

Målnummer:	T1691-13	Avdelning:	1
Domsnummer:			
Avgörandedatum:	2015-04-17		
Rubrik:	Konsumentköp. Beviskrav och betydelsen av köparens undersökning.		
Lagrum:	16 §, 17 §, 23 § och 27 § konsumentköplagen (1990:932)		
Rättsfall:	<ul style="list-style-type: none">• NJA 1991 s. 481• NJA 1993 s. 764• NJA 1997 s. 290• NJA 2010 s. 286• NJA 2013 s. 24		

REFERAT

Uddevalla tingsrätt

A.R. förde vid Uddevalla tingsrätt den talan mot IW Fishing Boats Aktiebolag som framgår av tingsrättens dom.

Tingsrätten (rådmännen Lars Lindgren och Catrin Ångman Mlinaric samt f.d. lagmannen Ivan Odhammar) anförde följande i dom den 17 december 2010.

Bakgrund

Den 30 november 2007 ingicks köpeavtal mellan IW Fishing Boats AB, (IW Fishing) och A.R. avseende köp av en båt av typen IW 25 Fishing. A.R. och hennes make R.R. besiktigade båten på land innan köpeavtalet träffades. Båten levererades någon gång mellan den 12 och 15 maj 2008 sjösatt i Kungsviken på Orust.

Yrkanden

A.R. har begärt att IW Fishing till henne ska betala 218 500 kr jämte ränta enligt 6 § 1 p. räntelagen från dag för delgivning av stämningsansökan till dess full betalning skett.

IW Fishing har motsatt sig vad A.R. begärt. De yrkade beloppen kommenteras nedan under Sakomständigheter. Sättet för räntans beräkning har vitsordats.

Grunder

A.R.

Avtal har ingåtts mellan näringsidkare och konsument.

Båten har inte överensstämt med de uppgifter som gavs innan köpet avseende egenskaper och användning, och som antas ha haft inverkan på köpet.

Säljaren har före köpet underlåtit att upplysa köparen om sådana viktiga förhållanden rörande båtens egenskaper och användning som köparen med fog kunnat räkna med att bli upplyst om och som hade inverkan på köpet.

Båten är i väsentligt sämre skick än köparen med hänsyn till båtens pris och övriga omständigheter med fog kunnat förutsätta.

Båten var felaktig och köparen har därför rätt till nedsättning av köpeskilling och skadestånd.

Köparen har i anledning av sakskada lidit förlust av fritid och har därför rätt till skadestånd.

IW Fishing

Båten har inte på något sätt varit behäftad med köprättsligt fel för vilket säljaren haft att svara. Båten har inte avvikit från de uppgifter säljaren lämnat avseende dess egenskaper och tidigare användning eller vad som avtalats i övrigt.

Makarna R. har undersökt båten före köpet vid besiktning på land den 24 november 2007 och kan därför ej göra felpåföljder gällande för sådant de borde ha upptäckt vid undersökningen.

IW Fishing har inte underlåtit att före köpet upplysa köparen om sådana viktiga förhållanden rörande båtens egenskaper och användning som köparen med fog kunnat räkna med att bli upplyst om och som hade inverkat på köpet.

Båten var vid riskens övergång ej i väsentligt sämre skick än A.R. med hänsyn till båtens pris och övriga omständigheter med fog kunnat förutsätta. Även utan villkoret "i befintligt skick" gäller vid köp av begagnade varor att konsumenten inte med fog kan förvänta sig att varan ska ha samma kvalitet och egenskaper som gäller för nytilverkad varor. Detta påverkar även det intresse konsumenten bör ha av att undersöka varan, eftersom denne särskilt i dessa fall har anledning att noga undersöka varan före köpet.

Käranden har ej i rätt tid reklamerat påstådda fel förutom såvitt avser vatteninträngning i dieseltankarna.

Om tingsrätten finner att det förelegat fel har IW Fishing inte fått möjlighet att avhjälpa dessa. För att kunna avhjälpa eventuella fel har IW Fishing i första hand begärt precisering av påstådda fel eller för det fall att precisering ej lämnades begärt att få besiktiga båten. Syftet med att begära precisering och/eller att själva få besiktiga båten har varit att omgående utreda och åtgärda relevanta fel. IW Fishing har framhållit i sin rätt till avhjälpande och explicit förklarat att de ej accepterat avhjälpande av annan part. I och med att A.R. beskurit IW Fishing dess rätt att i första hand själva avhjälpa eventuella fel har hon förlorat sin rätt att göra de eventuella felen gällande.

Sakframställningar

A.R.

A.R. hade under en tid varit intresserad av att förvärva en båt som kunde användas för transporter året runt, för fiske och för rekreation. A.R. är konsument och skulle använda båten för enskilt bruk. Hon fann en annons på Internet där IW Fishing Boats saluförde den nu omtvistade båten. Båttypen kände hon till sedan tidigare som varande tillförlitlig och sjösäker, två faktorer som var av avgörande betydelse då man som hon är fast bosatt på en ö utan såväl väg som färjeförbindelse. Båten föreföll passa hennes behov varför hon kontaktade säljaren. A.R. fann att den aktuella båten sedan den byggts 2001 ägts av varvet som även tillverkat båten. Båten hade endast varit sjösatt för kortare provtur, i övrigt hade den legat på land. Kontakt etablerades per telefon och säljaren företräd av M.J., uppgav att båten var demonstrationsexemplar i nyskick. A.R. och hennes make R.R. fann informationen så intressant att de besökte varvet och tittade på båten. Båten låg då på land i en varvsbyggnad och säljarens representant M.J. garanterade att båten var i bästa skick, bortsett från ankarspelet som vid test hade hakat upp sig någon gång, ett fel som skulle åtgärdas innan leverans, om A.R. var intresserad av att köpa båten. Med dessa betryggande uppgifter som grund ingicks avtal den 30 november 2007 och handpenning erlades. Priset avtalades till 615 000 kr. En helt ny båt av samma typ betingade vid tillfället ett pris på 738 000 kr. Priset för den aktuella båten, som till fullo betalats, var alltså inte särskilt mycket lägre än vad en helt ny båt av samma typ hade kostat.

Båten levererades den 15 maj 2008 sjösatt i Kungsviken på Orust. Den var då även i enlighet med tidigare överenskommelse tankad med 200 l diesel. R.R. och vännen P.M. körde båten till Hjärterön. En vecka senare fylldes tankarna med ytterligare 200 l diesel på Lofab i Hamburgsund. Under tiden 15 maj till 8 augusti 2008 kördes båten endast 14 NM, och då endast korta färder. Vid besök på fastlandet lämnades båten aldrig utan uppsikt och på Hjärterön låg båten förtöjd vid egen brygga inom synhåll från bostadshuset.

Fredagen den 8 augusti 2008 startades båten inför en omförtöjning på Hjärterön. Stora moln av vit rök välldes ur avgasröret och motorn stannade efter ca 1 min och gick inte att återstarta. Snarast möjligt, vilket var den 11 augusti 2008, bogserades båten till Motorcentrum i Hamburgsund (Motorcentrum). T.H. på Motorcentrum fann då att båtens diesel var uppblandad med minst 100 liter saltvatten. Han fann vidare att någon hade hållt en smetig, vit vattenuppsugande massa i tanken. Den vita massan hade hållits i tanken före det att båten levererades. Säljaren kan således inte ha varit omedveten om vatteninträngningen. En felkonstruktion av luftningskanalen till dieseltanken ansågs av T.H. vara den troliga orsaken till att saltvattnet trängt in i dieseltanken. Om man inte omedelbart åtgärdade felkonstruktionen i luftningen skulle felet kvarstå och båten ej kunna brukas och motorn snabbt försämrats. Säljaren kontaktades omedelbart och delgavs information kring de fel som hade upptäckts. En besiktningsman från Båtbekräftningsmännens riksförbund (BBR), A.J., anlätades. Han hade dock möjlighet att komma först några dagar senare, varför han kom och besiktigade båten den 26 augusti 2008. Han fann då att motorn inte gick att besiktiga då den hade havererat. I övrigt undersökte han båten och fann sammanfattningsvis att denna för att vara demonstrationsexemplar, och för sin ålder, var långt under normalt skick. Han fann 26 åtgärds punkter varav flera inte var godtagbara ur säkerhetssynpunkt. Han konstaterade vidare att båten inte var korrekt CE-märkt vilket hade angivits i köpekontraktet. Han påpekade även att en båt som inte är CE-märkt inte får saluföras i Sverige.

Omedelbart efter det att besiktningsmannen hade upprättat sitt protokoll anlätade hon ett ombud som översände protokollet och hennes inställning till säljaren. Säljaren bestred ansvar. Den 29 augusti 2008 besiktigades båten av varvets ägare T.J. Varvet sade sig då inte förstå vilka fel båten skulle vara behäftad med fastän man hade delgivits A.J:s besiktningsprotokoll.

På frågan om de som säljare önskade utöva sin rätt till självrättelse gavs via ombud endast svaret att felet inte förstås och att ingen annan får anlitas för att åtgärda felet. Då A.R. hade fått uppgift via Motorcentrum i Hamburgsund att båten måste åtgärdas omedelbart för att skadan inte skulle förvärras, och det faktum att båten behövdes för transporter inom närtid, såg hon ingen annan utväg än att låta Motorcentrum åtgärda båten så att den i vart fall gick att köra. Motorn iordninggjordes och tankarna rengjordes och ny avluftning med nya lock sattes på så att inte vatten trängde in igen.

Efter ytterligare skriftväxling med IW Fishings ombud har bolaget fortfarande inte sagt sig förstå felet. Ingen önskan om självrättelse har uttryckts. Med hänsyn härtill har båten ånyo lämnats till Motorcentrum för att få den i det skick den borde varit vid köpetillfället. Då båten för att få saluföras på den svenska marknaden, och då alla nya båtar efter 1998 måste vara CE-märkta, har även offert intagits för kostnaden att CE-märka båten.

Båten var upplagd på land och har inte provkörts eller undersökts före avlämnandet. Det har visat sig att båten i en lång rad avseenden inte överensstämmer med de uppgifter som lämnades av säljaren om egenskaper, tidigare användning och skick. Säljaren har därutöver underlåtit att upplysa A.R. om viktiga förhållanden rörande båtens egenskaper, tidigare användning och skick, som hon haft fog räkna med att hon skulle ha blivit upplyst om och som påverkat köpet. Båten var under alla förhållanden i väsentligt sämre skick än vad A.R. med hänsyn till priset och övriga omständigheter haft fog att förutsätta. Detta innebär att det föreligger fel i båten. Samtliga fel har reklamerats omgående efter upptäckt. IW Fishing har beretts tillfälle att avhjälpa felet men avböjt. A.R. har rätt till nedsättning av köpeskillingen och skadestånd.

