



Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

**Dnr: Ju2020/03115/L2**

### **En ny lag om konsumentskydd vid köp och vissa andra avtal (SOU 2020:51)**

Motorbranschens Riksförbund (MRF) inkommer här - oaktat formell begäran från departementets sida - med följande remissvar.

*Motorbranschens Riksförbund, MRF, är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1 100 medlemmar på ca 1 500 platser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.*

#### **Felbegreppet – begagnade varor**

I ett cirkulärt samhälle torde handeln med begagnade varor öka i takt med att allt fler människor blir mer och mer miljömedvetna. Bilbranschen är en bransch som handlar med både nya och begagnade varor. I Sverige byter ca 1 miljon bilar ägare varje år, varav ca 500 000 försäljningar av begagnade bilar sker inom bilbranschen. Tillgången till begagnade varor till ett lägre pris gynnar den som av ekonomiska eller andra skäl inte vill köpa en ny vara. Samtidigt är det viktigt att som köpare sätta sig in i vad som kan förväntas av till exempel en begagnad bil och vara medveten om att man inte kan ställa samma krav på en begagnad vara som på en ny vara. Bilbranschen är en av de få branscher som säljer begagnade varor. Det råder inga tvivel om att bilen är ett bruksföremål som genom åren utsätts för förslitning och får mer eller mindre omsorg av tidigare ägare. Det ligger redan idag ett stort ansvar på en säljare att informera konsumenterna om bilens skick och kondition. Säljaren kan fullgöra denna informationsplikt genom en varudeklaration. I dagsläget använder MRF en varudeklaration som upprättas genom en branschöverenskommelse mellan MRF och Konsumentverket.

Uppgifterna i varudeklarationen avser bilens skick vid säljtillfället och grundar sig på provkörning och kontroll av bilens kondition och säkerhet. Bedömningen görs genom en fackmässig bedömning av bilens olika komponenter. En komponent som i varudeklarationen fått bedömningen "N" är i normalskick i förhållande till bilens körsträcka och ålder. Bedömningen "O" innebär att en komponent har osäker funktion/viss försämring jämfört med normalt skick, men fortfarande fungerar. Bedömningen "O" kan till exempel betyda att det finns rostskador eller slitageskador som ännu inte är av så allvarlig art, men som det



finns skäl att vara uppmärksam på. Bedömningen "F" görs då någonting är felaktigt, saknas eller kräver reparation. På av varudeklarationen finns även information om vad som generellt kan betecknas som fel på en begagnad bil, då särskilt med hänsyn till bilars medellivslängd och totala körsträcka.

Sammantaget måste ett köprättsligt fel på till exempel en begagnad bil bedömas utifrån en sammantagen bedömning utifrån felets art, dess ålder, miltal, historik och vilka förväntningar det är rimligt att ha på en bil som använts och slitits i kanske flera år. Om ett fel uppkommer som inte kan ses som normal förslitning och inte finns upptaget i varudeklarationen kan köparen vara ansvarig för. I nuvarande förarbeten till konsumentköplagen (proposition 1989/90:89) resonerar i princip enbart utifrån köp av nya varor. MRF efterfrågar därför i den nya lagen en särskild och tydligare reglering gällande köp av begagnade varor och ett mer utförligt resonemang i kommande förarbeten gällande felbegrepp på begagnade varor.

### ***Fel som visar sig inom ett år efter varans avlämnande***

När det gäller köp av nya bilar – eftersom dessa säljs med minst 2 åriga funktionsgarantier – ser MRF inga hinder mot ett införande av en förlängning av presumtionsregeln med ytterligare 6 månader. När det däremot gäller reklamationer av begagnade varor, blir frågan betydligt mer komplicerad – där behovet av en förlängning även starkt kan ifrågasättas - vid bedömningen av fel som visar sig inom den föreslagna ettåriga presumtionsregeln. När det gällande tvister om köp av begagnad bil - utöver frågan om det visats att felet inte fanns vid köpet (tex genom testprotokoll eller VDN), blir ofta frågan om det är förenligt med felet eller varans art att felet kan ha funnits vid köpet. Även här noterar MRF att nuvarande förarbeten innehåller föga vägledning (idag enbart om reklamationer av tomater). Resonemang om varans art (dvs om det kan ses som ett köprättsligt fel) blir givetvis även här väsentlig om varan är såld begagnad. När det gäller bilar, som utvisats i praxis i ARN, är det vanligt förekommande även med plötsligt uppkomna fel, där även bilen i sig har diagnossystem som talar om när felet uppkommer. MRF efterfrågar här tydligare resonemang i lagens förarbeten gällande rekvisitet förenligt med varan och felets art.

