

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 30. desember 2024

Mál nr. E-1542/2024:

Halldór Ingvar Hauksson
(Vilhjálmur Bergs lögmaður)
gegn
GG bílainnflutningi ehf.
(Hilmar Gunnarsson lögmaður)

Dómur

Málsmeðferð og dómkröfur aðila

- Mál þetta, sem dómtekið var 7. nóvember 2024, var höfðað með stefnu birtri 7. mars 2024 af Halldóri Ingvari Haukssyni, [...], Reykjavík, gegn GG bílainnflutningi ehf., [...], Reykjavík.
- Stefnandi krefst þess að staðfest verði riftun stefnanda þann 9. nóvember 2023 á kaupum á Fiat 500e bifreið, með skráningarnúmerið [...], og að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 4.200.000 krónur ásamt dráttarvöxtum skv. III. kafla laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 9. desember til greiðsludags, auk málskostnaðar.
- Af hálfu stefnda er krafist sýknu af dómkröfum stefnanda, auk málskostnaðar.
- Dómurinn beindi því til málflytjenda fyrir aðalmeðferð málsins með vísan til 1. mgr. 100. gr. laga nr. 91/1991 að reifa einnig sjónarmið um frávísun málsins án kröfu, með hliðsjón af ábendingu þess efnis í greinargerð stefnda.

I

Helstu málsatvik og ágreiningsefni

- Helstu málsatvik eru þau að stefnandi keypti af stefnda bifreiðina Fiat 500e, með skráningarnúmerið [...], með kaupsamningi, dags. 23. mars 2023. Umsamið kaupverð var 4.200.000 krónur og var greitt annars vegar með millifærslu að fjárhæð 2.800.000 krónur og hins vegar með því að bifreiðin [...] var sett upp í að fjárhæð 1.400.000 krónur. Samkvæmt gögnum málsins var bifreiðin auglýst sem nýtt ökutæki með fimm ára

ábyrgð og átta ára ábyrgð á rafhlöðu og mun hafa verið ekin um 170 km þegar gengið var frá kaupunum.

6. Fljótlega eftir kaupin á bifreiðinni fór að sögn stefnanda að bera á bilun í henni þannig að einkennileg hljóð heyrðust og aðvörunarljós kviknuðu í mælaborði. Þá mun stýri hafa verið stíft og fast í beygjum þannig að erfitt var að rétta það af. Samkvæmt gögnum málsins mun stefnandi hafa leitað til umboðsaðila Fiat á Íslandi, Ísband, í byrjun júlí 2023, og kvartað yfir því að stýri titri þegar beygt sé til vinstri. Umboðsaðilinn taldi að orsök bilunarinnar væri biluð myndavél, en bifvélavirkja á verkstæði umboðsaðilans tókst hins vegar ekki að framkalla titring í stýri við þessa skoðun. Þar sem ekki tókst að uppfæra myndavélina var hún talin gölluð og því var pöntuð ný myndavél. Stefnandi leitaði á ný á verkstæði umboðsaðila Fiat 28. júlí 2023 og kvartaði enn undan titringi í stýri. Mun allt stýriskerfið þá hafa verið yfirfarið og niðurstaðan orðið sú að um bilun væri að ræða í rafmagnsmótor sem væri á stýristúbu. Talið var að skipta þyrfti um stýristúbuna og hún því pöntuð frá framleiðanda. Stefnandi mun svo hafa leitað á ný til verkstæðisins 8. ágúst 2023 í aflestur þar sem gaumljós var í mælaborði. Samkvæmt yfirlitsskjali frá verkstæðinu mun ekki hafa verið um „activar“ villur að ræða og þeim því eytt út, en talið að fá þyrfti tíma fyrir bifreiðina í greiningu. Í yfirlitsskjalinu kemur einnig fram að komið hafi verið með bifreiðina á verkstæði 16. ágúst 2023 þar sem kvartað var yfir að bremsur og stýri hafi fest sig í akstri. Er við það tækifæri skráð að málið sé í vinnslu.
7. Stefnandi hafði samband við stefnda í ágúst 2023 og tilkynnti honum að hann treysti sér ekki til að nota bifreiðina þar sem öryggisbúnaður væri bilaður. Í tölvupóstssamskiptum aðila kom fram að stefnandi gæti ekki verið án bifreiðar, en stefndi upplýsti stefnanda um að stefndi útvegi ekki bifreiðar fyrir viðskiptavini á meðan beðið sé eftir ábyrgðarviðgerðum, þar sem bifreiðarnar séu seldar með lágmarksálagningu og þeim fylgi eingöngu ábyrgðarskilmálar viðkomandi bifreiðar. Í þessum samskiptum kom einnig fram að stefndi væri að bíða eftir svari frá lögfræðingi, sem hafi ætlað að senda póst á ábyrgðardeild Fiat og Ísband.
8. Samkvæmt gögnum málsins var svo skipt um stýristúbu í bifreið stefnanda 11. október 2023. Kemur fram í tölvupósti A, verkstæðisformanns Ísband, að erfiðlega hafi gengið að forrita stýristúbuna við bifreiðina og hafi verið stofnað mál hjá framleiðanda hvað það varðar. Í framangreindum tölvupósti verkstæðisformannsins kemur einnig fram að 14. nóvember 2023 hafi verið fenginn tími hjá framleiðanda til að uppfæra hugbúnað í

nýju stýristúbunni og hafi bifreiðin farið í lag eftir það. Er tekið fram að bifreiðin hafi verið prófuð mjög vel og virki „eðlilega núna“.

