



RETEN I GLOSTRUP DOM

afsagt den 5. marts 2019

Sag [REDACTED]

A [REDACTED]
ved Forenede Danske Motorejere som mandatar
(advokat B [REDACTED])
mod

C [REDACTED]
(advokat Thomas Birch)

Denne afgørelse er truffet af dommer [REDACTED]

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen drejer sig om en brugt Skoda Superb, som sagsøger A [REDACTED] købte af sagsøgte C [REDACTED] den 17. februar 2015 for 238.198 kr.

Sagsøger hævdede købet ved brev af 24. juni 2015 med påstand om, at bilen led af væsentlige mangler.

Sagsøger har haft indbragt sagen for Ankenævn for Biler, der i afgørelse af den 16. september 2016 ikke gav sagsøger medhold.

Herefter anlagde sagsøger den 13. marts 2017 denne sag.

Sagsøger har nedlagt principal påstand om, at sagsøgte mod udlevering af den købte Skoda Superb skal betale 238.198 kr., med procesrente fra den 25. juli 2015. Subsidiært har sagsøger påstået betaling af et mindre beløb, fastsat af retten, med procesrente fra den 25. juli 2015.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb, fastsat af retten.

Oplysningerne i sagen

Bilen er første gang indregistreret i 2011 og havde på købstidspunktet kørt 79.000 km.

Levering skete den 25. februar 2015.

Den 5. marts 2015 lod sagsøger bilen teste hos FDM. I testrapporten blev anført, at der i kølesystemet var fundet et for højt indhold af HC/CO2.

Bilen blev indleveret til sagsøgte til udbedring af de forhold, der var påvist ved FDM-testen. Derefter blev bilen den 18. marts 2015 igen kontrolleret hos FDM, der stadig fandt et for højt indhold af HC/CO2 i kølesystemet.

I juni 2015 var bilen inde hos sagsøgte og fik foretaget en reparation vedrørende topstykket.

Den 24. juni 2015 skrev en advokat fra FDM på sagsøgers vegne til sagsøgte og ophævede købet samt fremsatte krav om tilbagebetaling af købesummen mod tilbagelevering af bilen.

Bilen er ifølge Motorregisteret afmeldt pr. 19. oktober 2015.

Under behandlingen ved Ankenævn for Biler blev foretaget to undersøgelser og sagkyndige vurderinger, først ved E [REDACTED] og dernæst ved F [REDACTED]

E [REDACTED] besigtigede bilen den 6. januar 2016, hvor begge parter var til stede, og foretog derefter forskellige undersøgelser og tests. På baggrund heraf udtalte han, at der ikke i bilens kølesystem var fundet for højt indhold af HC/CO2, og at bilen ikke tabte kølervæske.

Den 5. februar 2016 blev bilen besigtiget hos FDM med henblik på vurdering af, om der kunne konstateres HC-indhold i kølesystemet, om bilen tabte kølervæske, og om bilen tabte motorolie.

Ifølge erklæring af 11. februar 2016, underskrevet af teknisk konsulent G [REDACTED], blev ikke konstateret unormale HC-værdier; men bilen tabte kølervæske og olie.

Den 12. februar 2016 forlangte sagsøger, at der blev foretaget en ny undersøgelse til brug for ankenævnsbehandlingen, idet sagsøger ikke havde haft mulighed for at deltage i eller overvære selve undersøgelsen af bilen, og idet erklæringens konklusioner m.v. "er yderst overraskende".

Ankenævnet iværksatte herefter en ny undersøgelse ved F [REDACTED], der besigtigede bilen den 6. juli 2016. Bilen havde da kørt 84.135 km.

