina að krefjast nýrrar afhendingar, afsláttar, skaðabóta eða annarra vægari úrræða. Riftun sé ekki heimil nema vanefnd sé veruleg.

Af hálfu stefnda sé þeirri málsástæðu stefnanda mótmælt að hann hafi sýnt af sér nokkurt slíkt framferði sem haft geti þýðingu við mat á heimild stefnanda til riftunar, auk þess sé því mótmælt að meint framferði stefnda í samskiptum aðila geti yfir höfuð haft einhverja þýðingu við mat á riftunarheimild stefnanda. Jafnframt sé því mótmælt sem röngu að stefnda hafi gengið langt í að víkja sér undan ábyrgð og gefa skýringar á orsökum vandamálsins.

Áréttað er af hálfu stefnda að aldrei hafi verið staðreynt að bifreiðin hafi verið haldin galla. Stefnda hafi einfaldlega tekið þá ákvörðun strax við upphaf málsins að meðhöndla það líkt og bifreiðin væri haldin galla, án þess að krefja stefnanda um sönnun fyrir því atriði. Þá hafi stefnda ávallt brugðist við umkvörtunum stefnanda. Því sé marklaus sú fullyrðing í stefnu að stefnda hafi reynt að víkja sér undan ábyrgð í málinu. Jafnframt sé röng og beinlínis ósæmileg sú fullyrðing í stefnu að ólíklegt sé að stefnda myndi gangast við ábyrgð ef frekara tjón kæmi í ljós á bifreiðinni síðar sem rekja mætti til vatns. Fyrir liggja samskipti milli aðila þar sem stefnda hefur þvert á móti boðist til að ábyrgjast slíkt mögulegt tjón.

Umfjöllun í stefnu um notkun á þéttiefni við viðgerð á bifreiðinni sé mótmælt af hálfu stefnda sem rangri og villandi. Notað hafi verið þéttiefni við viðgerðina eftir að búið var að skipta um niðurfallið í bifreiðinni. Um hafi verið að ræða eðlilegan frágang. Þéttiefnið sé algengt og finnst í öllum bifreiðum, þar með töldum nýjum bifreiðum. Fullyrðingar stefnanda hvað þetta atriði varði séu því haldlausar dylgjur og staðhæfingar.

Samkvæmt framangreindu sé ljóst að framganga stefnda í málinu ætti frekar að draga úr möguleikum stefnanda á riftun, enda hafi maður gengið undir manns hönd við

að leysa umrætt vandamál, sem þó sé alls ósannað að hafi verið galli. Stefnanda telji raunar líklegt að ekki hafi verið um galla að ræða. Í því sambandi bendir stefnda á að 19 mánuðir liðu frá því að bifreiðin var keypt og þar til vandamálið kom upp. Líklegast sé að bifreiðin hafi orðið fyrir hnjaski sem hafi orsakað vandamálið. Því sé hafnað að stefnda hafi ekki brugðist hratt og örugglega við og bendir stefnda á að í athugasemdum í greinargerð með frumvarpi til laga um neytendakaup við 29. gr. komi fram að seljandi söluhlutar þurfi ekki að bregðast við tilkynningu um galla án tafar heldur sé eðlilegt að seljandi fái tíma til að rannsaka söluhlut og kanna umfang gallans.

Varakröfu sína um verulega lækkun fjárkröfu stefnanda, verði á það fallist að stefnanda hafi verið heimilt að rifta kaupunum, kveður stefnda á því reista að engin efni standi til annars en að riftun sé ex nunc, það er að segja frá því tímamarki sem henni var lýst yfir. Óumdeilt sé að rétt tvö ár hafi liðið frá því að stefnandi festi kaup á bifreiðinni og þar til riftun var lýst yfir. Stefnandi hafi haft afnot af bifreiðinni nánast allan þann tíma, með þeim hléum sem urðu þegar bifreiðin var í viðgerð, en stefnanda hafi á meðan boðist endurgjaldslaus afnot af annarri bifreið. Lengst hafi bifreiðin verið á verkstæði hjá GB Tjónaviðgerðum en þangað hafi hún fyrst og fremst farið til viðgerðar vegna tjóns sem hún hafði orðið fyrir vegna notkunar stefnanda. Ósannað sé að bifreiðin hafi verið þar lengur en til stóð vegna úrbóta á lekavandamálinu.