9. Í fyrrgreindum tölvupósti verkstæðisformanns Ísband, sem dagsettur er 1. mars 2024 og stílaður á lögmann stefnanda, kemur fram að Ísband þjónusti allar bifreiðar sinna birgja, óháð því hver flytji þær inn. Sé bifreið hins vegar flutt inn af öðrum aðila en Ísband, lendi sá kostnaður, sem ekki sé greiddur af framleiðanda, á eiganda eða innflytjanda bifreiðarinnar. Enn fremur kemur fram að þegar ábyrgðarviðgerð sé framkvæmd og henni lokið fari Ísband fram á greiðslu fyrir viðgerðinni þegar bifreið sé afhent eiganda, en sá kostnaður sé endurgreiddur þegar greiðsla fyrir viðgerðinni berist frá framleiðanda. Þá sé einnig möguleiki, vilji eigandi bifreiðar ekki leggja út fyrir viðgerð, að beðið sé með afhendingu bifreiðarinnar þar til greiðsla berist frá framleiðanda.
10. Á meðal gagna málsins er bráðabirgðareikningur frá Ísband, dags. 5. febrúar 2024, að fjárhæð 254.150 krónur. Á reikninginn er skráð að um sé að ræða vinnu sem „greiðist af Bílasölu“, þ.e. um er að ræða kostnað sem ekki greiðist af framleiðanda. Við aðalmeðferðina var upplýst að reikningurinn hefur ekki verið greiddur. Í greinargerð stefnda kemur fram að hann hafi „margoft lýst því yfir að hann myndi greiða fyrir viðgerðir á [bifreiðinni] að svo miklu leyti sem viðgerðin yrði ekki greidd af framleiðanda [bifreiðarinnar]“, þ.e. Fiat.
11. Stefnandi rifti kaupunum með bréfi, dags. 7. nóvember 2023, og vísaði í því sambandi til 32. gr. laga nr. 48/2003 um neytendakaup. Í yfirlýsingunni kom fram að stefnandi hefði einungis getað notað bifreiðina í stuttan tíma eftir kaupin og að bifreiðin væri á verkstæði umboðsaðila sem hefði ekki getað gert fullnægjandi lagfæringar á henni. Hefði stefnandi því gefist upp á bifreiðinni og fest kaup á annarri bifreið. Var boðin fram afhending bifreiðarinnar gegn endurgreiðslu kaupverðs. Stefnda barst riftunaryfirlýsing stefnanda með tölvupósti, dags. 9. nóvember 2023, og svaraði henni samdægurs þar sem riftun var hafnað á þeim grunni að skilyrði hennar væru ekki fyrir hendi.
12. Í stefnu kemur fram að stefnandi hafi leitað til kærunefndar vöru- og þjónustukaupa haustið 2023 og gert kröfu um bætur vegna afnotamissis. Lítið hafi þó gerst í málinu og því hafi stefnandi ákveðið að lýsa yfir riftun eins og lýst er að framan. Þá kemur fram að stefndi hafi lýst því yfir að hann myndi ekki una úrskurði kærunefndar, yrði hann honum í óhag, og því hafi verið ákveðið að bíða ekki niðurstöðu kærunefndar áður en málinu var stefnt fyrir dómstóla. Erindi stefnanda til kærunefndar er ekki á meðal gagna

málsins og upplýst var við aðalmeðferðina að með málshöfðuninni hefði málið í raun verið fellt niður fyrir kæruneftndinni.

13. Við aðalmeðferð gaf stefnandi aðilaskýrslu og verður vitnað til framburðar hans eftir því sem þurfa þykir.

II

Helstu málsástæður og lagarök stefnanda

14. Stefnandi kveðst byggja á því að stefndi hafi fengið næg tækifæri til þess að láta fara fram úrbætur á bifreiðinni eða framkvæma nýja afhendingu. Bifreiðin hafi ítrekað verið biluð og það hafi valdið verulegu óhagræði og fjárútlátum fyrir stefnanda, sem hann eigi ekki að þurfa að una við. Stefnandi reki tvær vefverslanir og sé háður bifreið vegna útkeyrslu vara og samskipta við viðskiptavini og birgja. Hafi stefnandi því átt erfitt vegna vinnu sinnar með að vera án bifreiðar í langan tíma. Á þeim tíma sem leið frá kaupum á bifreiðinni í mars 2023 fram að riftun í nóvember 2023 hafi bifreiðin verið búin að vera inn og út af verkstæði í um fjóra mánuði. Bifreiðin hafi þannig verið haldin galla í skilningi laga um neytendakaup.
15. Stefnandi hafi í fyrstu krafist úrbóta og nýrrar afhendingar og gefið stefnda ítrekuð tækifæri til þess að finna lausn á málinu. Áður en til riftunar kom hafi stefnandi þannig verið til viðræðna um að málið yrði leyst með því að greiddar yrðu bætur vegna afnotamissis og úrbætur yrðu gerðar eða ný afhending framkvæmd, sbr. 29. gr. laga um neytendakaup. Stefnandi hafi hins vegar aldrei boðið neinar úrbætur og þvert á móti lýst því yfir að slíkt kæmi ekki til greina. Stefnandi hafi að lokum ákveðið að lýsa yfir riftun kaupanna.
16. Bifreiðin sem stefnandi keypti af stefnda hafi verið kynnt sem ný bifreið og þurfi stefnandi ekki að sætta sig við að hún sé haldin galla. Byggt sé á því að gallinn sé ekki óverulegur þegar horft sé til þess að um nýja bifreið var að ræða. Séu því fyrir hendi öll skilyrði til þess að lýsa yfir riftun.
17. Afnot stefnanda af bifreiðinni hafi verið í lágmarki. Hann hafi aðeins náð að aka bifreiðinni um fjögur þúsund kílómetra þar til hún fór fyrst á verkstæði. Þegar riftun var lýst yfir hefði bifreiðinni verið ekið rúmlega átta þúsund kílómetra á þeim sjö til átta mánuðum sem höfðu liðið frá því að kaupin áttu sér stað. Stefnandi hafi haft mikinn kostnað og óhagræði af bifreiðinni á sama tíma. Á því sé byggt af hálfu stefnanda að eins og mál þetta sé vaxið séu því ekki efni til þess að gera honum að greiða fyrir afnot af bifreiðinni, enda verði ekki séð að bifreiðin hafi rýrnað í verði sem neinu nemi vegna

