

CAND. MERC. STUDERENDE

Vintereksamen 2010-2011

Ordinær eksamen

Skriftlig prøve i: 31240 Videregående formueret

Varighed: 3 timer

Hjælpemidler: Alle

Den 20. maj 2010 indgik lønmodtager Henriette Larsen (leasingtager), Hinnerup, aftale med leasingselskabet Leas (leasinggiver), Aalborg, om leasing af en ny Volvo S60 til privat brug. Aftalen var gældende fra den 1. juni 2010 og tre år frem, og det årlige kilometertal blev aftalt til maksimalt 20.000 km, i alt 60.000 km i aftaleperioden. Aftalen er gengivet i uddrag nedenfor. Den ekstraordinære engangsydelse, som leasinggiver opkrævede ved leasingaftalens indgåelse, udgjorde 40.000 kr. Herudover opkrævede leasinggiver 2.500 kr. i såkaldte ”etableringsomkostninger”. Dette beløb udgjorde godtgørelse for de arbejdstimer, leasinggiver gennemsnitligt anvendte på at forberede leasingaftalen, f.eks. kreditvurdering af leasingtager, kontakt med sælger, udarbejdelse af kontrakt mv.

Aftalen var, at leasingtager selv skulle afhente bilen hos en autoforhandler i Århus, Søren Sørensen Biler (sælger), der havde solgt bilen til leasinggiver som led i leasingarrangementet. Den 1. juni afhentede Henriette bilen hos sælger. Den 20. juni, lige inden sommerferien, fik Henriette at vide, at hun skulle skifte arbejdssted fra Århus til Randers. Som følge heraf bad hun leasingselskabet om lov til at hæve det årlige kilometertal til 25.000 km, i alt 75.000 km i aftaleperioden. Dette accepterede leasinggiver. Der udarbejdedes herefter et kort tillæg til den oprindelige kontrakt, idet den månedlige leasingydelse nu ville udgøre 4.500 kr. Tillægget, som beskrev ændringen i kilometertal og fremtidig pris, blev tilsendt Henriette til underskrift. Henriette tilbagesendte det underskrevne tillæg, der herefter trådte i kraft den 1. juli 2010.

Henriette var tilfreds med bilen indtil den 13. december 2010, hvor klimaanlægget ikke gik i gang, da hun om morgenen startede bilen i indkørslen til sit hus i Hinnerup. Henriette ringede til sælger, som rekvirerede assistance fra Falck. Der var tale om en mangel, som umuliggjorde kørsel i det hårde vintervejr, og som sælger hæftede for. På grund af ventetid hentede Falck først bilen kl. 11:00. Henriette havde ringet til sin arbejdsgiver, og hun fik lov til at afspadsere de 4 timer, hvor hun ikke var arbejde pga. det hændte, idet hun først ankom til Randers kl. 12:00 efter at have taget bussen fra Hinnerup.

Om eftermiddagen ringede sælger og fortalte, at bilen først kunne blive lavet færdig midt på ugen, idet der var tale om en konstruktionsfejl ved bilmodellen, hvorfor mange holdt stille i øjeblikket. Som følge heraf, var reservedelene i restordre. Volvo Sverige ville i den anledning afholde udgifterne for de første tre dages leje af anden bil. Henriette lejede herefter en bil i Århus, som hun hentede samme eftermiddag, og sendte en mail til Leas om det passerede.

Den 14. december var en lastbil på vej fra Sverige til Danmark med reservedelene til at lave klimaanlægget, men pga. glat føre ved Malmø, forulykkede lastbilen, og reservedelene blev ødelagte. Som følge heraf måtte sælger endnu engang bestille reservedele, der ankom til Århus tidligt om morgenen den 16. december. Sælger gik straks i gang med reparationen, og den 16. december lidt over 12 var bilen færdig. Sælger ringede til Henriette for at fortælle, at bilen var klar, men da Henriette var til frokostpause, tog hun ikke telefonen. Sælger efterlod derfor en besked på telefonsvareren om, at bilen var færdig til afhentning. Pga. travlhed fik Henriette først aflyttet sin telefon kl. 16, men da var det for sent at hente bilen.