Stefnandi hafi samkvæmt framansögðu haft full afnot af bifreiðinni í tvö ár þar til kaupunum var rift og beri við úrlausn málsins að taka tillit til þess. Ef miða eigi riftunina við þann dag sem henni var lýst yfir skuli fjárhagslegt uppgjör vegna hennar miðast við þann sama tímamark. Stefnanda tæki þá við bifreiðinni miðað við verðmæti hennar á riftunardegi. Svo sem fram komi í stefnu hafi hefðbundið uppítökuverð bifreiðarinnar numið 7,1 milljón króna. Bein sala bifreiðarinnar hefði líklega skilað eitthvað hærra verði, jafnvel 8 milljónum, án tillits til sölulauna, sem jafnan séu 3,5% af söluverði. Stefnanda telji því að krafa stefnanda vegna bifreiðarinnar geti að hámarki numið 7,7 milljónum króna. Sönnunarbyrðin um hvert verðmæti bifreiðarinnar hafi verið á riftunardegi hvíli á stefnda.

Stefnda kveðst mótmæla vaxtakröfu stefnanda sérstaklega og vísar félagið í því sambandi til þess að óumdeilt sé að stefnda hafi boðið stefnanda að taka við bifreiðinni fyrir 8,5 milljónir króna, sem verið hafi vel umfram hefðbundið uppítökuverð.

Kröfu sína um málskostnað segir stefnda reista á 129.-132. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, auk 24% virðisaukaskatts af máflutningsþóknun, sbr. lög nr. 50/1988 um virðisaukaskatt.

Til stuðnings kröfum sínum vísar stefnda sérstaklega til laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup og meginreglna kaupa- og samningaréttar.

IV

Fyrir liggur að 10. október 2016 keypti stefnandi nýja Porche Cayenne bifreið af stefnda með skráningarnúmerið MS-U57. Með bréfi 9. október 2018 rifti stefnandi kaupum sínum á bifreiðinni „... vegna alvarlegs framleiðslugalla bifreiðarinnar sem umboðið (*stefnda*) hefur ekki náð að gera við þrátt fyrir tilraunir til úrbóta ...“ Er í bréfinu vísað til þess að útbætur hafi verið reyndar 30. maí 2018 og 13. júní 2018. Þá hafi bifreiðin verið afhent stefnda um mánaðamótin júlí/ágúst 2018 og hún verið í vörslum félagsins til 9. ágúst 2018 án þess að viðgerð væri lokið þar sem taka hefði þurft ákveðna hluta hennar í sundur til þess að endanlega væri hægt að ljúka viðgerðinni. Bifreiðin hafi síðan verið afhent GB Tjónaviðgerðum 1. október 2018. Samkvæmt upplýsingum frá því fyrirtæki hafi viðgerð, sem eingöngu hafi beinst að vatnsleka, ekki verið lokið á þeim degi og jafnframt hafi verið upplýst að talið væri að viðgerð myndi ekki ljúka fyrr en í lok vikunnar 7.-14. október 2018. Stefnda hefði þannig haft bifreiðina svo vikum skipti til þess að gera við umræddan galla án þess að viðgerð væri lokið.

Með bréfi 11. október 2018 mótmælti lögmaður stefnda riftun stefnanda á kaupunum. Viðgerð á bifreiðinni var sagt vera lokið og hún sögð vera tilbúin til afhendingar til stefnanda á starfsstöð GB Tjónaviðgerða.

Kröfur sínar í málinu reisir stefnandi meðan annars á ákvæðum laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Samkvæmt 1. mgr. 1. gr. laganna taka þau til neytendakaupa að svo miklu leyti sem ekki er á annan veg mælt fyrir í lögum. Með neytendakaupum er átt við sölu hlutar til neytanda þegar seljandi eða umboðsmaður hans hefur atvinnu sína af sölu, sbr. 2. mgr. 1. gr. Neytandi í skilningi laganna er einstaklingur sem kaupir söluhlut utan atvinnustarfsemi, sbr. 3. mgr. 1. gr. Samkvæmt þessu telur dómurinn ljóst að ákvæði laga nr. 48/2003 taki til kaupa stefnanda á bifreiðinni MS-U57 af stefnda.