De fel som görs gällande i den köpta båten är följande:

1. Ofullständig CE-märkning.
2. Brister i slangar och rör för bränsle.
3. Otäta manluckor till bränsletankarna jämte brister avseende påfyllningslocket.
4. Avsaknad av jordning till bränslesystemet.

5. Bristfällig upphängning av motorn.
6. Det oljesmorda hylslagret saknar oljebehållare.
7. Aktre förtöjningspollare saknar brickor och även halkipar saknas.
8. Avsaknad av nödutgång i ruffen.
9. Brister i ventiler och rutor.
10. Avsaknad av länsypump.
11. Rostangripna rörkopplingar på arbetsdäcket och fästbultar till hydraulkolven.
12. Manluckan har bristfällig tätning.
13. Mögel på inredningen.
14. Brandsläckaren är obrukbar.
15. Ankarspelet är rostigt och ur funktion.
16. Blindplugg saknas till loggens givare i motorrummet.
17. Bristfällig fastsättning av lanternamasten.
18. Bristfällig fastsättning av el-kablar och lådor med skyddslock saknas.
19. Märkning av kablar saknas.
20. Kopplingsschema saknas.
21. Räddningsstege saknas.
22. Instruktionspärm med manualer är ofullständig.

Kostnader

A.R. har lagt ned 25 000 kr på att åtgärda bland annat vatteninträngningen i bränsletankarna och motorn och har erhållit en offert på 36 250 kr för kompletterande arbete. Dessa poster utgör nedsättning av köpeskillning, vilket i dessa delar sammantaget uppgår till 61 250 kr. Både faktura och offert avser åtgärdande av nu angivna fel. Ett åtgärdande av den bristfälliga CE-märkningen skulle kosta 100 000 kr. Köpeskillningen ska därför nedsättas med detta belopp. Kravet på nedsättning av köpeskillningen uppgår således sammantaget till 161 250 kr.

Ett belopp på 7 000 kr avser inköp av ny skeppsdiesel och 2 750 kr destruering av förstörd diesel. Dessa kostnader har uppkommit pga. felen 2 och 3 ovan, och utgör skadestånd. Även utebliven rekreation, 37 500 kr, besiktningsskostnader, 5 000 kr, och transporter till och från varv, 5 000 kr, avser skadestånd. Sammantaget utgör således 57 250 kr skadestånd.

IW Fishing

Det är ostridigt att parterna år 2007 ingått ett avtal om köp av en båt, en IW 25 Fishing, samt att båten tillverkats av IW Fishing. Båten har dock ej byggts år 2002 utan tillverkningen har påbörjats år 2000 och avslutats år 2001 och den har tagits i bruk båtsäsongen 2002 vilket även framgår av avtalet, ingivet av käranden.

Från och med båtsäsongen 2002 till och med båtsäsongen 2006 har båten använts av IW Fishing som demonstrations- och testbåt. Under båtsäsongen 2007 stod båten uppställd för visning i en av IW Fishings uppvärmda lokaler. Innan båten ställts upp genomgick den service hos externt marinserviceföretag, kvitto avseende service har ingivits. Det framgår av det besiktningstillstånd motparten inhämtat, ingivet av käranden, att båten vid besiktningstillfället den 26 augusti 2008 hade gått cirka 400 timmar enligt båtens timmätare. Om man utgår från A.R:s uppgift om att båten endast gått 14 nautiska mil från tiden för leverans till tiden för besiktningstillfället skulle det beräknat enligt

försiktighetsprincipen innebära att båten då den försålles till A.R. hade gått cirka 397 timmar. Det bör i sammanhanget nämnas att en vanlig fritidsbåt i genomsnitt nyttjas cirka 40 timmar per båtsäsong. Att båten var ett demonstrationsexemplar är ostridigt och detta förhållande avspeglades även tydligt i det avtalade priset. Det har vidare varit mycket lätt att kontrollera båtens drifttid såväl vid av köparen före köpet företagen besiktning som vid leverans. Det förtjänar vidare att påpekas att nypris för en standardutrustad båt av samma typ år 2002 var 738 000 kr. Det kan sättas i relation till att A.R. under slutet av år 2007 betalade 615 000 kr för den aktuella båten som förvisso hade mycket extrautrustning men å andra sidan var ett välanvänt test- och demonstrationsexemplar. IW Fishing uppskattar att en ny båt med motsvarande utformning och utrustning torde haft ett nypris år 2007 om cirka 1 000 000 kr.

Det bestrids att IW Fishing under avtalsförhandlingarna eller i samband med köpet påstått att båten endast varit sjösatt för kortare provtur och i övrigt legat på land. Det bestrids vidare att M.J. i egenskap av representant för IW Fishing påstått att båten var ett demonstrationsexemplar i nyskick. Det torde vara alldeles tydligt att en båt som gått 5 säsonger och cirka 400 timmar, vilket skulle kunna sägas till antalet gångtimmar motsvara 10 normala båtsäsonger, inte är i nyskick.

Båten besiktigades före köpet av makarna R., som enligt egen uppgift är erfarna båtmän, den 24 november 2007 då den stod på land. Dessa omständigheter framgår av avtalet vari det även framgår att båten såldes med defekt ankarspel. Det framgår dessutom under punkten 2 sista st. i avtalet att säljaren ej åtagit sig att avhjälpa ankarspelets defekter. IW Fishing uppmanade också makarna R. att återkomma för att provköra båten vid senare tillfälle före leverans. Denna anmaning efterlevdes dock inte av käranden.

Båten levererades sjösatt och slutbetalades den 12 maj 2008. Kvittens avseende slutlikvid har ingivits av käranden. Inför leverans hade R.R. tillfrågat IW Fishing ifall han behövde ta med sig några dunkar diesel. M.J. lämnade då besked att hon bedömde att båtens dieseltankar var ungefär halvfylla med diesel samt att nämnda diesel skulle medfölja båten. Båten levererades och enligt tidigare uppgift från R.R. tankades båten återigen först i slutet av båtsäsongen. I stämningsansökan hävdas dock att tankarna fylldes på med 200 liter diesel en vecka efter den 15 maj 2008. Det har efterfrågats vilken uppgift som är den korrekta.

Då käranden den 8 augusti 2008 fått motorstopp ringde R.R. till IW Fishing och förklarade vad som hänt enligt hans uppfattning. T.J. vid IW Fishing föreslog då för R.R. att han skulle sticka ned en enkel pump i tankarna och pumpa bort det eventuella vatten och/eller de föroreningar som kunde finnas i tankarna för att begränsa eventuell skada.

Det bestrids att den företagna besiktningen per den 26 augusti 2008 skulle utgöra en leveransbesiktning. Besiktningen ägde rum tre och en halv månad, en hel båtsäsong, efter leverans. Av bilaga till besiktningsutlåtandet framgår att besiktningsmannen ej besiktigat motorn då densamma ej varit körbar, inte på grund av att den skulle ha havererat. T.J. har inte besiktigat båten den 29 augusti 2008.

Den 3 september 2008 möttes parterna för att diskutera. Parterna kunde dock inte enas om någon samförståndslösning vid det aktuella tillfället. Det bestrids att IW Fishing givit uttryck för att de ej förstått vilka fel båten påstås vara behäftad med. Däremot har IW Fishing vid upprepade tillfällen begärt att käranden ska precisera vilka köprättsliga fel käranden menar att säljaren ska svara för i anledning av ingånget avtal. IW Fishing har i andra hand begärt att besiktiga båten. Då den efterfrågade preciseringen påbörjats först i stämningsansökan trots att IW Fishing begärt att på egen bekostnad få vidta avhjälpande efter att eventuella fel i köprättsligt hänseende preciserats har säljaren avskurits sin rätt att själv företa avhjälpande i de delar käranden ombesörjt avhjälpande. Det bestrids att omständigheterna skulle varit sådana att det inte skäligen kunde krävas av käranden att avvakta avhjälpande eftersom precisering av påstådda köprättsliga fel ej skett. Vissa av de fel som påstås av käranden har ännu ej preciserats tillräckligt.

Skadeståndsskyldighet, belopp

- - -

Fel enligt besiktningsprotokoll

1. CE-märkning: Båten är CE-certifierad respektive CE-märkt. Båten har hela tiden varit CE-certifierad vilket torde vara ostridigt mellan parterna. I den del IW Fishing eventuellt brustit avseende märkningen eller dokumentationen har saknat material översänts till käranden i slutet av januari 2009. Försändelsen har mottagits av käranden och ej reklamerats varför den antas ha accepterats som fullgott avhjälpande i den delen. Frågan torde därmed vara utagerad.

2. Enkel typ av slang: IW Fishing bestrider att det förelegat fel, det har ännu inte preciserats vare sig vilket/vilka slangar/rör som avses, vilken typ av slang som använts, vilken typ av slang/rör som käranden påstår borde ha använts eller vilka standarder som åberopas. Kostnaden torde vara låg. Eventuellt fel har varit besiktningsbart. Bränsleslangar är en förbrukningsvara som med jämna mellanrum behöver bytas ut. IW Fishing har då båten tillverkats använt sig av bränsleledning inköpt särskilt för ändamålet via Navimo/Plastimo som är en ledande återförsäljare i Marinbranschen.