athafna eða athafnaleysis stefnanda. Þá sé á það bent að stefndi hafi átt þess kost að taka við bifreiðinni aftur tiltölulega stuttu eftir kaup þegar að bilunar varð fyrst vart og koma henni þannig í verð á nýjan leik.

18. Byggt sé á að um verulega vanefnd sé að ræða sem heimili riftun kaupanna. Við mat á því hvort vanefnd sé veruleg verði að fara fram heildarmat á öllum þáttum málsins. Við það mat verði til að mynda að horfa til þess óhagræðis sem vanefndin hafi og muni hafa í för með sér fyrir stefnanda í samanburði við hugsanlegt óhagræði sem riftun kunni að hafa fyrir stefnda. Í því samhengi sé rétt að horfa til þess að riftun á fjöldaframleiddri vöru, eins og þeirri bifreið sem hér um ræði, þurfi ekki hafa í för með sér mikla röskun á stöðu stefnda. Auðvelt sé fyrir stefnda, sem sé fyrirtæki sem stundi sölu og innflutning bifreiða, að selja bifreiðina þriðja manni án þess að það hafi verulegt tjón eða óhagræði í för með sér. Með því geti stefndi takmarkað tjón sitt verulega. Þá geti stefndi eftir atvikum fengið tjón sitt bætt frá framleiðandanum. Stefnandi myndi hins vegar hafa mikið óhagræði af bifreiðinni, enda hafi hann fest kaup á annarri bifreið sem hann sé ánægður með. Nái riftun ekki fram að ganga þurfi stefnandi að selja hina umþrættu bifreið með tilheyrandi afföllum og fjárhagslegu tapi.
19. Við mat á gallanum verði m.a. að horfa til þess hvernig bifreiðin var kynnt stefnanda. Um hafi verið að ræða sölu á nýrri og ónotaðri bifreið með fimm ára verksmiðjuábyrgð eins og hún hafi verið kynnt stefnanda. Stefnandi hafi ætlað sér að kaupa nýja bifreið sem hann gæti treyst að væri ekki búin leyndum göllum og hann gæti notið þess að aka vandræðalaust. Þegar keypt sé ný bifreið sé það veruleg forsenda fyrir kaupum að hún sé gallalaus. Þá sé vísað til þess að bifreiðin sé einungis með tveggja ára verksmiðjuábyrgð en ekki fimm ára, eins og stefnandi hafi gengið út frá við kaupin, og verksmiðjuábyrgð falli að óbreyttu niður í ágúst 2024.
20. Fyrir riftunardaginn, sem og eftir þann dag, hafi stefnandi haft nokkurn kostnað af bifreiðinni. Þar sé um að ræða tryggingariðgjöld, bifreiðagjöld og reikning frá verkstæði Ísband sem ekki hafi fengist greiddur af framleiðanda. Ekki sé útséð með hver endanlegur kostnaður verði. Áskilinn sé réttur til þess að auka við stefnukröfur á síðari stigum málsins með framhaldsstefnu eða sækja þær í öðru máli.
21. Stefnandi kveðst vísa til laga nr. 48/2003 um neytendakaup, einkum IV. kafla um galla söluhlutar og VI. kafla um úrræði neytanda vegna galla. Kröfur um dráttarvexti styðji stefnandi við III. kafla laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001, einkum 3. mgr. 5.

gr. laganna. Krafa um málskostnað sé byggð á 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