Í kafla I hér að framan kemur fram að stefnda hafi fyrst verið tilkynnt um að orðið hefði vart við vatnshljóð innan í bifreiðinni með tölvuskeyti eiginmanns stefnanda 17. maí 2018. Í kaflanum eru síðan rakin samskipti aðila því tengd allt þar til stefnandi lýsti yfir riftun á kaupunum 9. október 2018. Í skjali sem stefnda hefur lagt fram í málinu og

ber yfirskriftina „Viðhaldssaga MS-U57“ kemur fram að 13. júní 2018 hafi teppi verið blautt vinstra megin í bílnum. Síðan segir: „Bíll var hjá okkur fyrir stuttu útaf stífluðu niðurfalli h/m í síls, vatnið hefur komið útaf því, tók sætið úr h/m að framan og losaði teppi upp, setti hitablásara til að þurrka teppið og saug allt vatn úr því, bíll er þurr núna.“ Um komu bifreiðarinnar á verkstæði stefnda 25. júlí 2018 segir síðan að af hálfu stefnanda sé kvartað yfir því að bifreiðin sé enn rennandi blaut og vatn enn þá í hurð þrátt fyrir tvær tilraunir til viðgerða. Jafnframt sé kvartað yfir því að komin sé ólykt af teppum í bifreiðinni vegna raka. Í athugasemdum Guðfinns Pálssonar, þáverandi framkvæmdastjóra þjónustusviðs stefnda, kemur fram sú samantekt að við fyrstu komu bifreiðarinnar hafi sílsinn verið fullur af vatni. Niðurfallið hafi þá verið hreinsað og að „Kristófer“ hafi haldið því fram að um hafi verið að ræða grein eða annan utanaðkomandi hlut sem stíflað hafi niðurfallið. „Sindri“ hafi blásið úr þessu og þá hafi vatn lekið út „og taldi málið afgreitt.“ Við aðra komu hafi bifreiðin verið blaut. „Sindri“ hafi talið að niðurfallið væri að virka en að bleyta frá fyrra verki væri enn í bílnum. Hann hafi því þurrkað teppi bifreiðarinnar en ekki skoðað niðurfallið sérstaklega. Í þriðja sinn sem bifreiðin hafi komið hafi hún verið blaut og síls verið fullur af vatni. „Sindri“ telji niðurfallið vera gallað. Starfsmenn stefnda vilji klára að þurrka bifreiðina og lekaprófa hana síðan. Búið sé að taka niðurfallið úr. Síðan segir í athugasemdum Guðfinns: „Niðurstaða. Niðurfallið er ekki að losa sig með eðlilegum hætti. Það þarf að skipta um niðurfallið. Stóra spurningin er væntanlega hvar vatn kemst inni bílinn? Er þetta eðlilegt magn af vatni og þá skýrir bilað niðurfall málið. Eru þetta tvö mál þe er einhver óútskýrður leki þarna (sic) á ferð. Ath hvort hægt sé að prófa niðurfallið. Niðurföll í hvalbak eru ekki stífluð en helst hefur komið vatn inn þá leiðina.“

Samkvæmt framansögðu er upplýst í málinu að í maí 2018 varð vart við vatnssöfnun í bifreiðinni MS-U57. Með vísan til framlagðra tölvupóstssamskipta eiginmanns stefnanda og stefnda og tilvitnaðrar viðhaldssögu MS-U57 telur dómurinn sannað að það vandamál hafi eftir þann tíma og allt þar til stefnandi lýsti yfir riftun kaupanna 9. október 2018 verið viðvarandi. Þá er upplýst með síðastgreindu skjali og vætti Guðfinns Pálssonar að bifvélavirki sem vann við bifreiðina á verkstæði stefnda, fyrrnefndur Sindri, taldi niðurfall í bifreiðinni gallað. Þá er enn fremur ljóst af athugasemdum Guðfinns í viðhaldssögu bifreiðarinnar að 25. júlí 2018 taldi hann mögulegt að gallinn væri umfangsmeiri en gallað niðurfall og að einnig væri mögulega „óútskýrður leki þarna á ferð.“ Að öllu þessu gættu telur dómurinn sannað að bifreiðin