3. Otäta manluckor: IW Fishing bestrider att det förelegat fel, det bestrids även att luftningskanalerna till dieseltankarna skulle vara felkonstruerade. Luftningskanalerna är konstruerade med svanhalskonstruktion. Det har varit besiktningsbart var luftningarna mynnat och vilken typ av beslag de varit försedda med. IW Fishing har särskilt valt ett korrekt beslag som ligger slätt längs skrovet för att inga fiskeredskap skulle riskera att fastna. Om o-ringen till tanklocket varit försliten har det varit besiktningsbart och i vart fall utgör det normalt slitage i förhållande till båtens ålder och antal gångtimmar. Hade manluckorna varit så otäta som påstås, vore det uppenbart besiktningsbart. Att diesel har ett visst vatteninnehåll är ett mycket vanligt problem. Dieseltankar innehåller alltid en viss mängd vatten pga. kondens eller vattenhaltig diesel vid tankning. Kondens bildas när fuktig luft sugas in i tankarna genom dessas luftningskanaler eller vid tankning. Tankar i utomhusmiljö, särskilt i marin sådan, utsätts för temperaturskillnader i fuktig miljö. Under sensommaren blir nätterna kallare men dagarna är fortfarande solvarma. "Andningen" ökar och fukt fälls ut i tankarna. I en välfylld tank är kondensutfallet mindre eftersom luftvolymen är mindre. Upp till 1 procent vatten kan ackumuleras i en bränsletank genom kondens. Bränsle med vatten gör att mikroorganismer växer i tanken och bildar biofilm och geléartade ämnen som sätter igen bränslefilter, bränslepump och insprutningssystem. IW Fishing konstaterar att makarna R. och deras ombud vid olika tillfällen påstått att mellan 100 och 250 liter vatten funnits i dieseltankarna när de lämnat in båten till Motorcentrum i Hamburgsund. I besiktningsprotokollet nämns "hinkvis med vatten har enligt uppgift läckt in". IW Fishing har inte varit medvetna om någon vatteninträngning av den omfattning som påstås, ej heller om någon vatteninträngning över huvud taget utöver den ackumulation genom kondensvatten vilken beskrivits ovan. Båten är vidare försedd med ett speciellt vattenfilter vilket möjliggör avtappning av vatten. Det eventuella kondensvatten som bildas i tankarna samlas i botten av tankarna eftersom diesel har lägre densitet än vatten. Insugsröret som suger diesel ur tankarna till motorn sitter placerat en bit över botten på tankarna. Vid kraftig sjögång skulle en mindre mängd kondensvatten kunna nå insugsröret även med en mindre mängd kondensvatten i tankarna. Dåligt påskruvade tanklock eller tanklock som helt glöms att skruva på är en mycket vanlig orsak till vatteninträngning i båtbränsletankar.

4. Jordning av bränslesystem: IW Fishing bestrider att det föreligger något fel. Dieseltankarna är gjorda av plast och kan ej jordas. Skulle det förelegat brist var denna besiktningsbar. En eventuell brist är mycket lätt att åtgärda och kostnaden låg.

5. Bristfällig upphängning av motor/motorfundament rostiga: IW Fishing bestrider att fel föreligger. Eventuellt fel har varit besiktningsbart och i vart fall utgjort normalt slitage i förhållande till båtens ålder, skick, pris och antal gångtimmar. Det är gott om utrymme i det aktuella motorrummet och därför möjligt att besiktiga. En eventuell brist är lätt att åtgärda och kostnaden låg.

6. Det ska finnas en smörjanordning som saknas: IW Fishing bestrider att det föreligger fel. Plastbehållare behövs ej då slangen fungerar som kärl för oljan.

Eventuellt fel har varit besiktningsbart. En eventuell brist är mycket lätt att åtgärda och kostnaden låg.

7. Stöttor och pollare: Det föreligger inget fel, det påstådda felet har ej preciserats, trots åtagande av käreandebudet vid den muntliga förberedelsen 2009-05-14. Båten har aldrig varit avsedd att utrustas med halkip, i stället sitter en rulle monterad, det finns heller inga krav på halkipar. De aktre pollarnas placering kan på grund av båtens design ej förses med brickor. Eventuellt fel har varit besiktningsbart. En eventuell brist är mycket lätt att åtgärda och kostnaden låg.

8. Avsaknad av nödutgång: Det föreligger inget fel. Det finns inget krav på nödutgång från ruffen på denna båttyp eftersom motorn sitter ute under arbetsdäcket och utrymningsvägen ej överstiger fyra meter. Eventuellt fel har varit besiktningsbart.

9. Otäta ventiler och rutor: Det har inte förelegat fel vid leverans. Eventuellt fel har varit besiktningsbart och i vart fall utgör det normalt slitage i förhållande till båtens ålder, pris, skick och antal gångtimmar. Läckage vid styrhusrutor är typiskt sett ett problem som kan uppkommit över sommaren mellan leverans och besiktning.

10. Avsaknad av manuell länspump: Det föreligger inget fel då det finns en elektrisk pump. Det finns inget krav på dubbla länspumpar på båtar certifierade för klass C. Krav på dubbla pumpar gäller bara kategori A och B. Båten är certifierad i klass C. Eventuellt fel har varit besiktningsbart.

11. Hydraulik, servo: Det har inte förelegat fel. Systemet är självluftande på så sätt att luftning sker då ratten vrids. Skulle systemet innehållit luft vid leverans är det en enkel åtgärd att lufta systemet till en mycket ringa kostnad. Eventuellt fel har varit besiktningsbart och i vart fall utgör det normalt slitage i förhållande till båtens ålder, pris, skick och antal gångtimmar. Detsamma gäller eventuella rostangrepp.

12. Färskvattentankar, rör och ledningar: Det föreligger inget fel, felet har ej heller specificerats på ett tillräckligt sätt utan det har endast angivits att tätning är "tveksam". IW Fishing vitsordar att en slangklämma saknas, dock utgör detta inget fel. IW Fishing har vid den muntliga förberedelsen erbjudit sig att skicka en slangklämma, kåranden har ej återkommit och vi utgår därför ifrån att det åtgärdats, erbjudandet kvarstår dock. Eventuellt fel har varit besiktningsbart. En eventuell brist är mycket lätt att åtgärda och kostnaden låg.

13. Inredningens skick: IW Fishing bestrider att det utgör fel, eventuellt fel har varit besiktningsbart om det förelegat vid överlåtelsen och i vart fall utgör det normalt slitage i förhållande till båtens ålder, pris, skick och antal gångtimmar samt det ändamål den använts för. Mögel eller jordslag kan med lätthet uppstå under en mycket kort period och är typiskt sett ett problem som kan uppkommit över sommaren mellan leverans och besiktning.

14. Handbrandsläckare: Det har inte förelegat fel. Eventuellt fel har varit besiktningsbart. Manometern visade inte rött vid leverans utan trycket var snarare något högt. Det är normalt att brandsläckare behöver kontrolleras och eventuellt genomgå service, fyllas eller bytas ut, detta sker till en ringa kostnad och en ny brandsläckare kan kosta upp till 400 kr inkl mervärdesskatt.

15. Ankarspel: Det föreligger inget fel som köparen kan göra gällande eftersom ankarspelet angivits som defekt enligt båtkontraktet. Eventuellt fel har varit besiktningsbart.

16. Avsaknad av blindplugg till logg: Det har inte förelegat fel, blindplugg finns inte till alla modeller av ekolod. Det påverkar inte loggens funktion på något sätt att plugg saknas. Det innebär endast att det inte går att ta ur loggen när båten ligger i sjön. Eventuellt fel har varit besiktningsbart.

17. Lanternamasten: Fel har inte förelegat, eventuellt fel har varit besiktningsbart och i vart fall utgör det normalt slitage i förhållande till båtens ålder, pris, skick och antal gångtimmar, att dra åt bultarna till lanternamasten medför ingen kostnad och utgör därför ej heller fel. Lanternamasten är monterad med 2 st. bult och 1 st. skruv. Denna konstruktion har valts för att det ska gå relativt enkelt att demontera masten för landtransport med frigång

under ledningar, broar osv. Om kändan inte behöver ta dessa hänsyn kan masten monteras på annat sätt.

18. Fastsättning av kablar: Fel har inte förelegat, det påstådda felet har ej preciserats trots åtagande av kändandeombudet vid den muntliga förberedelsen 2009-05-14. Det fanns vid leverans en elektrisk lindragare som kändan efter leverans har demonterat, möjligen kan det hänga lösa kablar kvar sedan demonteringen, för dessa kan dock rimligen inte IW Fishing svara. Eventuellt fel har varit besiktningsbart. Kostnaden och arbetsinsatsen för att sätta fast eventuella lösa kablar torde vara ringa.

19. Märkning av kablar: Fel har inte förelegat, uppmärkningen har uppfyllt vid tidpunkten för överlåtelsen gällande krav. Eventuellt fel har varit besiktningsbart. Kostnaden och arbetsinsatsen för att märka eventuella omärkta kablar torde med hänsyn taget till båtens enkla elsystem vara ringa.

20. Kopplingsschema: har översänts i slutet av januari 2009, fel har inte förelegat, kändan har ej preciserat och ej heller återkommit med besked huruvida översänt kopplingsschema varit tillfyllest trots åtagande av kändandeombudet vid den muntliga förberedelsen 2009-05-14. Eventuellt fel har varit besiktningsbart.

21. Räddningsstege: Den har översänts i slutet av januari 2009, fel har inte förelegat. Kändan har ej återkommit med besked huruvida översänt räddningsstege varit tillfyllest trots åtagande av kändandeombudet vid den muntliga förberedelsen 2009-05-14. Eventuellt fel har varit besiktningsbart.

22. Instruktionspärm, manualer: Fel har inte förelegat, det är alltför oklart vad som påstås, det påstådda felet har ej preciserats trots åtagande av kändandeombudet vid den muntliga förberedelsen 2009-05-14. Eventuellt fel har varit besiktningsbart. Det har inte översänts kompletteringar då instruktionsbok och till båten hörande manualer fanns med vid leverans och det påstådda felet ej närmre preciserats.

Rätten att avhjälpa samt reklamation

IW Fishing har bestritt talan bland annat med hänvisning till att man inte beretts tillfälle att avhjälpa köprättsliga fel som IW Fishing eventuellt haft att svara för. Det framgår tydligt av den förprocessuella korrespondensen att IW Fishing hemställt om preciseringar för att kunna ta ställning till om det förelåg fel i köprättslig mening som IW Fishing hade att svara för. IW Fishing har inte motsatt sig att avhjälpa sådana fel om det skulle visat sig föreligga sådana. Tvärtom har IW Fishing uttryckligen uttalat en vilja att avhjälpa fel som de ansvarar för. Denna IW Fishings inställning har återspeglats under processens gång eftersom man successivt åtgärdat brister som kunnat utredas. Att notera är att detta är ett normalt förfaringsätt när det gäller försäljning av båtar då det är vanligt att det uppstår diskussioner om mindre brister. Det som avviker från det normala i det aktuella fallet är att det som av kändan påstås vara en leveransbesiktning sker först flera månader efter leverans och utan att svaranden bereds tillfälle att närvara. IW Fishing har i samband med att IW Fishing begärt preciseringar av vilka fel som gjorts gällande även begärt att, i händelse av att preciseringar ej lämnas, beredas tillfälle att besiktiga båten. Kändan har inte ens besvarat denna begäran. IW Fishing har uttryckligen därtill vid upprepade tillfällen i den förprocessuella korrespondensen meddelat kändan att de ej godkänt att svara för kostnader om kändan i strid med svarandens avhjälpanderätt skulle välja att anlita annan part för åtgärdande. Avhjälpanderätten är en uttryckligt lagstadgad grundsten inom köprätten.