F [REDACTED] kunne ikke konstatere hverken HC eller CO₂ i kølesystemet og fandt ingen tegn på utæthed mellem cylinder, motorens toppakning og kølesystemet. Han bekræftede, at bilen tabte kølervæske, og konstaterede, at dette skyldtes en mindre utæthed i ekspansionsbeholderen. Han fandt også, at der lækkede olie, hvilket mest sandsynligt skyldtes, at der var en utæthed ved tætningsringene ved olierørets banjobolt. Han anslog, at reparation af utætheden vedrørende kølervæske i form af udskiftning af ekspansionsbeholderen inklusiv kølervæske og efterkontrol ville koste 1.050 kr., og at udskiftning af tætningsringe med mere til udbedring af olieutætheden ville koste 1.900 kr.

I indlæg af 9. august 2016 til ankenævnsbehandlingen gjorde FDM gældende, at utætheden vedrørende kølervæske og olie var en konsekvens af mangelfuld afhjælpning af motorproblemet, og bestred, at undersøgelsens resultat med hensyn til indhold af HC og CO₂ gav sikkerhed for, at bilen under almindelige driftsbetingelser var uden fejl på dette punkt.

Ankenævnet fandt ved en 2-1 afgørelse, at der vedrørende spørgsmålet om HC/CO₂ indhold ikke var grundlag for at tilsidesætte F [REDACTED] testresultat og derfor ikke fandtes at have været en mangel på det punkt. Vedrørende utæthederne vedrørende kølervæske og olie fandtes det ikke bevist, at disse forhold var til stede på leveringstidspunktet. Sagsøgers klage blev således afvist.

Forklaringer

Sagsøger har forklaret, at da han vendte tilbage til sagsøgte med resultatet af testen hos FDM den 5. marts 2015, fik han besked om, at det ordnede man. Bilen var hos sagsøgte vel i tre dage. Den efterfølgende kontrol hos FDM viste imidlertid, at det stadig var galt, og siden har bilen været "et hav af gange" til forsøg på udbedring. Han kørte den selv til værkstedet. Han vil tro, at det var en 6-7 gange. Skodaværkstedet i K [REDACTED], som sagsøgte benyttede, gav sagsøger besked om, at han bare skulle være glad for bilen, for den fejlede ikke noget.

Til at starte med drejede det sig om det med indholdet af HC/CO₂. Det med tab af kølervæske og motorolie var der ikke, da han købte bilen, men kom først til senere. Den sidste gang, bilen var til reparation gennem sagsøgte, i juni 2015, blev et skævt topstykke afmonteret og planslebet og derpå trykprøvet for at sik-

re, at det nu var lige. Da han derpå den 12. juni 2015 var inde hos FDM for at få bilen testet, fik han besked om at køre ca. 1.000 km og så komme igen. Da han kom tilbage til FDM den 22. juni 2015 efter at have kørt omkring 870 km, var der stadig for høje HC/CO2 værdier, og bilen tabte stadig kølervæske og dryp-pede olie. Det var derefter, FDM's advokat på hans vegne ophævede købet den 24. juni 2015. Det var efter råd fra advokaten, at han på et tidspunkt holdt op med at kommunikere mundtligt med sagsøgte og i stedet korresponderede. Det var også efter råd fra advokaten, at han afregistrerede bilen. Han måtte købe en anden bil i juli 2015.

H [REDACTED] har forklaret, at selvom han er tømreruddannet, har han i 25 år arbejdet i bilbranchen, herunder siden 2000 med selvstændig virksomhed. Han er selv indehaver af firmaet. Udover ham selv er det kun hans søn I [REDACTED], der arbejder i firmaet, og det var I [REDACTED], der stod for salget af bilen. Han kan ikke huske, hvornår han selv kom ind over sagen; men det har nok været på det tidspunkt, hvor det med måleværdierne kom op.

Sagsøgte har ikke selv værkstedsfaciliteter. Reparationer udføres hos en af sagsøgtes to samarbejdspartnere. Han kan ikke genkende, at bilen skulle have været inde til reparation 6-7 gange. Den var inde lige i starten efter den første FDM-test, og så var der reparationen af topstykket i juni. Han mener, at der højst har været tale om to til tre gange. Han er ikke bekendt med nogen henve- delse om det med utæthederne. Det havde hele tiden kun drejet sig om måle- værdierne.