hafi verið haldin galla sem lýsti sér í því að vatn safnaðist upp í henni í verulegum mæli. Samkvæmt framansögðu þykir mega slá því föstu að það ástand var að minnsta kosti að hluta til komið vegna gallaðs niðurfalls í bifreiðinni. Eins og málið liggur fyrir dómnum verður jafnframt að leggja til grundvallar að sá galli hafi verið til staðar þegar stefnandi keypti bifreiðina nýja af stefnda, þó svo að afleiðingar hans hafi ekki komið fram fyrr en um 19 mánuðum síðar. Haldlaus er því sá málalítilbúnaður stefnda að við úrlausn málsins verði að horfa til þess að ekki sé um nýja bifreið að ræða. Samkvæmt öllu þessu verður því slegið föstu að bifreiðin MS-U57 hafi verið haldin galla í skilningi b-liðar 2. mgr. 15. gr., sbr. 1. mgr. 16. gr., laga nr. 48/2003. Þá má af framangreindu ráða að stefnandi hafi tilkynnt stefnda að hún hygðist bera gallann fyrir sig án ástæðulauss dráttar frá því að hún varð hans vör, sbr. 1. mgr. 27. gr. laganna.

Samkvæmt 1. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003 skulu úrbætur fara fram án kostnaðar og verulegs óhagræðis fyrir neytanda, innan hæfilegs tíma og þannig að neytandinn fái bætt útgjöld sín úr hendi seljanda. Þá er á um það kveðið í 2. mgr. 30. gr. að seljandi eigi ekki rétt á að bæta úr sama galla oftár en tvisvar sinnum nema sérstakar aðstæður séu fyrir hendi sem réttlæti frekari úrbætur eða afhendingu.

Samskipti málsaðila og aðgerðir stefnda í kjölfar umkvartana stefnanda eru ítarlega raktar í I. kafla dómsins. Þar kemur fram að með tölvuskeyti eiginmanns stefnanda 17. maí 2018 hafi stefnda fyrst verið tilkynnt um að orðið hefði vart við vatnshljóð innan í bifreiðinni MS-U57. Fyrir liggur að stefnda tók bifreiðina inn á verkstæði sitt 30. maí 2018. Í fyrrnefndu skjali, viðhaldssögu MS-U57, kemur fram hvað greint umkvörtunarefni varðar að: „... það var vatnshljóð þegar bíll stoppaði og tók af stað h/m í bílnum, lyfti bíl upp og losaði niðurfali í síls, þá kom mjög mikið vatn út, niðurfallið var stíflað, losaði stífluna og gekk frá öllu ...“. Jafnframt segir í áður tilvitnuðum athugasemdum Guðfinns Pálssonar, þáverandi framkvæmdastjóra þjónustusviðs stefnda, að af hálfu stefnda hafi vatnssöfnun í bifreiðinni verið talin úr sögunni. Með vísan til þessa telur dómurinn að meta verði aðgerðir stefnda í þetta skiptið sem tilraun til úrbóta í skilningi 2. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003, enda getur það ekki komið í veg fyrir að aðgerðir seljanda teljist úrbætur í skilningi ákvæðisins komi í ljós síðar að þær voru ekki fullnægjandi eða beinlínis gerðar á grundvelli rangs mats seljanda á galla og orsökum hans.

Stefnda tók bifreiðina að nýju inn á verkstæði sitt 13. júní 2018. Í viðhaldssögu MS-U57 kemur fram að 13. júní 2018 hafi teppi verið blautt vinstra megin í bifreiðinni.

Hún hafi verið hjá stefnda fyrir stuttu vegna stíflaðs niðurfalls „... h/m í síls, vatnið hefur komið útaf því, tók sætið úr h/m að framan og losaði teppi upp, setti hitablásara til að þurrka teppið og saug allt vatn úr því, bíll er þurr núna.“ Um þessar aðgerðir færði Guðfinnur Pálsson í athugasemdir í viðhaldssögunni að við komu hafi bifreiðin verið blaut. „Sindri“ hafi talið að niðurfallið væri að virka en að bleyta frá fyrra verki væri enn í bílnum. Hann hafi því þurrkað teppi bifreiðarinnar en ekki skoðað niðurfallið sérstaklega. Af tilvitnuðum ummælum starfsmanna stefnda telur dómurinn ljóst að stefnda hafi talið sig vera búíð að komast fyrir vatnssöfnunina. Aðgerðir stefnda 13. júní 2018 verða að þessu gættu og með vísan til fyrri röksemda dómsins að teljast tilraun til úrbóta í skilningi 2. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003.