Såvitt det nu går att bedöma har merparten av de av kändan påstådda felen ej reklamerats förrän det till stämningen bilagda besiktningsprotokollet upprättats och översänts. För det fall köplagen är tillämplig på avtalsförhållandet mellan parterna har reklamation skett för sent avseende de flesta påstådda felen och kändan har därmed förlorat sin rätt att göra dessa gällande.

Rekreation

Ersättning avseende förlorad rekreation/fritid kan vitsordas, för det fall rätten finner att A.R. förlorat rekreation samt att svaranden haft att svara för denna, intill ett belopp om 666 kr (333 kr x 2 dagar). Ersättning bestrids med

hänvisning till bland annat att det ej förelegat fel för vilket säljaren haft att svara, att käranden ej reklamerat på ett adekvat sätt, att käranden ej skadebegränsat på ett tillbörligt sätt samt att säljaren ej erbjudits möjlighet att avhjälpa eventuella fel. Vidare bestrids att A.R. som enligt egen uppgift är pensionär förlorat rekreation/fritid.

Vid den muntliga förberedelsen 2009-05-14 har J.W. uppgivit att han avser återkomma med en precisering avseende vilken faktisk tid båten ej varit brukbar med hänvisning till rättsfallet NJA 1992 s. 213. Någon precisering har ännu ej skett. Käranden har aldrig påstått att båten skulle användas i rekreationssyfte. Uppenbarligen har den ej heller använts för rekreation i nämnvärd omfattning under hela båtsäsongen 2008 då den enligt kärandens egen uppgift gått 14 nautiska mil. Hon har heller inte visat att hon på grund av fel i båten som IW Fishing haft att svara för förlorat sin möjlighet till rekreation.

Lagvalsfrågan

IW Fishing gör i första hand gällande att köplagen är tillämplig på köpet då båten köpts för att huvudsakligen användas i näringsverksamhet samt använts i näringsverksamhet.

Enligt 1 § 1 st. konsumentköplagen gäller den lagen köp av lösa saker som en näringsidkare i sin yrkesmässiga verksamhet säljer till en konsument huvudsakligen för enskilt ändamål. Med konsument avses en fysisk person som handlar huvudsakligen för ändamål som faller utanför näringsverksamhet. Lagen tillämpas således inte när en näringsidkare säljer en vara till en privatperson som ska använda varan huvudsakligen för ändamål i näringsverksamhet. A.R. och hennes make R.R. har under avtalsförhandlingarna uppgett att den aktuella båten passade perfekt för ändamålet att användas i driften av det naturreservat de enligt egen uppgift handhade skötseln om. IW Fishing vidhåller att köplagen är tillämplig på köpet då båten köpts för att huvudsakligen användas i näringsverksamhet samt använts i näringsverksamhet. Detta styrks av vad makarna R. uppgivit i avtalsförhandlingarna, att de efter köpet tankat skattebefriat fartygsbränsle vid sjömacken i Hamburgsund, att Föreningen Bevara Hjärterön vid flera tillfällen, däribland under båtsäsongen 2008, erhållit återbetalning av skatt på olja, gasol med mera och skeppsdiesel. Skatteverkets informationsmaterial och ansökningsblankett kring skattebefrielse på fartygsbränsle för annat än privat ändamål, vilka ingivits och åberopats, utvisar att skattebefrielse endast kan komma ifråga för näringsidkare.

- - -

Domskäl

A.R. har hörts under sanningsförsäkran. På hennes begäran har hållits vittnesförhör med R.R., T.H. och partssakkunnige A.J.

På IW Fishings begäran har förhör under sanningsförsäkran hållits med M.J. och T.J. Härutöver har på IW Fishings begäran vittnesförhör skett med Å.B. och partssakkunnige J.W.

På parternas begäran har vittnesförhör hållits med partssakkunnige A.S.

A.R. har som skriftlig bevisning åberopat besiktningsprotokoll från BBRs besiktningsman A.J., fakturor och offerter från T.H. och Sjöfartsverkets promemoria rörande brister i CE-märkning.

IW Fishing har som skriftlig bevisning åberopat dokumentation över båtens CE-märkning, CE-certifikat avseende år 2001 och 2007, utdrag från IMCI:s hemsida, bekräftelsebrev från IMCI, faktura samt utdrag som utvisar att betalning erlagts, annonskvitto, besiktningsprotokoll, kvittens avseende båtköpet, servicekvitto, Skatteverkets informationsmaterial och ansökningsblankett kring skattebefrielse på fartygsbränsle för annat än privat ändamål, utdrag från skattekontot och ansökan om organisationsnummer för ideella Föreningen Bevara Hjärterön samt föreningsstadgar avseende samma förening, förprocessuell korrespondens mellan parterna, kopia av rekommenderat brev från svaranden till käranden, kopia av bilagor till försändelsen, kvitto som utvisar brev och paketförsändelse och utskrift som utvisar att försändelsen mottagits samt skriftligt utlåtande från partssakkunnige

J.W.

Båda parter har som skriftlig bevisning åberopat det köpekontrakt som undertecknats av parterna.

A.R. har i allt väsentligt bekräftat vad som framförts sakframställningsvis med det tillägget att båten använts i huvudsak för föreningens ändamål och att detta inneburit transporter av fyrhjulig traktor, verktyg och stora mängder djurfoder.

Lagvalsfrågan

Vad först gäller frågan om tillämplig lag gör tingsrätten följande överväganden. I målet är ostridigt att båten sålts i IW Fishings näringsverksamhet och avgörande för tillämplig lag blir därför frågan om A.R. köpt båten i egenskap av konsument eller som näringsidkare. I konsumentköplagen definieras konsumenten som en fysisk person som handlar huvudsakligen för ändamål som faller utanför näringsverksamhet. Detta huvudsaklighetskrav innebär att det, för att vara fråga om ett konsumentköp, räcker att varan köpts för ändamål som faller utanför näringsverksamhet. IW Fishings skriftliga bevisning jämte A.R:s egna uppgifter innebär att båten köpts för och använts huvudsakligen för makarna R:s arbete i Föreningen Bevara Hjärterön. Nu angivna omständighet innebär att båten köpts för ändamål som huvudsakligen faller utanför näringsverksamhet. A.R. är därför att betrakta som en konsument och konsumentköplagen är därmed tillämplig.

Bevisbörda och beviskrav

Den första fråga tingsrätten prövar i sak är om det förelåg något fel i båten vid avlämnandet i maj 2008. För att kunna avgöra den frågan måste tingsrätten först ta ställning till vem som har bevisbördan samt vilket beviskrav som gäller.

Bevisbördan i fråga om fel i varan anses normalt åvila den som har varan, i det här fallet båten, i sin besittning (jfr prop 1984/85:110 s. 56, SOU 1979:36 s. 269 och 1984:25 s. 134 samt Hellner, Speciell avtalsrätt I. Köprätt, 1982, s. 164). Den bevislättning som anges i 20 a § konsumentköplagen är inte aktuell när det gäller existensen av fel utan avser enbart frågan om vid vilken tidpunkt konstaterade fel funnits.

Det nu angivna betyder att bevisbördan för att båten var behäftad med faktiska fel vid övergången åvilar A.R.

Nästa fråga är vilket krav som ska ställas på bevisningen för att A.R. ska anses ha fullgjort sin bevisbörda. Det normala beviskravet i tvistemål har inte någon närmare definition. HD har dock uttalat att det ska vara högt, men inte lika högt som i brottmål (se NJA 1986 s. 470). Det räcker dock inte att det görs klart mer sannolikt att fel finns än att så inte är fallet.

I sammanhanget kan det med hänsyn till vad HD uttalade i rättsfallet NJA 1991 s. 481 finnas skäl att överväga om förhållandena i detta mål ger anledning att helt eller delvis tillämpa ett lägre beviskrav än det normala. Det som enligt tingsrättens mening med särskild styrka talar mot en sänkning av beviskravet är att det är den som har varan i sin besittning som har den största möjligheten att utreda om det funnits fel. Säljaren av varan har i den situationen, till skillnad mot köparen, begränsade möjligheter att få fram egen utredning om detta. Ett sänkt beviskrav skulle därför kunna leda till svårigheter för en säljare att kunna bemöta påståenden om fel. Tingsrätten anser att det inte finns tillräckliga skäl att tillämpa ett sänkt beviskrav vid prövningen av om det överhuvudtaget fanns fel på båten.

För att kunna visa att båten har fel som är relevanta enligt konsumentköplagens bestämmelser måste A.R. därför nå upp till det normala beviskravet i tvistemål.

Vilka brister har båten?

De fel A.R. gjort gällande är hänförliga till de anmärkningar som återges i det besiktningsprotokoll som upprättats av A.J. den 26 augusti 2008.

Vad gäller de påstådda bristerna bestående i avsaknad av CE-certifiering har A.J. uppgett sig sakna närmare kännedom om dessa. Av betydelse för

bedömningen av denna fråga blir de uppgifter A.S. lämnat. Denne är sedan 1983 skeppsbyggnadsingenjör och sedan 2001 inspektör för IMCI, International Marine Certification Institute. Han CE-certifierar båtar i Sverige som är upp till 24 meter långa. A.S. får med hänsyn till sin gedigna bakgrund anses ha en mycket hög tillförlitlighet. Denne har berättat att CE-certifiering av en båt innebär att det finns viss standard för den aktuella båten. Om en båt säljs eller sjösätts 2002 är det de CE-regler som gällde vid den tiden som gäller för den båten. Om varvet tillverkar ytterligare en likadan båt räcker det för certifiering att varvsägaren upprättar ett s.k. Letter of conformity för att även den båten ska vara CE-certifierad. Den ska då uppfylla den standard som krävdes 2002. A.S. har tagit del av A.J:s besiktningsprotokoll och har vid genomgång av de däri angivna anmärkningarna inte funnit att någon av dessa utgör avvikelser från den CE-standard som gäller för båten. A.S:s uppgifter tillsammans med den av IW Fishing åberopade skriftliga bevisningen innebär att tingsrätten finner visat att båten var CE-certifierad och numera fått erforderlig märkning. A.R. har därför i det nu avhandlade hänseendet inte visat att fel föreligger.