E [REDACTED] har forklaret, at han laver en del syn og skøn for såvel dom- stolene som for Ankenævn for Biler. Undersøgelsen af denne bil tog en hel del tid. Han gik efter, om der var en utæthed, som kunne medføre forbrændingsgas i kølesystemet. Der var ingen udslag overhovedet for HC/CO2. Undersøgelsen fandt sted hos J [REDACTED] i by 1. Der lå et bilag i sagen fra Ankenævnet om, at der angiveligt skulle lækkes kølervæske. Der blev sat overtryk på systemet i forbin- delse med undersøgelsen. Bilen stod med tryk på henover en weekend over et rent gulv. Kontrol derefter viste hverken læk af væske eller spor af gas i væ- sken. Der havde ikke været oplyst noget om, at der også skulle lækkes olie.

Som det fremgår af hans rapport, havde begge parter været til stede under den indledende undersøgelse. Der havde ikke været givet besked om, at de skulle tilbydes at være til stede under den efterfølgende test. Der blev vel brugt 20 da- ge på den bil, uden at han fandt nogen af de fejl, som han var blevet bedt om at kigge efter. Da undersøgelsen var færdig, blev bilen på en transporter kørt til FDM.

G [REDACTED] har forklaret, at han har været tilknyttet hos FDM siden 2005, først som testassistent og derpå fra 2009 som teknisk konsulent.

Første gang, han så bilen, kom den på et "fejbeblad" direkte fra skønsforretningen i forbindelse med behandlingen ved Ankenævnet. De blev bedt om at kontrollere den for gas og for tab af kølervæske og af motorolie. De startede med at køre bilen varm, hvilket er nødvendigt for gasmålingerne. Målingen derefter viste intet problem i relation til gas. Så løftede de bilen op og kunne da se dråber af kølervæske og olie. De aftørrede det lækkede og satte tryk på systemet. Et par timer efter var der igen dråber. De kunne ikke se, hvor det kom fra. Bilen blev efterladt med tryk på henover en weekend, hvorefter der var lækket en rimeligt stor sø. De kunne stadig ikke konstatere, hvor det kom fra. De afmonterede kun bundpladen og topstykket af, idet det er begrænset, hvad de som testvirksomhed må pille ved.

F[redacted] har forklaret, at der ved en indre utæthed i motoren måske efter længere tids kørsel ville kunne måles HC i kølesystemet. Det vil normalt skyldes en utæt toppakning.

Det er ikke normalt, at en ekspansionsbeholder bliver utæt bare gennem alderen, måske hvis beholderen udsættes for meget højt tryk; men det er ikke sandsynligt. Beholderen og slangerne dertil er af plastik, og der kan eventuelt opstå en mindre revnedannelse ved et stød eller en afmontering i forbindelse med en reparation.

Han kan ikke umiddelbart forestille sig nogen sammenhæng mellem reparation af topstykket som sådan og toppakningen og ekspansionsbeholderen og kølesystemet; men hvis der stadig er for højt HC/CO₂ indhold i kølesystemet, kan det skyldes fejl ved planslibningen eller en revne i topstykket. I forhold til olie kan der opstå en utæthed ved en topstykkereparation, hvor man er inde og afmontere rørene.

Hvis der er en meget lille utæthed fra motor til kølesystem, kan der gå lang tid, før man i kølesystemet kan måle indhold af HC/CO₂; men under sin undersøgelse lod han motoren køre i mindst en time, før han foretog måling, og hvis bilen inden den afsluttede måling hos FDM havde kørt 870 km, burde det have vist sig i målingerne da, hvis der var utæthed.