III

Helstu málsástæður og lagarök stefnda

22. Af hálfu stefnda er í greinargerð bent á að málið kunni að sæta frávísun án kröfu vegna vanreifunar. Í stefnu sé því haldið fram að umrædd bifreið hafi verið haldin galla, en meintir gallar séu hvergi reifaðir í stefnu og orsök og umfang galla liggi ekki fyrir. Þá séu staðhæfingar um galla í ósamræmi við framlögð gögn málsins. Þannig sé á meðal málgagna yfirlýsing frá umboðsaðila Fiat á Íslandi þar sem komi fram að bifreiðin virki „eðlilega“. Staðhæfingar um meinta galla séu því í ósamræmi við framlögð gögn málsins. Þar sem meintum göllum sé ekki lýst með viðeigandi tilvísun í lög sé mjög erfitt að verjast málatilbúnaði stefnanda og uppfylli hann því ekki skilyrði e-liðar 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991.
23. Samkvæmt 32. gr. laga um neytendakaup nr. 48/2003 geti neytandi rift kaupum hafi ekki orðið af úrbótum eða nýrri afhendingu nema gallinn sé óverulegur. Hafi úrbætur átt sér stað eða sé gallinn óverulegur nái riftun ekki fram að ganga.
24. Stefndi kveðist í fyrsta lagi byggja á því að lög um neytendakaup nr. 48/2003 eigi ekki við í málinu. Í 3. mgr. 1. gr. laganna segi að með neytanda sé „átt við einstakling sem kaupir söluhlut utan atvinnustarfsemi“. Samkvæmt málavaxtalýsingu stefnanda reki hann „tvær vefverslanir og er því háður bifreið vegna útkeyrslu vara og samskipta við viðskiptavini og birgja“. Samkvæmt þessari lýsingu hafi umræddur bíll verið keyptur til þess að nota í starfsemi stefnanda. Það hafi þær afleiðingar að lög um neytendakaup eigi ekki við. Þegar af þeirri ástæðu beri að sýkna stefnda af riftunarkröfu stefnanda sem byggist á lögnum.
25. Stefndi kveðist í öðru lagi byggja á því að ósannað sé að umrædd bifreið hafi verið haldin galla og að stefndi beri ábyrgð á gallanum.
26. Í þriðja lagi byggji stefndi á því að úrbætur hafi verið framkvæmdar án kostnaðar og án verulegs óhagræðis fyrir stefnanda, eins og staðfest sé í gögnum málsins. Skilyrði riftunar séu því ekki uppfyllt, sbr. 29.–32. gr. laga nr. 48/2003. Stefndi vekir athygli á því að ekki liggi fyrir að stefnandi hafi orðið fyrir afnotamissi vegna þess að bíllinn fór í viðgerð.
27. Stefndi byggji í fjórða lagi á því að hann hafi ekki vanefnt skyldur sínar. Skilyrði um verulega vanefnd sé því augljóslega ekki uppfyllt. Stefndi mótmæli því sérstaklega að

hagsmunamat leiði til þeirrar niðurstöðu að stefnanda verði heimilað að rifta kaupunum. Hafa þurfi í huga að um smávægilega bilun hafi verið að ræða sem hafi verið lagfærð án kostnaðar og verulegs óhagræðis fyrir stefnanda og innan hæfilegs tíma. Stefnandi hafi ekki orðið fyrir neinum afnotamissi vegna þessa eða það sé a.m.k. ósannað.

28. Þá mótmaeli stefndi þeirri málsástæðu stefnanda, sem fyrst hafi komið fram í stefnu, að umrædd bifreið sé einungis með tveggja ára ábyrgð en ekki fimm ára ábyrgð eins og bifreiðinni var lýst við kaupin. Þó sé vakin athygli á því að hægt sé að kaupa váttryggingu sem bæti framleiðslugalla á nýjum og notuðum bifreiðum sem ekki séu í ábyrgð framleiðanda. Sé rétt hjá stefnanda að ábyrgðin sé ekki til fimm ára sé stefndi reiðubúinn til viðræðna um að bæta þann kostnað sem af þessu hljótist með því að kaupa umrædda tryggingu.
29. Í fimmta lagi sé byggt á því að meintur galli hafi verið óverulegur og réttlæti ekki jafn íþyngjandi úrræði og riftun. Samkvæmt málsgögnum hafi stýristúba verið biluð. Um tiltölulega einfalda og ódýra viðgerð sé að ræða sem hafi verið framkvæmd án kostnaðar fyrir stefnanda. Um óverulegan galla hafi því verið að ræða með þeim réttaráhrifum að riftun nái ekki fram að ganga.
30. Vakinn sé athygli á því að stefnandi hafi nýtt sér heimild sína samkvæmt 29. gr. laga nr. 48/2003 til þess að láta gera við umrædda bifreið á kostnað stefnda. Stefnandi hafi farið með bifreiðina í viðgerð og gert hafi verið við hana án kostnaðar fyrir stefnanda. Þegar stefnandi lýsti yfir riftun hafi einungis átt eftir að uppfæra hugbúnað bifreiðarinnar. Riftun stefnanda hafi því brotið gegn 29. gr. laga nr. 48/2003.
31. Verði fallist á riftun stefnanda þrátt fyrir framangreint sé þess krafist að dómkrafa stefnanda verði lækkuð með vísan til þess að stefnanda beri að greiða stefnda hæfilegt endurgjald fyrir afnot bifreiðarinnar þann tíma sem hann hafði hana til ráðstöfunar. Endurgjaldið skuli taka mið af afföllum bifreiðarinnar miðað við riftunardag, sbr. dóm Landsréttar í máli nr. 510/2020. Stefndi byggji á því að verðmæti bifreiðarinnar miðað við riftunardag, 7. nóvember 2023, hafi verið 2.200.000 krónur. Verðmæti bifreiðarinnar hafi lækkað verulega frá því hún var keypt þar til stefnandi lýsti yfir riftun, m.a. vegna breytinga stjórnvalda á gjaldtöku vegna rafmagnsbifreiða. Verði fallist á riftun, þrátt fyrir framangreint, geti stefnandi því ekki átt rétt á hærri fjárhæð en 2.200.000 krónum. Áskilinn sé réttur til þess að láta dómkveðja matsmann til að meta virði bifreiðarinnar á riftunardegi.