När det gäller påståendet om bristande tätning av bränslebehållarnas manluckor, vilket har angivits vara orsaken till vatteninträngning i bränslebehållarna, gör tingsrätten följande övervägande. Frågan i målet är inte om vatteninträngning skett utan istället om bränsletankarnas lock varit otäta och därigenom orsakat vatteninträngningen. T.H:s uppgifter talar nämligen för att bränsletankarnas innehåll bestod av 25 procent vatten. Det är ostridigt att båten omedelbart efter överlämnandet i maj 2008 kördes utan problem i flera timmar. J.W., som är skeppsbyggnadsingenjör sedan 1967 och har trettio års erfarenhet av besiktning av såväl mindre fritidsbåtar som större lyxyachter, har uppgett att en sådan mängd vatten i bränslesystemet hade medfört att båten relativt omgående hade stannat. Tingsrätten finner därför uppenbart att vattnet inte fanns i bränsletankarna när båten överlämnades i maj 2008. A.R. har gjort gällande att bränsletankarnas manluckor var otäta vilket medfört vatteninträngning. Hon har till stöd för detta påstående samstämmigt med R.R. berättat att båten under gång passerades av stora fartyg som drev upp vågor, vilka sköljde över båtens däck. Varken A.J. eller de av IW Fishing åberopade vittnena har besiktigt manluckorna, eftersom dessa var bortmonterade redan före besiktningen. A.J. har uppgett att redan tankarnas utseende jämte det faktum att dessa varit fastskruvade rakt ner i plasten innebär att det kan bli problem att få locken täta. J.W., vars sakkunskap inte behöver betvivlas, har i denna del uppgett att om vatteninträngning skulle skett via tankarnas manluckor krävs att vatten blivit stående på däck. Den avrinningsmöjlighet som finns på båten omöjliggör detta. J.W. har dessutom sagt att båten borde ha läckt diesel vid sjögång om manluckorna hade varit så otäta som påstås. T.H., som tog emot båten omedelbart efter motorhaveriet, har uppgett att det inte var han utan annan personal på Motorcentrum som monterade bort manluckorna. Han har tillagt att han såg del av tätningsmassan och att denna var torr och smulig. A.S., som sedan flera år även driver ett varv i Göteborg, har i denna fråga uppgett att det inte är ovanligt att båtägare som söker hans hjälp har fått in vatten i tankarna när de tankat i slutet av båtsäsongen på mindre noggranna bränslestationer.

Vid en samlad bedömning av bevisningen och då det inte förefaller rimligt att bränsletankarna kunnat ta in vatten vid det av makarna R. angivna tillfället, kommer tingsrätten fram till att det inte kan anses utrett vad vatteninträngningen berott på och att det inte heller kan anses visat att bränsletankarna varit otäta.

Avviker båten från uppgifter som lämnats innan köpet avseende egenskaper och användning?

Frågan är här efter om de övriga anmärkningarna innebär att båten avviker från de uppgifter som gavs före köpet avseende båtens egenskaper och användning, vilka kan antas ha haft inverkan på köpet. Av köpekontraktet framgår att båten sålts i befintligt skick och med ett defekt ankarspel. A.R. har närmare hört angivit att M.J. upplyst att båten var i nyskick och att ankarspelet glappade. Dessa uppgifter har emellertid tillbakavisats av M.J. Ord står således mot ord vilket betyder att det inte är visat att båten avviker från vad parterna avtalat.

Har IW Fishing före köpet underlåtit att upplysa A.R. om sådana viktiga förhållanden rörande båtens egenskaper och användning som hon med fog kunnat räkna med att bli upplyst om?

Av 16 § 2 st. 2 p. konsumentköplagen framgår att en vara ska anses felaktig om säljaren före köpet har underlåtit att upplysa köparen om ett sådant förhållande rörande varans egenskaper eller användning som han kände till eller borde ha känt till och som köparen med fog kunde räkna med att bli upplyst om, under förutsättning att underlåtenheten kan antas ha inverkat på köpet. En förutsättning för regelns tillämplighet är bland annat att A.R. kunnat räkna med att bli upplyst om de förhållanden som föranlett anmärkningarna i besiktningsprotokollet.

I denna fråga blir av avgörande betydelse A.R:s möjligheter att själv genom sin undersökning av båten före köpet skaffa sig en uppfattning om dess beskaffenhet. Utgångspunkten vid denna bedömning är att såväl A.R. som hennes make R.R., i egenskap av öbor sedan tjugo år tillbaka, måste anses ha en betydligt större erfarenhet av olika slags båtar än vad genomsnittskonsumenten har. Denna bedömning vinner starkt stöd inte minst av R.R:s uppgifter om att han hanterat båtar sedan han var i förskoleåldern och att man inför köpet noggrant hade undersökt marknaden för denna typ av båtar. Båtens gångtimmar, att båten saknade nödutgång, stege, blindplugg, hade omärkta och lösa kablar, saknade manuell länspump, hade en sliten och möjlig inredning kan därför inte ha undgått makarna R. vid deras undersökning av båten. J.W. har härutöver beträffande de övriga anmärkningarna uppgett att dessa förhållanden hade varit möjliga att upptäcka för en erfaren båtägare. Slutsatsen blir därför att makarna R. vid undersökningen hösten 2007 själva haft möjlighet att iaktta de kvarvarande anmärkningar som anges i besiktningsprotokollet. Detta får till följd att A.R. därför inte med fog kunnat räkna med att bli upplyst om de nu angivna omständigheterna och att fel med stöd av 16 § 2 st. 2 p. konsumentköplagen därför inte föreligger.

Har båten varit i sämre skick än vad A.R. med hänsyn till båtens pris och övriga omständigheter med fog kunnat förutsätta?

Av 17 § konsumentköplagen framgår att även om en vara har sålts i "befintligt skick" eller med liknande förbehåll, ska den anses felaktig, om den är i sämre skick än köparen med hänsyn till varans pris och övriga omständigheter med fog kunnat förutsätta.

Villkoret "i befintligt skick" används särskilt ofta vid försäljning av begagnade varor och markerar att det är fråga om ett köp där man som konsument måste utgå från att näringsidkaren avser att inskränka ansvaret för varans beskaffenhet. Utrymmet att beakta konsumentens förväntningar om att varan skulle vara bättre än vad han utgick från vid köpet är därför av naturliga skäl begränsat.

Det angivna villkoret påverkar även det intresse konsumenten bör ha av att undersöka varan, eftersom han särskilt i dessa fall har anledning att noga göra detta.

Vid bedömningen av om varan är i sämre skick skall man i första hand ta hänsyn till "varans pris" och därutöver även beakta "övriga omständigheter". Som exempel på i vilka fall regeln kan vara tillämplig nämns i kommentaren (se Herre, Konsumentköplagen. En kommentar, 3 uppl., s. 214) att det till exempel kan tänkas att ett för såväl näringsidkaren som konsumenten dolt fel i varan motiverar ett pris som är avsevärt lägre än vad de utgått från när priset fastställdes. I dessa fall är det befogat att - trots villkoret "i befintligt skick" - låta näringsidkaren ansvara för det dolda felet.

Priset om 615 000 kr omfattade inte enbart båten utan även extra utrustning som spritkök, kompass, ekolod, GPS, stödsegel och lindragare. Nypris för båten var år 2002 738 000 kr vilket innebär att nypriset 2007 har varit högre. A.J. har i sitt besiktningsutlåtande angett att båten varit under normalt skick för sin ålder. Han har närmare hört uppgett att hans bedömning grundar sig på att båten var sju år gammal, men att den var ett visningsexemplar som inte varit i bruk särskilt mycket. J.W., som visserligen inte besiktigat båten, men som tagit del av fotografier och A.J:s besiktningsprotokoll, har för sin del anført att båten inte var i sämre skick än vad man kan förvänta sig av en sex till sju år gammal båt som gått 400 timmar, om man bortser från dåliga bränsleledningar och pollarnas fastsättning. J.W. har samtidigt konstaterat att bränsleledningarna är en förbrukningsvara och behöver bytas med jämna mellanrum och att kostnaden för byte av dessa och förbättring av pollarnas fastsättning är mycket

begränsad.

Utöver att båtens pris inte framstår som onormalt högt för en sex år gammal, begagnad båt med extrautrustning, beaktar tingsrätten sammanfattningsvis att båten sålts i befintligt skick, att makarna R. haft möjlighet att undersöka båten före köpet, att angivna brister varit synliga och att merparten av dessa framstår som ett resultat av normalt slitage. Tingsrätten kommer mot denna bakgrund fram till att båten inte varit i sämre skick än vad A.R. med fog kunnat förutsätta.

Domslut

Käromålet ogillas.

Hovrätten för Västra Sverige

R.R., som inträdde i A.R:s ställe, överklagade i Hovrätten för Västra Sverige och yrkade bifall till A.R:s talan vid tingsrätten.

IW Fishing Boats Aktiebolag bestred ändringsyrkandet.

Hovrätten (hovrättslagmannen Åke Thimfors, hovrättsråden Ola Zetterquist, referent, och Henrik Fernqvist samt rådmannen Kristian Andersson) anförde följande i dom den 1 mars 2013.

Hovrättens domskäl

Parterna har åberopat samma omständigheter till stöd för sin respektive talan som vid tingsrätten, dock att bolaget har förklarat att det numera godtar att tvisten ska lösas enligt konsumentköplagens bestämmelser.

Parterna har åberopat samma skriftliga bevisning som vid tingsrätten med undantag för den bevisning som bolaget åberopade där för att styrka att A.R. agerat som näringsidkare. Samma muntliga bevisning som vid tingsrätten har lagts fram, varvid ljud- och bildupptagningarna av förhören där har spelats upp och tilläggsförhör hållits med R.R. och T.H.

R.R:s yrkanden om nedsättning av köpeskilling och skadestånd vilar på påståendet att den båt som A.R. köpte av bolaget var felaktig. Han har åberopat dels att båten inte stämde överens med vad bolaget före köpet uppgett om båtens egenskaper och användning, dels att bolaget underlåtit att upplysa A.R. i vissa avseenden och dels att båten var i väsentligt sämre skick än A.R. med fog kunnat förutsätta.

Den först angivna grunden, dvs. påståendet att bolaget lämnat oriktiga uppgifter, har konkretiserats till att bolaget genom M.J. sagt att båten, bortsett från ankarspelet, var i nyskick. Påståendet, som bestritts av bolaget, har inte stöd i det skriftliga avtalet, som saknar uppgifter med sådan innebörd. R.R. hävdar alltså ett avtalsinnehåll som går utöver vad som kan utläsas av avtalstexten. Han har därför att styrka detta påstående. (Se härom Heuman, Bevisbörda och beviskrav i tvistemål, 2005, s. 305.) R.R:s påstående om lämnade muntliga uppgifter om båtens skick underbyggs endast av vad A.R. uppgett under sanningsförsäkran inför tingsrätten. M.J. har, också under sanningsförsäkran, förnekat att hon sagt att båten var i nyskick. Vid sådant förhållande kan vad R.R. hävdade om oriktiga uppgifter från säljaren inte anses styrkt.