Parternes synspunkter

Sagsøger har gjort gældende, at der ved bilen er fejl i form af forhøjet HC eller CO₂ ved motoren, utæthed ved kølevæsken og utæthed med olie ved turborørene. Fejlene enten var på bilen ved leveringen, var under udvikling ved leveringen eller er påført af sagsøgte i forbindelse med afhjælpningsforsøgene. Fejlene udgør hver især og samlet set mangler, jf. købelovens § 75a, jf. § 76, stk. 1,

særligt nr. 4, idet bilen på disse punkter er af en anden og ringere beskaffenhed eller brugbarhed, end den ifølge aftalen og de foreliggende omstændigheder skulle være. Desuden er bilen på de konkrete punkter mangelsbehæftet, idet den på disse punkter havde en anden holdbarhed og øvrige egenskaber, end køberen havde grund til at forvente, idet sådanne fejl ikke vil kunne opstå/vise sig, hvis bilen, herunder de enkelte komponenter, havde en sædvanlig holdbarhed for en sådan bil til denne pris, jf. købelovens § 75 a, stk. 2, nr. 1.

Det følger af købelovens § 77 a, stk. 2, at svarer en salgsgenstanden ikke til, hvad der kan kræves efter §§ 75 a-77, og skyldes dette, at sælgeren ikke har opfyldt sine forpligtelser efter aftalen, foreligger der altid en mangel. Dette betyder i tilfælde, hvor der foreligger en mangel, som sælgeren forsøger at afhjælpe og som led heri påføre bilen en skade, vil en sådan skade være en køberetlige mangel som i sig selv udløser de køberetlige beføjelser for køberen.

Da sagsøgte har afvist at afhjælpe skader eller mangler, som sagsøgte havde påført bilen, er afhjælningen ikke sket inden for rimelig tid, og uden ulempe for sagsøger, som derfor var berettiget til at ophæve købet efter købelovens § 78, stk. 4. Manglerne var endvidere, både hver især og samlet set, ikke uvæsentlige, hvorfor sagsøger også kan støtte sit krav om ophævelse på købelovens § 78.

Efter købelovens § 57 indebærer ophævelse som udgangspunkt, at sagsøger har krav på at få købesummen retur mod udlevering af bilen. Det gøres gældende, at der ikke er grundlag for at fravige dette udgangspunkt. Dels har sagsøgers konkrete nytte af bilen trods det kørte antal kilometer været stærkt begrænset, idet bilens upålidelighed og sagsøgers gentagne reklamationer og sagsøgte efterfølgende afhjælplingsforsøg samt frygten for udviklingsskade har medført, at den ikke kunne indregnes til at dække det daglige transportbehov, som den var anskaffet til at dække, hvilket har bevirket at sagsøgeren har været nødsaget til at tage bilen ud af den daglige drift og den 21. august 2015 købte en anden bil.

Hvis retten finder, at sagsøgte måtte have krav på kompensation for nytteværdi i forhold til de kørte kilometer, gøres det gældende, at fradraget for sagsøgers brug af bilen ikke uden dokumentation kan fastsættes til mere end højst 0,50 kr. pr. km, hvilket efter sagsøgers opfattelse er i overensstemmelse med retspraksis.

Til støtte for den subsidiære påstand har sagsøger gjort gældende at være berettiget til et passende prisnedslag, jf. købelovens § 78 og § 79.

Vedrørende rentepåstanden har sagsøger henvist til rentelovens bestemmelse om forrentning 30 dage fra kravets fremsættelse, hvilket skete ved brevet af 24.

juni 2015. Under alle omstændigheder har sagsøgte krav på forrentning senest fra sagsanlæg.

Sagsøgte har gjort gældende, at den oprindelige mangel, der blev reklameret over, indholdet af HC/CO₂, er blevet afhjulpet. Bevisbyrden for, at de nuværende fejl på bilen er forårsaget af forhold den oprindelige mangel, påhviler sagsøger. Det er ikke bevist, at de nuværende fejl er forårsaget af sagsøgte eller opstået i forbindelse med sagsøgtes afhjælpning af den oprindelige mangel.