Næste dag, fredag den 17. december 2010, tog Henriette allerede kl. 06.00 til Århus, hvor hun først afleverede udlejningsbilen ved at parkere bilen foran udlejningsfirmaet og smide nøglen i den dertil indrettede nøgleboks.

Hun tog herefter en bus til sælger, hvor hun afhentede bilen kl. 07.00. Bilen havde stået på en frit tilgængelig parkeringsplads uden for sælgers værksted, og nogle havde forøget hærværk på bilen om natten ved at ridse lakken med et skarpt instrument. Det kostede 10.000 kr. at lave denne skade. De 6.000 kr. dækkedes af den af Henriette tegnede kaskoforsikring, mens de resterende 4.000 ikke dækkedes som følge af den aftalte selvrisiko på Henriettes kaskoforsikring.

Samme eftermiddag modtog Henriette en mail fra udlejningsfirmaet, som havde hævet 1.750 kr. på hendes kreditkort for brug af udlejningsbilen. Beløbet var opgjort således:

Leje af bil: 5 dage a'500 kr. pr. påbegyndt dag fra den

13/12 kl. 17:00 t.o.m. den 17/12 kl. 06:30 i alt kr. 2.500 kr.

Kredit fra VOLVO SVERIGE AB: -1.500 kr.

Påfyldt 30 liter diesel a 10 kr. pr. liter 300 kr.

Gebyr 150 kr. for påfyldning af diesel 150 kr.

I alt 1.450 kr.

Henriette kontaktede nu Leas, og bad dem om at godtgøre hende følgende beløb:

Leje af bil 2 dage:	1.450 kr.
Bus Hinnerup-Randers 13/12-2010	53 kr.
Bus Randers – Århus for at afhente lejet bil	70 kr.
Bus fra biludlejer-Volvo Århus	19 kr.
Tabt arbejdsfortjeneste	1.000 kr.
Skade på bil ifm. reparation (selvrisiko):	4.000 kr.
Reduktion af leasingafgift 13/12 til 16/12 4 dage á 4500/30	600 kr.

Leas protesterede staks mod at betale noget beløb, idet:

- man ikke mente at skulle betale noget beløb for leje af bilen, da reparationen under normale omstændigheder ville have været færdig den 15. december, idet det var Henriette og ikke Leas som skulle bære risikoen for lastbiluheldet;
- såfremt man var forpligtet til at betale noget af lejen, var det kun for 1 dags leje, idet Henriette burde have hentet bilen senest den 16. december;
- såfremt man var ansvarlig for at betale hele eller dele af lejen, var man ikke forpligtet til at betale gebyret for påfyldning af diesel, idet Henriette i givet fald ikke havde varetaget Leas interesser ved at aflevere bilen, således at der påløb gebyr for påfyldning. Hun burde derfor have påfyldt diesel inden aflevering;
- man ikke under nogen omstændigheder kunne være ansvarlig for at betale udgifter til diesel i forbindelse med leje af bilen;
- man ikke var ansvarlig for at erstatte selvrisikoen i forbindelse med skaden på bilen efter reparationen;
- man ikke var ansvarlig for at erstatte udgifter til bustransport eller tabt arbejdsfortjeneste samt at
- man ikke ville reducere leasingbeløbet med de 600 kr. som krævet af Henriette

Leas henviste i det hele til kontraktens bestemmelser samt almindeligt gældende regler og principper. Herudover gjorde man modregning gældende, idet man havde glemt at opkræve et gebyr på 1.250 kr. for ændring af leasingaftalen i juni måned (tillægsaftalen af 20. juni 2010).

Henriette nægtede, at Leas kunne gøre modregning gældende, og afviste ligeledes Leas argumenter med henvisning til kontrakten og almindeligt gældende regler og principper.