Enn kom bifreiðin MS-U57 inn á verkstæði stefnda 25. júlí 2018. Um þá komu segir í viðhaldssögu bifreiðarinnar að af hálfu stefnanda hafi verið kvartað yfir því að bifreiðin væri enn rennandi blaut og að vatn væri enn þá í hurð þrátt fyrir tvær tilraunir til viðgerða. Jafnframt hafi verið kvartað yfir því að komin væri ólykt af teppum inni í bifreiðinni vegna raka. Í áður tilvitnuðum athugasemdum Guðfinns Pálssonar er ritað um þetta tilvik að þegar bifreiðin hafi komið á verkstæðið hafi hún verið blaut og síls verið fullur af vatni. „Sindri“ hafi talið niðurfallið vera gallað. Starfsmenn stefnda hafi viljað klára að þurrka bifreiðina og lekaprófa hana síðan. Búíð væri að taka niðurfallið úr. Þessum orðum fylgdu síðan þær niðurstöður og vangaveltur sem vitnað er til hér að framan. Af þeim er að mati dómsins ljóst að 25. júlí 2018 var stefnda ekki búíð að komast að niðurstöðu um ástæðu, eða mögulega ástæður, þess að vatn safnaðist fyrir í bifreiðinni. Ekki verður séð að stefnda hafi í því tilviki sem hér um ræðir ráðist í sérstakar aðgerðir til að vinna bug á vandamálinu, sem þarf ekki að koma á óvart í ljósi þeirrar óvissu sem uppi var um orsakir þess. Allt að einu verða aðgerðir stefnda 25. júlí 2018 með vísan til fyrri röksemda dómsins og í ljósi þess að af hálfu stefnanda hafði í þrígang verið kvartað undan því eftir að bifreiðin kom frá stefnda 20. júní 2018 að hún safnaði enn vatni, að teljast tilraun til úrbóta í skilningi 2. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003.

Fyrir liggur að stefnandi afhenti bifreiðina til viðgerðar á vegum stefnda hjá þriðja aðila, GB Tjónaviðgerðum, 1. október 2018. Var þá ráðist í viðgerðir á bifreiðinni og meðal annars skipt um niðurfall. Stefnda heldur því fram í málinu að eftir að þessari viðgerð lauk hafi bifreiðin verið í fullkomnu lagi. Þessu hefur stefnandi mótmælt sem ósönnuðu. Þó svo að óumdeilt sé að skipt hafi verið um niðurfallið og að fyrir liggi tölvuskeyti starfsmanns GB Tjónaviðgerða, Erlendar Karls Ólafssonar, þar sem fram

kemur að bifreiðin hafi ekki lekið eftir viðgerðina, verður ekki framhjá því litið að bifreiðin hefur ekkert verið notuð eftir að viðgerðinni lauk. Að mati dómsins liggur ekkert óyggjandi fyrir um það að með viðgerðinni hafi verið komist fyrir þá vatnssöfnun sem fram kom í maí 2018 og var viðvarandi eftir það. Í ljósi þeirrar niðurstöðu dómsins hér að framan að bifreiðin MS-U57 hafi vegna hennar verið haldin galla í skilningi b-liðar 2. mgr. 15. gr., sbr. 1. mgr. 16. gr., laga nr. 48/2003 er það stefnda sem ber sönnunarbyrðina fyrir því að bætt hafi verið úr gallanum. Samkvæmt framansögðu telur dómurinn ósannað að það hafi verið búið að gera þegar stefnandi rifti kaupunum 9. október 2018 og ber stefnda hallann af þeim sönnunarskorti.

Að mati dómsins verður að meta þann langa tíma sem leið frá því að fyrst var tilkynnt um gallann og þar til stefnandi lýsti yfir riftun kaupanna svo að úrbótilraunir stefnda hafi haft í för með sér verulegt óhagræði fyrir stefnanda. Þá er það niðurstaða dómsins með vísan til alls framangreinds að stefnda hafi fjórum sinnum fengið tækifæri til þess að bæta úr gallanum. Ljóst er að gallinn var enn til staðar eftir fyrstu tilraunirnar þrjár og þá telur dómurinn ósannað að úr honum hafi verið bætt í fjórðu tilrauninni þegar þriðji aðili framkvæmdi viðgerð á bifreiðinni að ósk stefnda. Þá verður ekki séð að fyrir hendi hafi verið sérstakar aðstæður sem réttlætt hafi frekari tilraunir seljanda til úrbóta en á um er kveðið í 2. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003.