Hovrätten övergår härefter till R.R:s grund att båten var i väsentligt sämre skick än A.R. med fog kunnat förutsätta. Denna grund vilar på påståendet att det vid överlämnandet förelåg 22 konkretiserade fel (se felförteckningen i tingsrättens dom). En första fråga vid prövningen av detta påstående om ursprungliga fel är var bevisbördan ska placeras.

Som tingsrätten anført anses bevisbördan för att ett ursprungligt fel förelegat normalt ligga på den som har varan i sin besittning (se, utöver de av tingsrätten angivna källorna, prop. 2001/02:134 s. 59 f., Ramberg, Köplagen, 1995, s. 116 f., och Heuman, a.a. s. 306). Det saknas skäl att i detta fall frångå den huvudregeln. Det är alltså R.R. som har bevisbördan för att det vid överlämnandet av båten förelegat sådana fel som han hävdade.

Frågan är därefter om det finns anledning att lindra beviskravet i förhållande till

vad som vanligen gäller inom civilprocessen; det lindrade kravet skulle i så fall innebära att det är tillräckligt att köparens påstående om ursprungliga fel är klart mera sannolikt än säljarens påstående om motsatsen. En bevislättning har ansetts böra komma i fråga när det är svårt för köparen, trots dennes besittning, att bevisa om det förelåg ett sådant fel vid riskövergången. Det kan t.ex. vara fallet vid svårkonstaterade fel som normalt framträder efter en längre tid eller vid fel som uppträder efter tekniskt komplicerade reparationer. Om bevissvårigheterna beror på att köparen inte undersökt den avlämnade varan finns det dock knappast skäl att sänka beviskravet. (Se rättsfallet NJA 1991 s. 481 samt Ramberg, a.a. s. 118 f. och Heuman, a.a. s. 306 ff.)

De fel som R.R. gjort gällande kan inte sägas ha varit svårupptäckta utan borde, om de förelåg före köpet, ha kunnat konstateras vid en gängse undersökning av båten. Till detta ska läggas att felen inte har uppträtt efter reparationsarbeten på säljarsidan. Med hänsyn härtill finner hovrätten inte skäl att genom bevislättning frångå det normala beviskravet i civilprocessen. Också vid ställningstagandet till frågan om vilka krav som ska ställas på bevisningens styrka vid prövningen av påståendet om ursprungliga fel ansluter sig hovrätten alltså till tingsrättens slutsats.

Vid prövningen av påståendet om ofullständig CE-märkning och påståendet om otäta manluckor till bränsletankarna jämte brister avseende påfyllningslocket och den därtill hörande frågan om vatteninträngning (punkterna 1 och 3 i felförteckningen) ansluter sig hovrätten till tingsrättens bedömningar. Påstådda fel under de punkterna är alltså inte bevisade.

Beträffande övriga åberopade ursprungliga fel antecknar hovrätten följande.

Vid köp av begagnade varor gäller att köparens befogade förväntningar på varans beskaffenhet bestäms främst av varans ålder, tidigare användning och pris. Vidare måste en distinktion göras mellan fel och vad som utgör normalt slitage på varan. Brister som uppstår till följd av normalt slitage utgör inte något fel som medför köprättsligt ansvar för säljaren.

Då en vara har sålts i "befintligt skick" eller med liknande allmänt förbehåll gäller som allmän köprättslig utgångspunkt att de krav som kan ställas vid en abstrakt bedömning sänks (se NJA II 1990 s. 179). Ett sådant allmänt förbehåll innebär inte att en köpare ska behöva acceptera vilken standard som helst, och ett villkor om "befintligt skick" kan inte tolkas som en svepande friskrivning (se t.ex. prop. 2001/02:134 s. 68). Ett villkor om befintligt skick innebär dock i allmänhet att konsumenten måste utgå från att säljaren avser att inskränka ansvaret för varans beskaffenhet (se Herre, Konsumentköplagen. En kommentar, 3 uppl. 2009, s. 213). Köparens förväntningar på varan bör därför dämpas av ett villkor om "befintligt skick" (se Håstad, Köprätt, 6 uppl. 2009, s. 239). Ett sådant villkor får därmed betydelse för frågan om vad som med fog kan förutsättas om varans beskaffenhet. Sammantaget måste förväntningarna på en fem år gammal båt som säljs med villkor om befintligt skick ställas relativt lågt om inte priset skulle vara nära nypriset för båten. I detta fall ligger köpeskillingen (615 000 kr inklusive extrautrustning) inte särskilt nära nypriset (738 000 kr exklusive extrautrustning).

Anmärkningarna om avsaknad av nödutgång i ruffen, avsaknad av länspump, avsaknad av jordning till bränslesystemet, avsaknad av märkning av kablar samt avsaknad av halkipar och brickor på aktre förtöjningspollare (punkterna 8, 10, 4, 19 och 7 i felförteckningen) får förstås som påståenden om bristande överensstämmelse med officiell standard. Som konstaterats ovan har de hävdade bristerna inte stått i strid med de vid den aktuella tiden gällande CE-föreskrifterna. R.R. har inte visat att nämnda brister är oförenliga med annan officiell standard. Här behandlade brister ska därmed inte anses utgöra köprättsliga fel.

Det förhållandet att båten varit i bruk under fem år måste innebära att köparen får räkna med en del smärre brister, t.ex. i ventiler och rutor, samt rostangrepp och mögel och behov av fastsättning av detaljer. Sådana uppgivna brister (punkterna 9, 11, 13 och 17 samt del av punkten 18 i felförteckningen) utgör således inga fel i köprättslig mening. Till denna kategori kan räknas också den obrukbara brandsläckaren (punkten 14 i felförteckningen), eftersom brandsläckare är en förbrukningsvara som kan behöva ersättas efter normalt slitage av båten.

Som hovrätten redan kommit fram till är det inte utrett att manluckorna varit bristfälligt tätade. Något köprättsligt fel föreligger därmed inte heller beträffande punkten 12 i felförteckningen.

Saknat kopplingsschema och saknad räddningsstege har enligt vad utredningen visar vid en senare tidpunkt tillställts A.R. Också en komplett instruktionspärm med manualer har enligt vad som framgått i ett senare skede överlämnats till henne. De brister som omnämns i punkterna 20-22 i felförteckningen har därigenom avhjälpats av säljaren.

Slutligen konstaterar hovrätten att några av anmärkningarna är opreciserade till sin karaktär och att de inte innefattar något påstående om att bristerna skulle påverka vare sig båtens funktion eller dess värde. Till dessa anmärkningar hör påståendena om brister i slangar och rör för bränsle, bristfällig fastsättning av el-kablar, avsaknad av lådor med skyddslock, bristfällig upphängning av motorn samt avsaknad av oljebehållare och blindplugg (punkterna 2, 18, 5, 6 och 16 i felförteckningen). Inte heller dessa uppgivna brister kan därför anses som fel. R.R. har beträffande påståendet om fel i ankarspelet (punkten 15 i felförteckningen) förklarat att någon ersättning inte begärs.

Sammanfattningsvis föreligger, med hänsyn tagen till båtens ålder, pris och tidigare användning och till det förhållandet att den sålts i befintligt skick, inget köprättsligt fel avseende de brister som upptagits i felförteckningen. Båten har därmed inte avvikit från vad A.R. med fog kunnat förutsätta vid köpet. Vid den bedömningen har hon inte med fog kunnat räkna med att bli upplyst om angivna brister i båten.

R.R:s talan ska alltså ogillas helt.

Hovrättens domslut

Hovrätten fastställer tingsrättens domslut.

Högsta domstolen

R.R. överklagade och yrkade att HD skulle förplikta IW Fishing Boats Aktiebolag att till honom betala 218 500 kr och ränta.

IW Fishing motsatte sig att hovrättens dom ändrades.

Målet avgjordes efter huvudförhandling.

HD (justitieråden Marianne Lundius, Gudmund Toijer, Göran Lambertz, Svante O. Johansson, referent, och Anders Eka) meddelade den 17 april 2015 följande dom.

Domskäl

Bakgrund och frågorna i HD

1. A.R. ingick ett avtal med IW Fishing den 30 november 2007 om köp av en båt av typ IW 25 Fishing. Båten, som hade annonserats ut som ett demonstrationsexemplar, är en arbetsbåt med ruff och öppet däck. Den är byggd av plast år 2001 samt har en längd om 7,6 meter, en bredd om 2,65 meter och ett djupgående om 0,75 meter. Båten var utrustad med en inombordsmotor av märket Yanmar och viss i avtalet angiven extrautrustning. Av avtalet framgår även att båten såldes i befintligt skick med ett "defekt ankarspel". Båten levererades i Kungsviken på Orust den 12 maj 2008 och användes därefter av A.R. och hennes make R.R.

2. Båten skulle flyttas från makarna R:s förtöjningsplats på Hjärterön den 8 augusti 2008. När motorn startades kom det ut en kraftig vit rök. Motorn stannade och kunde inte startas igen. Makarna R. tog i samband härmed båten till ett varv, Motorcentrum, för reparation. Det visade sig att orsaken till motorproblemet var att det hade kommit in vatten i bränsletankarna som sedan sugits in i motorn. A.R. lät då besiktiga båten. Besiktningen utfördes av A.J. I ett protokoll över besiktningen påtalade han ett antal bristfälligheter.

3. Med hänvisning till vissa i besiktningsutlåtandet angivna anmärkningar

väckte A.R. talan mot IW Fishing med yrkande om prisavdrag och skadestånd. Hon gjorde gällande att båten var behäftad med fel bl.a. i de avseenden som framgår av den felförteckning om 22 punkter som har antecknats i tingsrättens dom. Tingsrätten ogillade A.R:s talan, i huvudsak med hänvisning till att tingsrätten ansåg att fel i båten inte förelåg. Hovrätten har, efter det att R.R. övertagit A.R:s talan, fastställt tingsrättens domslut.

4. Parterna har i HD åberopat samma grunder som i hovrätten. Tvisten rör således i första hand frågan om fel föreligger i båten i olika avseenden. Det aktualiserar flera bevis- och rättsfrågor i anslutning till felbedömningen.