Det kan derimod lægges til grund, at de nuværende fejl ikke var til stede på leveringstidspunktet, men først var til stede ved besigtigelse foretaget af uvildig sagkyndig den 6. juli 2016, mere end halvandet år efter købet. Disse fejl er derfor heller ikke hæveberettigende.

Selv, hvis det måtte lægges til grund, at de nuværende fejl er påført i forbindelse med afhjælpningen af den oprindelige mangel, er fejlen ikke hæveberettigende, idet den i sig selv er uvæsentlig, med en udbedringsudgift kun på 2.950 kr., og idet der i øvrigt ikke er reklameret rettidigt over de fejl.

Hvis retten måtte nå frem til, at der foreligger hæveberettigende mangler, har sagsøgte henvist til, at bilen ikke kan tilbageleveres i samme stand. Sagsøger har ikke begrænset tabet, idet bilen har stået stille siden anlæggelsen af sagen hos Ankenævn for Biler, og idet den af sagsøger har været afmeldt Motorregistret fra den 19. september 2015. Dette bør ikke komme sagsøgte til skade, hvorfor der bør ske et fradrag i prisen. Derudover skal der ske fradrag for sagsøgers brug med 2,00 kr. pr. kørt kilometer.

Vedrørende rentepåstanden har sagsøgte anført, at der alene skal beregnes renter fra sagens anlæg, idet det ikke skal komme sagsøgte til skade, at sagen ikke er blevet fremmet tidligere.

Rettens begrundelse og resultat

Ved FDM-testen den 5. marts 2015 blev konstateret for højt indhold af HC/CO₂.

Bilen var derefter inde hos sagsøgte til udbedring.

Vedrørende dette forhold blev i forbindelse med behandlingen for Ankenævn for Biler foretaget to forskellige syn og skøn.

Ved det første syn og skøn, ved E [REDACTED], var begge parter til stede ved den indledende besigtigelse. At sagsøger ikke blev tilbudt at være til stede under det følgende forløb, ses ikke at indebære, at der ikke kan lægges vægt på resultatet af E [REDACTED] undersøgelse, der i øvrigt med hensyn til

HC/CO2 spørgsmålet er i overensstemmelse med både, hvad den derpå udpegede skønsmand, F [REDACTED], nåede frem til, og hvad FDM's erklæring af 11. februar 2016 viste.

Der foreligger således hele tre erklæringer, hvor der ikke er konstateret for høje HC/CO2 værdier i kølesystemet, og sagsøger har ikke bevist, at denne fejl ikke var udbedret, men stadig var til stede, da købet den 24. juni 2015 blev ophævet.

Vedrørende de påberåbte mangler i form af tab af kølervæske og tab af motorolie har sagsøger hverken godtgjort, at disse problemer skulle have været til stede ved leveringen, eller at de er opstået som følge af de reparationer, som sagsøgte har foranlediget. I øvrigt er de efter F [REDACTED] erklæring ikke af en væsentlighed, der ville kunne berettige til ophævelse af købet.

Sagsøgtes påstand om frifindelse tages derfor til følge.

Efter sagens resultat skal sagsøger betale sagsomkostninger til sagsøgte med 2.750 kr. til dækning af udgift til E [REDACTED] vidneforklaring samt 30.000 kr. til dækning af udgift til advokat.

Beløbet vedrørende advokatudgift er fastsat med udgangspunkt i sagens værdi og under hensyn til omfang af forberedelse og varighed af hovedforhandling.

THI KENDES FOR RET:

Sagsøgte C [REDACTED] by 1 frifindes.

Sagsøger A [REDACTED] skal inden 14 dage betale 32.750 kr. i sagsomkostninger til sagsøgte.