IV

Niðurstaða

32. Fyrir liggur að 23. mars 2023 keypti stefnandi Fiat 500e bifreið af stefnda með skráningarnúmerið [...]. Með bréfi, dags. 7. nóvember 2023, sem sent var stefnda með tölvupósti 9. nóvember sama ár, rifti stefnandi kaupum sínum á bifreiðinni vegna galla sem lýst hafi sér í nánar tilgreindum og ítrekuðum bilunum sem hafi komið fyrst í ljós um einum og hálfum mánuði eftir kaupin. Er í bréfinu vísað til þess að úrbætur hafi verið reyndar án árangurs og bifreiðin hafi ítrekað farið á verkstæði Ísband, þar sem hún væri enn.
33. Stefndi svaraði riftunarbréfinu samdægurs og mótmælti riftun stefnanda á kaupunum. Kom fram að ekkert væri að bifreiðinni, en eingöngu vantaði aukahlut sem Ísband „virðist ekki geta afhent“, en stefndi teldi sig ekki bera ábyrgð á því. Enn fremur kom fram að ef um stórvægilegan galla væri að ræða væri búið að innkalla bifreiðina af framleiðanda, en svo væri ekki. Skilyrði riftunar væru því ekki fyrir hendi.
34. Kröfur sínar í málinu reisir stefnandi 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. Í málalítilbúnaði stefnda er byggt á því að lög nr. 48/2003 um neytendakaup eigi ekki við í málinu, þar sem í stefnu komi fram að stefnandi hafi átt erfitt vegna vinnu sinnar með að vera án bifreiðar. Þannig komi fram í stefnu að stefnandi reki tvær vefverslanir og sé háður bifreið vegna útkeyrslu vara og samskipta við viðskiptavinum og birgja. Fyrir dómi bar stefnandi um að hann hefði keypt umrædda bifreið fyrst og fremst til einkanota, en einnig hefði hann hugsað sér að nota hana til að sækja vörur á pósthús í tengslum við rekstur vefverslananna. Þá hafi hann, áður en hann veiktist alvarlega sumarið 2023, unnið við að gera við stórar iðnvélar og þurft að nota bifreiðina til að komast á milli í þeirri vinnu sinni.
35. Í athugasemdum í greinargerð með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 48/2003 segir um 3. mgr. 1. gr. að hugtakið neytandi sé þar skilgreint og „er þar miðað við að til neytenda teljist þeir einstaklingar sem í meginatriðum hafa ekki atvinnu af sölu- starfsemi. Þannig getur komið til greina að dreifingaraðili geti talist neytandi ef hann kaupir vörur að hluta til eigin nota og að hluta til endursölu. Ef kaupin á vörunum eru

hins vegar aðeins gerð með endursölu að markmiði er tæpast hægt að tala um kaupandann sem neytanda í skilningi frumvarpsins.“ Að þessu virtu er það mat dómsins að kaup stefnanda á umræddri bifreið falli undir lögin um neytendakaup, enda er ljóst að stefnandi festi ekki kaup á bifreiðinni með það að markmiði að endurselja hana. Í því sambandi hefur ekki þýðingu þótt stefnandi hafi hugsað sér að nota bifreiðina að einhverju leyti við rekstur umræddra netverslana.

36. Eins og lýst er í málavaxtakafli að framan mun stefnandi fljótlega eftir kaupin hafa orðið var við bilun í myndavél og stýri bifreiðarinnar. Gögn málsins bera með sér að stefnandi leitaði til umboðsaðila Fiat á Íslandi, Ísband, í byrjun júlí 2023. Á meðal gagna málsins eru tvö skjöl sem stafa frá Ísband, annars vegar yfirlitsskjal, dags. 17. ágúst 2023, sem undirritað er af A, verkstæðisformanni Ísband, og hins vegar tölvupóstur verkstæðisformannsins, dags. 1. mars 2024, til lögmanns stefnanda. Í yfirlitsskjalinu frá 17. ágúst 2023 kemur fram að stefnandi hafi leitað til verkstæðisins vegna bilunar í stýrisbúnaði og „neyðarhæmlun“ og er nánar tiltekið lýst að stefnandi hafi komið með bifreiðina fjórum sinnum, 3. júlí, 28. júlí, 8. ágúst og 16. ágúst 2023. Í fyrrgreindum tölvupósti verkstæðisformannsins er hins vegar lýst fjórum tilvikum varðandi aðkomu verkstæðisins, 10. og 28. júlí, 11. október og 14. nóvember 2023. Ljóst er, út frá dagsetningu yfirlitsskjalsins, hvers vegna ekki er þar lýst aðgerðum verkstæðisins 11. október og 14. nóvember, en ekki hefur komið fram skýring á því misræmi sem kemur fram að öðru leyti og verkstæðisformaðurinn gaf ekki skýrslu við aðalmeðferð málsins.
37. Í yfirlitsskjalinu frá 17. ágúst 2023 kemur nánar tiltekið fram að þann 3. júlí 2023 hafi verið komið með bifreiðina á verkstæðið og kvartað yfir stýri sem titri þegar beygt sé til vinstri, auk þess sem gaumljós sé í mælaborði. Um úrlausn er skráð að enginn titringur hafi fundist í stýri en skipt hafi verið um „HALF module og kvarðað inn (17.7.2023)“. Í tölvupóstinum frá 1. mars 2024 virðist sömu heimsókn vera lýst undir dagsetningunni 10. júlí 2023. Þar er umkvörtun lýst með eftirfarandi hætti: „Stýri titrar þegar beygt er til vinstri, stýri hefur fest sig í vinstri beygju. Fullt af ljósum á pedestrian vælu. Sími á til með að detta út í akstri. Hnókrar í hægum akstri og þegar hægt er á.“ Varðandi úrlausn kemur fram eftirfarandi lýsing: „Í fyrstu var tekin uppfærsla á myndavél í framrúðu, villa var á hana og samkvæmt viðgerðarupplýsingum framleiðanda átti hún að taka á þessu vandamáli. Uppfærslan tók ekki á þessu vandamáli og ekki var hægt að stilla myndavélina inn. Allar tengingar og boð mæld í myndavél og er hún síðan sett í pöntun þar af leiðandi þar sem að hún var gölluð og þess vegna ekki hægt að stilla hana.