Rättslig reglering beträffande felbedömningen

5. I detta fall ska konsumentköplagen (1990:932) tillämpas. Den köpta varan ska enligt 16 § i den lagen vara av sådan beskaffenhet som konsumenten med fog har kunnat förutsätta (tredje stycket 3). Det innebär till en början bl.a. att varans kvalitet ska stämma överens med vad som följer av avtalet (första stycket). Vidare ska varan vara ägnad för de ändamål för vilka varor av samma slag i allmänhet används (andra stycket 1). Den ska också bl.a. stämma överens med den beskrivning som säljaren har lämnat om den (andra stycket 3) eller sådana uppgifter som har lämnats om varans egenskaper eller användning (19 § första stycket). Avviker varan från den sålunda angivna standarden är den felaktig.

6. Det finns i konsumentköplagen inte någon bestämmelse om köparens undersökningsplikt (jfr 20 § köplagen). Detta hindrar inte att köparens kännedom om ett visst förhållande kan få betydelse för felbedömningen.

7. Säljarens vetskap om varan kan också få betydelse för felbedömningen. Så är fallet om säljaren före köpet har underlåtit att upplysa köparen om ett sådant förhållande rörande varans egenskaper eller användning som han kände till eller borde ha känt till och som köparen med fog kunde räkna med att bli upplyst om. Om det kan antas att säljarens underlåtenhet har inverkat på köpet, ska varan anses felaktig (16 § tredje stycket 2 konsumentköplagen).

8. Frågan om varan är felaktig ska enligt 20 § konsumentköplagen bedömas med hänsyn till varans beskaffenhet när den avlämnades. Säljaren ansvarar för fel som har funnits vid denna tidpunkt även om felet visar sig först senare. Av 20 a § framgår att fel som visar sig inom sex månader efter den avgörande tidpunkten ska presumeras ha förelegat då.

Vad IW Fishing har uppgett beträffande båtens skick

9. En grund för käromålet är att båten inte stämde överens med de uppgifter som IW Fishings företrädare hade lämnat om att båten var i nyskick. På den punkten saknas det anledning att frångå hovrättens bedömning. R.R. kan därför inte göra gällande felansvar på denna grund.

10. Detta medför att de enskilda bristfälligheter som har påtalats får bedömas mot bakgrund av de övriga beskrivningar som IW Fishings företrädare lämnade beträffande båten i samband med köpet.

11. Att båten bjöds ut som demonstrationsexemplar medförde att A.R. kunde dra slutsatsen att den hade använts. Däremot säger det i sig inget om omfattningen av användningen. Parterna har uppehållit sig vid frågan huruvida A.R. informerades om att motorn hade cirka 400 gångtimmar vid överlåtelsen. Hur det faktiskt förhåller sig med gångtiden är inte klarlagt. R.R. har förnekat att A.R. upplystes om denna omständighet. Mot hans förnekande har IW Fishing inte visat att sådan information lämnades.

12. Däremot framgår av köpeavtalet att båten såldes i befintligt skick. Att en vara säljs i befintligt skick påverkar felbedömningen främst genom att köparens befogade förväntningar måste sänkas. Men även om en vara har sålts i befintligt skick eller med ett liknande allmänt förbehåll, ska den anses felaktig om den är i sämre skick än köparen med hänsyn till varans pris och övriga omständigheter med fog har kunnat förutsätta (17 § första stycket konsumentköplagen).

13. De nu behandlade uppgifterna om båtens skick får betydelse när det gäller att bedöma huruvida den var av sådan beskaffenhet som A.R. med fog kunde förutsätta.

Bevisbörda och beviskrav för de åberopade felen

14. Fel kan röra flera skilda faktorer eller rättsfakta. Det kan vara fråga om t.ex. vad som har avtalats om varan, huruvida en påstådd avvikelse förelåg eller inte, vad som utgör ett faktiskt fel och när i tiden ett fel förelåg. Samtliga dessa faktorer ingår i felbedömningen. Det är inte givet att bevisbörda och beviskrav är desamma för de olika faktorerna.

15. Bevisbördan i tvistemål ger uttryck för den risk som en bevisskyldig part löper för det fall ett rättsfaktum inte kan klarläggas. Bevisbördan för faktiskt fel i en köpt vara ligger som utgångspunkt på köparen (NJA 2013 s. 524 p. 5).

16. Beviskravet preciserar bevisbördans innebörd. De för tvistemål i allmänhet använda principerna är i regel vägledande för beviskravet när det gäller fel. Utgångspunkten är att den som har bevisbördan har att styrka eller visa att en viss omständighet föreligger (jfr bl.a. NJA 1993 s. 764 och NJA 2013 s. 524 p. 21).

17. Emellertid måste beviskravet för fel i vissa fall nyanseras, bl.a. utifrån vad som gäller för möjligheten att säkra bevisning och vad som kan förväntas av parterna i detta avseende. I vissa situationer kan beviskravet avse frågan om det finns ett orsakssamband mellan en bristfällighet och en inträffad skada. Ett sådant orsakssamband kan ofta vara svårt att visa. HD ansåg i rättsfallet NJA 1991 s. 481 att det är tillräckligt att den av beställaren angivna skadeorsaken framstår som klart mera sannolik än den som har åberopats av motparten.

18. Den materiella rättsregelns ändamål, t.ex. att skydda en svagare part, har ibland tillmätts betydelse på så sätt att beviskravet inte bör lägga hinder i vägen för ett förverkligande av detta ändamål. Av viss relevans kan även vara vad som allmänt sett framstår som sannolikt. Vidare kan felets typ ha betydelse för beviskravet. Det beviskrav som gäller beträffande fel i ett köpeobjekt kan därför i viss mån sägas variera beroende på omständigheterna i målet.

Otäta manluckor (felförteckningen p. 3 och 12)

19. Den tidigare nämnda besiktningen föranleddes i första hand av det motorproblem som båten råkade ut för i början av augusti 2008. R.R. har med stöd av besiktningsprotokollet i denna del hävdade att det föreligger fel i båten eftersom manluckorna till båtens bränsletankar var så bristfälligt tätade att för mycket vatten kom in i bränsletankarna. Bristfällig tätning har också gjorts gällande beträffande manluckorna till färskvattentankarna.

20. Det är utrett att vatten har funnits i bränsletankarna den 8 augusti 2008 och att motorn stannade på grund av att vatten sugits in via bränslesystemet. T.H., ägare till Motorcentrum där båten reparerades efter haveriet, har uppgett att det var fråga om så mycket som 20-25 procent vatten och att det smakade salt. Uppgiften har räknats fram utifrån en dunk som fyllts på Motorcentrum med vätska från tankarna. Även om det inte är klarlagt exakt hur mycket vatten som fanns i tankarna får det mot bakgrund av dessa uppgifter anses utrett dels att det i dessa fanns för mycket vatten, dels att det var fråga om salt vatten.

21. När det därefter gäller frågan om detta vatten har kommit in i tankarna till följd av att manluckorna varit otäta är frågan vilket beviskrav som bör gälla. Det ska då beaktas att det är fråga om ett fel där ett visst påstått orsakssamband ingår som ett moment. Det är förenat med särskilda svårigheter att lägga fram full bevisning om ett sådant fel. Därför bör ett något lägre beviskrav än annars uppställas. Det bör sålunda vara tillräckligt att den av R.R. anförda förklaringen till att vatten kommit in i tankarna framstår som klart mera sannolik än de övriga förklaringar som förts fram av bolaget (jfr NJA 1991 s. 481).

22. Beträffande utformningen av manluckorna och deras tätning är följande att anteckna. Båten är konstruerad på så sätt att två bränsletankar är integrerade i skrovet på var sin sida av båten. Locken på tankarna utgörs av manluckor, med någon kvadratmeters yta var, som också utgör en del av arbetsdäcket på båten. Manluckorna har en fläns som går ett par centimeter över kanten på tanken och mynnar ut i spygatt med avrinning till självläns. Luckorna är fastskruvade i tanksidornas topp.

23. Förekomsten av salt vatten i bränsletankarna ger ett visst stöd för R.R:s uppfattning att manluckorna var otäta. T.H. och A.J. har menat att om vatten har kommit in i bränsletankarna, så har det skett genom manluckorna. Mot detta har J.W. anfört att vatten inte kan komma in genom otäta manluckor utan att vatten blir stående på däck, något som inte påstås ha skett. Som framhållits av IW Fishing kan det också finnas andra förklaringar till förekomsten av vatten i tankarna.

24. Det föreligger inte någon närmare utredning om hur tätningen av manluckorna var beskaffad när de lyftes av. Vissa uppgifter har dock framkommit om tätningsmassan som har betydelse för bevisvärderingen.

25. T.J., som byggde båten år 2001, har uppgett att han använde tätningsmassa och skruvade fast manluckorna med en skruv var tionde centimeter. Han har vidare uppgett att han inte haft några problem med de övriga tre båtar som han byggt i den serie som den nu aktuella båten ingår i.

26. T.H. har uppgett att han kunde konstatera att den tätningsmassa som fanns kvar från bränsletankarna var torr och mjölig och att den var förstörd av ålder. Han kunde dock ta med sig en bit av tätningsmassan till en skeppshandel för att köpa ny. Han har inte kunnat säga hur tätningen sammantaget var beskaffad, eftersom det inte var han själv utan personal på hans varv som skruvade loss manluckorna.

27. Mot bakgrund av det anförda kan R.R. inte anses ha lagt fram sådan utredning som gör att det framstår som klart mera sannolikt att vatten kommit in i tankarna till följd av otäta manluckor än att förklaringen varit en annan. Han har därmed inte uppfyllt beviskravet i denna del.

28. Beträffande tätningen av manluckorna till färskvattentankarna har R.R. inte preciserat sitt påstående på annat sätt än att konstruktionen påminner om bränsletankarnas. Han kan därmed inte anses ha visat att det föreläggat ett fel i det hänseendet.

CE-märkning (felförteckningen p. 1, 4, 6-8, 10, 18 och 19)

29. En stor del av argumentationen i målet har rört CE-märkningen och då främst huruvida båten över huvud taget var CE-märkt och, om så var fallet, vid vilken tidpunkt detta skett.

30. Reglerna om CE-märkning för båtar grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv (94/25/EG) av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (fritidsbåtsdirektivet, numera kompletterat genom direktiv 2003/44/EG). Syftet med direktivet är att få en gemensam säkerhetsnivå och regler som tillåter att båtar i medlemsländerna säljs utan alltför omfattande administration. Mot bakgrund av direktivet infördes lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. Enligt lagen måste bl.a. nya och importerade fritidsbåtar uppfylla ett antal miljö- och säkerhetskrav. I anslutning till lagen har Sjöfartsverket utfärdat föreskrifter. I de vid tidpunkten för överlåtelsen gällande föreskrifterna (SJÖFS 1996:14) om säkerhets-, miljö- och marknadsföringskrav m.m. för fritidsbåtar, finns närmare bestämmelser om bl.a. vilka krav på konstruktion, prövning och märkning som ska uppfyllas för en riktig certifiering. Av föreskrifterna framgår att varje båt - utöver att den ska uppfylla vissa materiella krav - ska bära en permanent fäst skylt med bl.a. CE-märkning. Vidare framgår att en "skriftlig försäkran om överensstämmelse" ska fogas till ägarens instruktionsbok.