Ef ekki verður af úrbótum eða nýrri afhendingu samkvæmt 29. og 30. gr. laga nr. 48/2003 getur neytandi krafist afsláttar af kaupverði, sbr. 1. mgr. 31. gr. laganna. Samkvæmt 32. gr. laganna getur neytandi í stað afsláttar rift kaupum nema galli sé óverulegur. Riftunarréttur kaupanda samkvæmt 32. gr. laga um neytendakaup er því rýmri en réttur til riftunar samkvæmt almennum reglum kauparéttar. Við mat á því hvort gallinn á bifreiðinni hafi verið óverulegur verður að mati dómsins að líta til þess að margir mánuðir liðu frá því að fyrst var kvartað vegna vatnssöfnunar í bifreiðinni af hálfu stefnanda og þar til riftun var lýst yfir. Á því tímabili fór bifreiðin ítrekað á verkstæði. Þá kom vatn ítrekað fram í farþegarými bifreiðarinnar með tilheyrandi óþægindum og ólykt fyrir stefnanda. Þó svo að bifreiðin hafi verið ökuhæf, svo sem stefnda hefur bent á, var hún í því ástandi ekki í því horfi sem ætlast mátti til af nýlegri bifreið. Gallinn getur því mati dómsins ekki talist hafa verið óverulegur.

EKKI verður séð að stefnandi hafi með samkomulagi í aðdraganda þess að bifreiðin fór til viðgerðar 1. október 2018 fallið frá rétti sínum til riftunar. Verða fyrirbyggjandi samskipti aðila ekki skilin þann veg og jafnframt telur dómurinn samkvæmt framansögðu

ósannaða þá grunnforsendu stefnda að búið sé að bæta úr gallanum. Boð stefnda um að taka bifreið stefnanda upp í nýja bifreið getur engin áhrif haft á úrlausn málsins, enda fólst í því að stefnandi reiddi sjálf fram mjög háa fjárhæð vegna þess munar sem var á uppítökuverði bifreiðar stefnanda og verði nýrrar bifreiðar. Þá fær dómurinn heldur ekki séð að riftun kaupanna leiði til verulegs óhægræðis fyrir stefnda. Með vísan til þessa og annars framangreinds verður fallist á kröfu stefnanda um staðfestingu riftunar hennar á kaupum á bifreiðinni MS-U57 9. október 2018.

Upplýst er að stefnandi greiddi kaupverð bifreiðarinnar með þeim hætti að hún greiddi útborgun að fjárhæð 1.500.000 krónur 3. júní 2016. Í öðru lagi greiddi hún með söluandvirði Range Rover bifreiðar 2.455.539 krónur og í þriðja lagi greiddi stefnandi 9.594.461 krónu inn á reikning stefnda 4. október 2018. Stefnandi á rétt á vöxtum af þessum fjárhæðum frá greiðsludögum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, sbr. 2. mgr. 50. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Þá á stefnandi rétt á dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá því að stefnda móttók riftunaryfirlýsingu hennar 9. október 2018.

Í ljósi yfirlýsingar framkvæmdastjóra þjónustusviðs stefnda, sem sett var fram í tölvubréfi 1. nóvember 2018, um að stefnda myndi ekki ábyrgjast hugsanlegt tjón á bifreiðinni eftir riftun, var stefnanda rétt að sjá til þess að bifreiðin væri tryggð og bifreiðagjöld af henni greidd á tímabilinu. Á stefnandi rétt til endurgreiðslu þeirra fjárhæða í samræmi við kröfugerð hennar í stefnu ásamt vöxtum með þeim hætti sem í dómsorði greinir. Viðbótarkröfum stefnanda samkvæmt bókun sem lögð var fram í upphafi aðalmeðferðar málsins verður hins vegar vísað frá dómi þar sem stefnda hefur ekki samþykkt að þær komist að, sbr. 1. mgr. 111. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, en engu skiptir í því sambandi þótt stefnandi hafi gert áskilnað um slíka viðbótarkröfugerð í stefnu.

Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að stefnandi hafi haft full afnot af bifreiðinni frá því að hún fékk hana afhenta í október 2016 og þar til í maí 2018. Fyrir liggur að eftir það fór bifreiðin nokkrum sínum á verkstæði vegna gallans í lengri eða skemmri tíma. Dómurinn telur upplýst að stefnanda hafi ávallt staðið til boða afnot af öðrum bifreiðum frá stefnda á meðan bifreiðin var á verkstæði. Að því gættu þykja ekki efni til annars en miða uppgjör milli aðila vegna riftunarinnar við verðmæti bifreiðarinnar á riftunardegi, en við mat á greiðslu fyrir afnot bifreiðarinnar þykir rétt að miða við afföll af verði hennar frá afhendingardegi og þar til kaupunum var rift.