Bifvélavirkja tókst ekki að framkalla titring í stýrinu í þessari heimsókn. Sími var að detta út vegna villu sem var í myndavél í framrúðu.“

38. Samkvæmt bæði yfirlitsskjalinu og tölvupóstinum er næst komið með bifreiðina á verkstæðið 28. júlí 2023. Kemur fram að eigandi kvarti enn undan titringi í stýri. Varðandi úrlausn kemur fram að allt stýriskerfið hafi verið yfirfarið og niðurstaðan verið sú að bilun liggi í rafmagnsmótor sem sé á stýristúbu og að skipta þurfi um hana. Jafnframt að stýristúba sé „sett í pöntun“. Samkvæmt yfirlitsskjalinu frá 17. ágúst 2023 var næst komið með bifreiðina á verkstæði Ísband 8. ágúst 2023 og þá í aflestur vegna gaumljóss í mælaborði. Varðandi úrlausn þessa er skráð að ekki sé um „activar“ villur að ræða, þeim hafi verið eytt út, en jafnframt tekið fram að bifreiðin muni þurfa að fá tíma í greiningu. Loks er á yfirlitsskjalinu lýst að komið sé með bifreiðina á verkstæðið 16. ágúst 2023 og kvartað yfir því að bremsur og stýri hafi fest sig í akstri. Varðandi úrlausn þessa er einungis skráð að þetta sé í vinnslu.
39. Í tölvupósti verkstæðisformannsins frá 1. mars 2024 er svo skráð að þann 11. október 2023 hafi verið skipt um stýristúbuna, en erfiðlega hafi gengið að forrita hana við bílinn og stofnað hafi verið mál hjá framleiðanda vegna þessa. Þá er loks skráð í tölvupóstinum að þann 14. nóvember 2023 hafi verið fenginn tími hjá framleiðanda til að uppfæra hugbúnað á nýju stýristúbunni og að bifreiðin hafi farið „í lag eftir það“. Einnig er skráð að stýristúban hafi komið „með vitlausum hugbúnaði“ og að þurft hafi að uppfæra hana „í gegnum Teamviewer“. Loks kemur fram að bíllinn hafi verið „prufaður mjög vel og virkar hann eðlilega núna“.
40. Samkvæmt framansögðu er ljóst að stefnandi leitaði ítrekað með bifreiðina [...] á verkstæði umboðsaðila Fiat á Íslandi og þá einkum vegna kvartana um titring í stýri þegar beygt sé til vinstri, auk þess sem stýri hafi fest sig í akstri. Staðfest er í gögnum málsins að stefnandi var í tölvupóstssamskiptum við stefnda frá 16. til 23. ágúst 2023 og virðast þeir hafa ræðst við a.m.k. tveimur dögum fyrr, eða 14. ágúst 2023, um bilanirnar. Í þessum samskiptum kemur fram hjá stefnanda að hann geti ekki verið bíllaus á meðan beðið sé eftir varahlutum í bifreiðina og enn fremur að hann treysti sér ekki til að nota bifreiðina í þessu ástandi. Stefndi svarar stefnanda einu sinni, 22. ágúst 2023, og segist vera að bíða eftir svari frá lögfræðingi varðandi ábyrgð Ísband á bifreiðinni, auk þess sem tekið er sérstaklega fram að bílasalan útvegi ekki viðskiptavinum bifreiðar á meðan beðið sé eftir ábyrgðarviðgerðum. Í vætti sínu fyrir dómnum bar stefnandi um að hann hefði ítrekað verið í sambandi við stefnda vegna málsins, bæði

með símtölum, en einnig með því að fara á bílasöluna, en stefndi hefði ekkert viljað við hann tala og hefði alfarið hætt að svara honum nokkru.

41. Með vísan til framlagðra tölvupóstssamskipta stefnanda og stefnda og tilvitnaðrar viðgerðarsögu [...] telur dómurinn sannað að bifreiðin hafi verið haldin galla sem hafi einkum lýst sér í því að stýri hennar titraði og átti til að festast í akstri, auk þess sem myndavél var gölluð. Samkvæmt gögnum málsins var stefnda sannanlega gert viðvart um þetta en stefnandi leitaði hins vegar til umboðsaðila Fiat, Ísband, til að reyna að fá úrbætur. Fram kemur í gögnum málsins að verkstæði Ísband þjónustar allar bifreiðar sem þeir hafa umboð fyrir, óháð því hver flytur þær inn. Þá kemur fram í svari stefnda við riftunaryfirlýsingu stefnanda að þeir telji sig ekki bera ábyrgð á því að úrbætur hafi ekki borið árangur, heldur sé það vegna þess að Ísband virtist ekki geta afhent „aukahlut í bílinn“. Er ljóst skv. gögnum málsins að stefndi gerði aldrei neinn reka að því að fá bifreiðina í sína vörslu til að láta fara fram úrbætur á verkstæði á hans vegum, sbr. 3. mgr. 29. gr. laga nr. 48/2003.
42. Við mat á því hvort bifreiðin hafi verið gölluð hefur einnig þýðingu að bifreiðin var seld sem nýtt ökutæki í mars 2023, en hafði reyndar verið skráð á Ítalíu 25. ágúst 2022, auk þess sem bifreiðin var auglýst með fimm ára ábyrgð, en reyndist einungis vera með tveggja ára verksmiðjuábyrgð sem rann út 25. ágúst 2024. Að mati dómsins hefur enga þýðingu sá málalilbúnaður stefnda að hann ábyrgist bifreiðina eftir að verksmiðjuábyrgð fellur úr gildi, sem fyrst kom fram í málflutningi við aðalmeðferð, enda ljóst af greinargerð stefnda að á engu slíku er þar byggt. Þvert á móti er þar eingöngu boðist til þess að greiða fyrir viðbótartryggingu vegna bifreiðarinnar, eftir að verksmiðjuábyrgð fellur úr gildi, sem þó liggur fyrir í gögnum málsins að stendur ekki til boða þegar bifreið er eldri en tveggja ára. Samkvæmt þessu er ljóst að mati dómsins að umrædd bifreið svaraði ekki til þeirra upplýsinga sem gefnar voru í auglýsingu þar sem bifreiðin var boðin til sölu. Enn fremur bjó bifreiðin ekki yfir þeim eiginleikum sem stefnandi mátti vænta við kaup á nýrri bifreið.
43. Með hliðsjón af öllu framangreindu verður því slegið föstu að bifreiðin [...] hafi verið haldin galla í skilningi b-liðar 2. mgr. 15. gr., sbr. 1. mgr. 16. gr., laga nr. 48/2003. Með hliðsjón af aðstæðum öllum er það einnig mat dómsins að umræddir gallar séu nægilega reifaðir í stefnu og öðrum gögnum málsins svo ekki séu efni til að vísa málinu frá dómi án kröfu vegna vanreifunar.