31. Den som tillverkar eller importerar en produkt eller en vara som omfattas av den nämnda regleringen ansvarar för att den uppfyller kraven när den släpps ut på marknaden. Om kraven inte uppfylls när produkten eller varan säljs, uppkommer frågan om säljarens köprättsliga ansvar. Detta är att bedöma enligt reglerna om faktiskt fel i 16-21 §§ konsumentköplagen.

32. I förevarande fall visar utredningen att International Marine Certification Institute, som är ett s.k. anmält organ enligt regleringen i direktivet, har certifierat den aktuella båttypen för åren 2001 och 2002. Båten var färdigtillverkad och togs i bruk under år 2002 genom att den användes som demonstrationsbåt i IW Fishings rörelse. Certifiering för båten fanns således vid

den tidpunkt då den togs i bruk. Det är därför också de då gällande certifieringskraven som gäller beträffande båtens beskaffenhet.

33. Det är klarlagt att båten vid avlämnandet år 2008 saknade såväl CE-skylt som försäkran om överensstämmelse. En köpare ska kunna utgå från att nämnda dokumentation av CE-märkningen medföljer vid försäljningen, och avtalet anger dessutom att båten har CE-märkning. Att skylt och försäkran saknades avviker därför från den standard som A.R. som köpare med fog kunde förvänta sig. Det föreligger således fel i båten i dessa avseenden.

34. Ett stort antal av de fel som R.R. gör gällande i målet går ut på att båten inte stämde överens med den standard som gällde för båten. Detta får förstås på så sätt att den inte uppfyller den standard som gäller för CE-märkning. De fel som kan hänföras hit är att bränslesystemet saknade jordning, att ett hylslager saknade oljebehållare, att förtöjningspollare saknade brickor, att nödutgång från ruffen saknades, att manuell länsypump inte fanns samt att kablar var bristfälligt fastsatta och märkta.

35. Olika officiella normer om hur en vara ska vara beskaffad utgör många gånger utgångspunkt för bedömningen av vilka förväntningar en köpare kan ställa på köpeobjektet. En köpare kan i regel inte utgå från att konstruktionen och utförandet är bättre än vad som följer av de normer som gällde när varan tillverkades, även om kraven sedermera har kommit att ändras. (Jfr t.ex. NJA 1997 s. 290 och NJA 2010 s. 286.)

36. Genom utredningen har framkommit att det inte ställdes några krav beträffande de nu behandlade bristfälligheterna enligt de regler om CE-märkning som gällde när båten färdigställdes och togs i bruk. Eftersom R.R. inte har anfört något ytterligare kring varför båten i dessa avseenden ändå ska anses avvika från vad han med fog hade kunnat förvänta sig, föreligger inte något fel i dessa avseenden.

Betydelsen av undersökning av båten (felförteckningen p. 7, 9 och 21)

37. De påstådda bristfälligheterna beträffande halkipar, tätning kring rutor och räddningsstege aktualiserar frågan om betydelsen av köparens undersökning.

38. Det finns i konsumentköplagen inte någon bestämmelse om en köpares undersökningsplikt (se p. 6). Konsumentköpsdirektivet lämnar inte heller utrymme för en lagstadgad undersökningsplikt vid konsumentköp (se artikel 2.3 Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG av den 25 maj 1999 om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier). Vad en konsument borde ha upptäckt vid en eventuell undersökning spelar därför inte någon roll för felbedömningen.

39. Avsaknaden av undersökningsplikt hindrar dock inte att konsumentens faktiska kännedom tilläggs betydelse; kännedom om en egenskap medför i regel att egenskapen anses avtalad. En avvikelse som en konsument uppenbarligen inte kunde undgå att lägga märke till vid en undersökning bör köparen inte - om han eller hon förstått betydelsen av den - kunna åberopa som fel enligt 16 § sista stycket konsumentköplagen (jfr 20 § första stycket köplagen och Johnny Herre, under medverkan av Jan Ramberg, Konsumentköplagen. En kommentar, 4 uppl. 2014, s. 252 ff.). Konsumentköpsdirektivet lägger inte hinder i vägen för en sådan tillämpning. En annan sak är att om konsumenten över huvud taget inte undersöker varan kan detta få betydelse för vilken standard som han eller hon med fog har kunnat förutsätta att varan ska ha, och därmed för vad som ska anses utgöra fel.

40. Makarna R. genomförde en undersökning av båten före köpet under hösten 2007. De var då uppe i båten när den stod inomhus varvid de gick runt och tittade på den. Det framstår som klart att de inte ens vid en sådan yttlig besiktning kunde undgå att lägga märke till de nu behandlade bristfälligheterna. Med hänsyn till makarna R:s erfarenhet av båtar måste de också ha förstått betydelsen av dem. De ska således antas ha känt till båtens skick i de här behandlade avseendena. Några fel i båten föreligger således inte beträffande dessa avvikelser.

Avtalets betydelse för vissa fel (felförteckningen p. 15, 20 och 22)

41. Enligt 16 § första stycket konsumentköplagen ska en vara åtföljas av de anvisningar som behövs för bl.a. dess användning och skötsel. Enligt det aktuella avtalet följde instruktionsböcker för motor, ekolod, GPS och båthandledning med liksom handledningar för CE-märkning. Utredningen i målet visar emellertid att fullständig dokumentation i vissa avseenden inte följde med vid försäljningen.

42. En "skriftlig försäkran om överensstämmelse" skulle ha fogats till ägarens instruktionsbok (se p. 30 och 33). Någon sådan fanns ostridigt inte vid avlämnandet och fel föreligger därför i det avseendet.

43. A.S. har uppgett att det inte finns något krav på att kopplingsschema ska finnas, men att det tidigare fanns krav på att ett s.k. blockschema skulle följa med båten. Inte heller detta har funnits vid avlämnandet. Det föreligger därför ett fel i båten också i detta avseende.

44. Det är ostridigt att båtens ankarspel var ur funktion vid besiktningen. M.J. har uppgett att hon berättade för A.R. att ankarspelet var defekt men att hon inte kunde säga annat än att det förmodligen berodde på glappkontakt. I avtalet har beträffande utrustningen vid försäljningstillfället antecknats att ankarspelet var defekt. Under sådana förhållanden har R.R. inte med fog kunnat förvänta ett felfritt ankarspel. Fel föreligger således inte i detta avseende.

Övriga påstådda avvikelser (felförteckningen p. 2, 3, 5, 11, 13, 14, 16 och 17)

45. Beträffande de påstådda bristfälligheterna vad avser bränslerör och bränsleslangar, tanklock, upphängning av motor, rostangripna rörkopplingar, mögelangrepp på inredning, brandsläckare, blindplugg samt lanternamast har hovrätten kommit fram till att dessa inte utgör fel. Det har inte framkommit något som ger HD anledning att göra en annan bedömning. Fel föreligger således inte heller i dessa avseenden.

Båtens allmänna skick

46. R.R. har förklarat att han även gör gällande att fel föreligger med hänsyn till båtens allmänt dåliga skick. Han har hänvisat till dels de ovan redovisade bristfälligheterna, dels vissa andra defekter som påtalades vid besiktningen.

47. En grundläggande förutsättning för felbedömningen är att köparen med rimlig grad av konkretion anger att det föreligger en avvikelse från en viss standard. I detta ligger att påståendet måste innefatta att båtens funktion, användning eller värde påverkas i något avseende. Säljaren måste - på motsvarande sätt som krävs för att reklamation ska anses ha skett - få konkreta uppgifter om avvikelsen för att kunna dels undersöka varans beskaffenhet, dels få möjlighet att avhjälpa felet. Redan med hänsyn härtill är vad R.R. gjort gällande om båtens allmänna skick inte att anse som ett fel.

Skulle säljaren ha upplyst om något förhållande?

48. Utredningen ger inte stöd för att fel skulle ha förelegat på den grunden att IW Fishing har brustit i sin upplysningsskyldighet.

Sammanfattning av felbedömningen

49. Vid avlämnandet av båten saknades dels en CE-skylt (se p. 30 och 33), dels en försäkran om överensstämmelse som skulle ha fogats till instruktionsboken (se p. 30, 33 och 42) och dels ett blockschema (se p. 43). Det förelåg fel i båten i dessa avseenden.

Reklamation har skett

50. För att köparen ska få åberopa att varan är felaktig krävs att han eller hon lämnar säljaren ett meddelande om felet i enlighet med vad som föreskrivs om reklamation i 23 § första stycket konsumentköplagen. Meddelandet ska lämnas inom skälig tid efter det att köparen märkt eller borde ha märkt felet. Ett meddelande som lämnas inom två månader efter det att köparen har märkt felet ska alltid anses ha lämnats i rätt tid. I detta fall är den avgörande tidpunkten för när reklamationsfristen börjar löpa alltså när köparen fått faktisk kunskap om felet.

51. Reklamation skedde i anslutning till besiktningen i slutet av augusti. Det har inte åberopats att A.R. fått kännedom om felen före denna tidpunkt. Reklamation har alltså skett i tid.

Vilka påföljder kan göras gällande i detta fall?

52. R.R. har krävt prisavdrag och skadestånd. IW Fishing har, beträffande de fel som förelåg i båten enligt det tidigare anförda, gjort gällande att avhjälpande har skett. Detta ska enligt bolaget ha skett genom att den skylt och den dokumentation som saknades sändes till T.H. den 29 januari 2009. R.R. har inte framställt några invändningar mot avhjälpandet.

53. Eftersom IW Fishing således har avhjälpit felen kan R.R. inte göra gällande några andra påföljder.

Slutsatser

54. R.R. har inte rätt till någon ersättning för fel i båten. Hovrättens domslut ska därför fastställas.

Domslut

HD fastställer hovrättens domslut.

HD:s dom meddelad: den 17 april 2015.

Mål nr: T 1691-13.

Lagrum: 16, 17, 23 och 27 §§ konsumentköplagen (1990:932).

Rättsfall: NJA 1991 s. 481, NJA 1993 s. 764, NJA 1997 s. 290, NJA 2010 s. 286 och NJA 2013 s. 24.

Sökord: Konsumentköp; Bevisbörda; Beviskrav; Fel; Undersökning