### ***Avhjälpan***

Vid ett köprättsligt fel på en vara, ny eller begagnad, har säljaren i regel rätt att avhjälpa felet för att undgå andra påföljder. En bil i sig är en tekniskt komplicerad produkt – där orsaken till ett fel ibland kan vara svårfunnet - till exempel intermittenta fel som är svåra att hitta och avhjälpa. Med hänsyn till bilens pris och till skillnad fr andra varor är det inte heller varken skäligt, möjligt eller hållbart att företa en omleverans. Vanligt förekommande är även att köparen kommer tillbaka till säljaren för att det har uppstått ett fel som vid säljarens undersökning inte visar sig. Samtidigt bör här beaktas att köparen har den egentliga bevisbördan för att ett köprättsligt fel faktiskt föreligger. Ibland behöver även bilen i fråga felsökas och provköras en längre tid för att konstatera felet. För att underlätta för konsumenten vid köprättsliga fel ställs ofta en lånebil till förfogande, vilket innebär att det besvär som det innebär att bilens fel inte behöver innebära att konsumentens vardagsituation inte fungerar. I många fall är även bilen brukbar med det aktuella felet.



I nuvarande förarbeten (proposition 1989/90:89) finns ett resonemang om att köpare "i normalfallet" inte skall behöva acceptera mer än två avhjälpningsförsök. Något resonemang om produktens komplexitet, felets art och huruvida kunden erhållit en ersättningsprodukt under reparationstiden förs inte i någon större omfattning. Detta har tyvärr, utan lagstöd, skapat felaktig allmän rättsuppfattning om att en kund alltid har rätt att häva ett köp efter två misslyckade avhjälpandeförsök. Två avhjälpningsförsök kan säkert för många andra varor och även för många fel även på bilar vara nog för många fel, men att se två avhjälpningsförsök som en stupstock varefter andra påföljder än avhjälpande ska bli aktuella gagnar vare sig konsumenter, säljare eller vår miljö samt saknar även i vid komplicerade fel rättsligt stöd. MRF efterfrågar därför en tydligare och mer pragmatiskt resonemang - om avhjälpande inom skäligen till och antalet avhjälpningsförsök - i den nya lagen.

### **Nyttoavdrag**

MRF vill även avslutningsvis lyfta frågan om nyttoavdrag vid hävning av köp. Den branschöverenskommelse som finns mellan Konsumentverket och MRF (MRF:s leveransvillkor personbilar) - för att bl.a. underlätta för alla parter att veta vad som gäller vid en hävningssituation - är idag utgångspunkten vid de bedömningar som görs gällande bilköp mellan säljare och köpare. MRF noterar att ARN - trots rådande branschöverenskommelse och som tillämpats av ARN närmare 15 år emellanåt valt att bortse från denna överenskommelse, som i många fall dessutom utgör avtalsinnehåll. Någon enhetlig praxis från ARN:s sida förekommer inte och det har i många fall visat sig att nämnden anser att nyttoavdraget för billiga bilar skall vara proportionerligt högre än för dyrare bilar. MRF anser således att det i den nya lagen om konsumentskydd bör finnas utrymme för att det skall vara möjligt att avtala om ett nyttoavdrag. Jfr här nuvarande konsumentköplag (41 § 2 st) om möjligheten att avtala om ett på förhand bestämt skadeståndsbelopp vid avbeställning (Jfr även p 11 i Branschöverenskommelsen med KOV och MRF - Leveransvillkor personbilar)

David Norrbohm  
Jurist  
MRF