44. Samkvæmt 1. mgr. 18. gr. laga nr. 48/2003 skal við mat á því hvort söluhlutur sé gallaður miðað við það tímamark þegar áhættan af söluhlut fluttist yfir til neytanda, jafnvel þótt gallinn komi ekki fram fyrr en síðar. Samkvæmt því skal mat á því hvort söluhlutur hafi verið gallaður miðast við afhendingu hans, sbr. 1. mgr. 14. gr. og 7. gr. laga nr. 48/2003. Af 2. mgr. 18. gr. laganna leiðir að seljandi söluhlutar ber sönnunarbyrðina fyrir því að svo hafi ekki verið ef galli hefur komið fram innan sex mánaða frá afhendingu. Komi galli fram síðar má draga þá ályktun af þessu ákvæði að kaupandi beri almennt sönnunarbyrði fyrir því að gallinn hafi verið til staðar við afhendingu söluhlutar. Eins og málið liggur fyrir dóminum verður að leggja til grundvallar að umræddur galli hafi verið til staðar þegar stefnandi keypti bifreiðina af stefnda, enda liðu innan við sex mánuðir frá afhendingu bifreiðarinnar og þar til gallans varð vart.
45. Hér að framan hefur því verið slegið föstu að bifreiðin hafi verið haldin galla þegar stefnandi keypti hana af stefnda. Kemur þá til skoðunar hvort skilyrði riftunar skv. 32. gr. laga nr. 48/2003 hafi verið uppfyllt. Svo unnt sé að beita riftun skv. síðast greindu ákvæði verður fyrst að leita úrbóta eða nýrrar afhendingar, sbr. 29. og 30. gr. sömu laga.
46. 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 kveðið á um það 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.
47. Eins og rakið er ítarlega að framan leitaði stefnandi úrbóta með því að fara ítrekað með bifreiðina til viðgerðar hjá þriðja aðila, þ.e. á verkstæði umboðsaðila Fiat á Íslandi, Ísband, sem þjónustar allar Fiat-bifreiðar óháð því hver flytur þær inn. Stefndi varð hins vegar ekki við óskum stefnanda um að fá bifreið að láni meðan viðgerð færi fram. Stefndi heldur því fram að eftir síðustu viðgerðina 14. nóvember 2023 hafi bifreiðin verið í fullkomnu lagi. Óumdeilt er í málinu að skipt var um stýristúbu í bifreiðinni 11. október 2023, en ekki tókst að forrita hana við bifreiðina á þeim tíma og samkvæmt gögnum málsins var það ekki gert fyrr en 14. nóvember 2023. Þótt í tölvupósti, verkstæðisformanns Ísband, komi fram að bifreiðin hafi virkað eðlilega eftir þessa viðgerð verður ekki framhjá því litið að bifreiðin hefur ekkert verið notuð eftir að viðgerðinni lauk, enda er bifreiðin enn á verkstæði Ísband. Að mati dómsins liggur ekkert óyggjandi fyrir um að viðgerðin hafi borið árangur, en engin matsgerð liggur fyrir í málinu. Í ljósi þeirrar niðurstöðu dómsins hér að framan að bifreiðin [...] hafi vegna

viðvarandi bilunar í stýrisbúnaði verið haldin galla í skilningi b-liðar 2. mgr. 15. gr., sbr. 1. mgr. 16. gr., laga nr. 48/2003 er það stefndi 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. nóvember 2023 og ber stefndi hallann af þeim sönnunarskorti.