Í málinu liggur frammi mat dómkvadds matsmanns, Sigurbjörns Inga Magnússonar, löggilts bifreiðasala, sem stefnandi aflaði undir rekstri málsins. Í matinu kemur fram að matsmaður telur verðmæti bifreiðarinnar MS-U57, Porsche Cayenne hybrid, nýskráð 4. október 2018, hafa numið 9.770.000 krónum í október 2018. Í rökstuðningi fyrir matinu kemur fram að við það hafi verið tekið mið af meðalafföllum á bifreiðum sem séu 18% á fyrsta ári og svo 1% á mánuði eftir það. Þá hafi verið tekið tillit til þess að söluhorfur á sambærilegum bifreiðum á nefndu tímabili hafi verið góðar. Sigurbjörn Ingi kom fyrir dóm og staðfesti og skýrði mat sitt. Kom þá fram hjá honum að honum hefði verið kunnugt um svokallaða módelbreytingu sem orðið hefði á Porsche Cayenne á árinu 2018 en hana sagði matsmaður lítil áhrif hafa haft á söluverð notaðra bifreiða af þeirri tegund.

Stefnda vildi ekki una niðurstöðu matsmanns og aflaði sér því yfirmats. Í mati yfirmatsmanna, Ásgríms Helga Einarssonar og Hauks Baldvinssonar, löggiltra bifreiðasala, kemur fram að þeir telja áætlað söluverð bifreiðarinnar MU-S57 10. október 2018 vera 8.074.268 krónur. Í mati þeirra er áðurnefnd módelbreyting á árinu 2018 talin hafa valdið 10% verðlækkun á bifreiðinni. Yfirmatsmenn eru sammála undirmatsmanni um að afföll af bifreiðinni fyrsta árið hafi verið 18% en telja að mánaðarleg afföll eftir það hafi verið 1,2%.

Yfirmatsgerð tveggja matsmanna hefur að jafnaði ríkara sönnunargildi en matsgerð eins undirmatsmanns. Dómurinn, sem skipaður er sérfróðum meðdómsmanni, telur þó að yfirmatsgerðin verði ekki lögð til grundvallar óbreytt hér þar sem að virtum framburði yfirmatsmannsins Hauks verður ekki annað séð en að yfirmatsmenn hafi að öllu leyti horft til almennra sjónarmiða við verðmat notaðra bifreiða en að mat undirmatsmanns hafi auk þess samkvæmt áðursögðu einnig grundvallast á þekkingu hans á markaðsaðstæðum bifreiða af umræddri tegund í október 2018. Að öllu þessu gættu telur dómurinn að leggja skuli til grundvallar að verðmæti bifreiðarinnar í október 2018 hafi numið 8.971.409 krónum sem kemur til frádráttar framangreindum fjárhæðum við uppgjör milli aðila vegna riftunar stefnanda.

Eftir úrslitum málsins, sbr. 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, verður stefnda dæmt til að greiða stefnanda málskostnað sem hæfilega þykir ákveðinn svo sem í dómsorði greinir.

Dóm þennan kveða upp Kristinn Halldórsson héraðsdómari, sem dómsformaður, og meðdómsmennirnir Halldór Halldórsson dómstjóri og Ragnar Þór Ægisson, löggiltur

bifreiðasali. Fyrir uppkvaðningu dómsins var gætt fyrir mæla 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Dómsorð:

Staðfest er riftun stefnanda, Ólafar Finnsdóttur, 9. október 2018 á kaupum hennar á Porche Cayenne bifreið, með skráningarnúmerið MS-U57, af stefnda, Bílabúð Benna ehf.

Stefnda greiði stefnanda 13.761.097 krónur, auk vaxta samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af 1.500.000 krónum frá 3. júní 2016 til 4. október 2016 en af 13.550.000 krónum frá þeim degi til 9. október 2018, en dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 2. nóvember 2019 en af 13.735.984 krónum frá þeim degi til 14. febrúar 2019 en af 13.761.097 krónum frá þeim degi til greiðsludags, allt að frádregnum 4.578.591 krónu 9. október 2018.

Stefnda greiði stefnanda 1.800.000 krónur í málskostnað.

Kristinn Halldórsson

Halldór Halldórsson

Ragnar Þór Ægisson