48. Að mati dómsins verður að meta þann langa tíma sem leið frá því fyrst var tilkynnt um gallann og þar til stefnandi lýsti yfir riftun kaupanna svo að úrbótatilraunir hafi haft í för með sér verulegt óhagræði fyrir stefnanda. Enn fremur er það mat dómsins með vísan til alls framangreinds að stefndi hafi fengið ítrekuð tækifæri til þess að bæta úr gallanum, sbr. viðgerðarsögu bifreiðarinnar, en stefnda var í lófa lagið að óska eftir að fá bifreiðina í sínar vörslur til að láta gera úrbætur á öðru verkstæði, ef hann var ósáttur við aðkomu verkstæðis umboðsaðila Fiat hér á landi. Svar stefnda við tölvupósti stefnanda 22. ágúst 2023 bendir hins vegar til þess að hann hafi verið sáttur við aðkomu Ísbands að málinu. Ljóst er að gallinn var enn til staðar 11. október 2023 og þá telur dómurinn ósannað að úr honum hafi verið bætt með viðgerðinni 14. nóvember það ár. Þá verður ekki séð að fyrir hendi hafi verið sérstakar aðstæður sem réttlætt hafi frekari tilraunir seljanda til úrbóta en kveðið er á um í 2. mgr. 30. gr. laga nr. 48/2003.
49. Ef ekki verður af úrbótum eða nýrri afhendingu skv. 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 kaupunum nema galli sé óverulegur. Riftunarréttur kaupanda skv. 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 um fjórir mánuðir liðu frá því stefnandi leitaði fyrst með bifreiðina á verkstæði vegna gallans og þar til riftun var lýst yfir. Á þessu tímabili fór bifreiðin ítrekað á verkstæði án þess að komist væri fyrir gallann. Þá er engan veginn ljóst af þeim gögnum sem liggja fyrir í málinu hvort bifreiðin hafi verið ökuhæf, en stefnandi lýsti því fyrir dómnum að hann hafi í a.m.k. eitt skipti verið hætt kominn við akstur bifreiðarinnar vegna gallans í stýrisbúnaðinum. Enn fremur er að mati dómsins ljóst að bifreiðin var ekki í því ástandi sem ætlast mátti til af nýrri eða nýlegri bifreið. Gallinn getur því ekki talist hafa verið óverulegur. Með vísan til þessa og annars framangreinds verður fallist á kröfu stefnanda um staðfestingu riftunar hans á kaupum á bifreiðinni [...] 9. nóvember 2023.

50. Við riftun falla skyldur aðila samkvæmt kaupsamningnum niður og ber þeim þá að skila því sem þeir hafa tekið á móti í samræmi við 1. málslið 2. mgr. 49. gr. laga nr. 48/2003. Fyrir liggur að bifreiðin var á þeim tíma sem riftun var lýst yfir í vörslum umboðsaðila Fiat á Íslandi, Ísband, og er enn og hefur því verið stefnda til ráðstöfunar frá riftunardegi, gegn greiðslu útistandandi reiknings vegna viðgerðar sem ekki féll undir verksmiðju-ábyrgð bifreiðarinnar, eins og nánar er lýst að framan.
51. Stefnandi gerir kröfu um fulla endurgreiðslu kaupverðsins, 4.200.000 krónur, auk dráttarvaxta skv. III. kafla laga nr. 38/2001 frá því mánuður var liðinn frá riftunaryfirlýsingunni, 9. desember 2023. Af hálfu stefnda er byggt á því að lækka beri þessa dómkröfu stefnanda með vísan til hæfilegs endurgjalds fyrir afnot bifreiðarinnar þann tíma sem hann hafði hana til ráðstöfunar. Vísar stefndi í þessu sambandi til dóms Landsréttar 21. janúar 2022 í máli nr. 510/2020, þar sem endurgjald fyrir afnot bifreiðar tók mið af afföllum bifreiðarinnar miðað við riftunardag. Í greinargerð stefnda er því enn fremur haldið fram, án nokkurra gagna, að verðmæti bifreiðarinnar [...] miðað við riftunardag hafi verið 2.200.000 krónur og afföllin frá kaupdegi hafi því verið 2.000.000 króna.
52. Að mati dómsins verður í þessu sambandi að horfa til þess að mjög stuttur tími leið frá kaupum stefnanda á bifreiðinni þar til vart varð við þær bilanir sem dómurinn hefur staðfest að feli í sér galla sem heimili riftun kaupanna. Þótt stefnandi hafi haft einhver not af bifreiðinni voru þau not takmörkuð, enda bifreiðin ítrekað á verkstæði, auk þess sem gögn málsins bera með sér að frá miðjum ágúst 2023 hafi stefnandi ekki treyst sér til að nota bifreiðina vegna gallans í stýrisbúnaðinum. Þá liggur ekki fyrir verðmat á bifreiðinni á riftunardegi sem unnt væri að taka mið af við ákvörðun hæfilegs endurgjalds fyrir afnot, en í framangreindum dómi Landsréttar lá fyrir bæði undir- og yfirmat um verðmæti bifreiðarinnar á riftunardegi. Stefnandi hefur ekki aflað slíks mats, þrátt fyrir áskilnað um það í greinargerð, og verður að bera hallann af sönnunarskorti um virði bifreiðarinnar [...] á riftunardegi. Er það mat dómsins með hliðsjón af þessu að ekki séu efni til að lækka dómkröfu stefnanda.
53. Að öllu framangreindu virtu verður fallist á dómkröfu stefnanda eins og hún er fram sett, svo sem nánar greinir í dómsorði.
54. Eftir úrslitum málsins, sbr. 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn svo sem í dómsorði greinir.

55. Guðrún Sesselja Arnardóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan. Dómsuppsaga hefur dregist vegna anna dómara. Fyrir uppkvaðningu dómsins var gætt fyrir mæla 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Dómsorð:

Staðfest er riftun stefnanda, Halldórs Ingvars Haukssonar, 9. nóvember 2023 á kaupum hans á Fiat 500e bifreið, með skráningarnúmerið [...], af stefnda, GG bílainsflutningi ehf.

Stefndi greiði stefnanda 4.200.000 krónur með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 3. mgr. 5. gr. sömu laga, frá 9. desember 2023 til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 1.500.000 krónur í málskostnað.

Guðrún Sesselja Arnardóttir