Giv en begrundet redegørelse for, hvorledes tvisten skal løses mellem parterne.

Uddrag af kontrakt:

LEASINGKONTRAKT

§ 1 - Anvendelsesområde

1. Disse betingelser finder anvendelse ved aftale om leasing af personbiler, formidlet og/eller etableret gennem en bilforhandler, eller indgået direkte mellem parterne.
2. Ved bil-leasing forstås en transaktion, ved hvilken
 - a. en part (leasinggiver) indgår eller overtager en aftale (leasingaftalen) med en anden part (leasingtager), efter hvilken denne gives ret til at benytte den leasede bil (leasingbilen) mod betaling af en løbende ydelse (leasingydelse);
 - b. Leasinggiver erhverver leasingbilen ifølge aftale (købsaftalen) med bilforhandleren (leverandøren), som er bekendt med, at der er eller vil blive indgået en leasingaftale, eller selv har indgået denne;
 - c. Leasingtager vælger og specificerer selv leasingbilen;

Betingelserne finder anvendelse på billeasing-aftaler vedrørende biler, der er bestemt til privat anvendelse.

(...)

§ 7 - Leasinggivers ansvar

(...)

2. Leasinggiver hæfter overfor leasingtager for mangels- og forsinkelseskrav vedrørende bilen svarende til de ufravigelige regler herom i købeloven, hvis leasingtager havde købt bilen hos leverandøren.

Leasinggiver transporterer herved som køber og ejer af bilen sine rettigheder overfor leverandøren vedrørende sådanne krav til leasingtager, således at leasingtager tillige kan gøre de nævnte mangels- og forsinkelseskrav gældende mod leverandøren.

(...)

4. Leasinggiver hæfter dog under ingen omstændigheder over for leasingtager for erstatning på grund af afsavn af bilen eller andre indirekte tab.

5. Såfremt bilen er under reparation på grund af mangler eller lignende, som leasingtager ikke bærer risikoen for jfr. § 10 påvirkes leasingtagers pligt til betaling af leasingydelser ikke af leasingtagers afsavn af bilen i op til 3 hverdage.

Ved afsavn af bilen herudover, er leasinggiver, uden for de i § 10 nævnte tilfælde, forpligtet til at stille en bil til rådighed for leasingtager, indtil afhjælpning er sket eller at reducere leasingydelsen svarende

til afsavnsperioden ud over 3 dage.

6. Vedrørende produktansvar påtager leasinggiver sig ikke yderligere forpligtelser over for leasingtager, end hvad der følger af ufravigelig lovgivning.

§ 10 - Risiko

Leasingtager bærer risikoen for leasingbilens ødelæggelse, forringelse, beskadigelse eller bortkomst (herunder tyveri) fra leveringstidspunktet og indtil leasingbilen er tilbageleveret til leasinggiver.

Hvis leasingbilen ødelægges, forringes, beskadiges eller bortkommer - uanset af hvilken årsag - skal leasingtager straks underrette leasinggiver herom.

Rettevejledning:

Besvarelsen af opgaven kræver, at den studerende er i stand til at systematisere de enkelte dele af problemet, at analysere de enkelte problemer korrekt med henvisning til de rette obligationsretlige regler og principper og argumenterer fyldestgørende for de valgte løsninger.

Idet der ikke foreligger speciel lovregulering af leasingkontrakter, skal de i opgaven indeholdte problemstillinger løses efter parternes kontrakt (aftalefortolkning) samt efter almindelige obligationsretlige grundsætninger og *analogier* fra bl.a. købeloven.

kontrakten § 1 findes en nøje definition af leasing samt af parterne i kontrakten.

Det fremgår af § 1, at det er leasinggiver, der køber bilen af bilforhandleren (leverandøren), og at leasingtager derfor ikke er ejer af bilen, men kun får en brugsret til denne. Udgangspunktet må derfor være, at leasinggiver ift. leasingtager hæfter som udlejer, og at det er leasinggiver som skal rette krav mod leverandøren, hvis bilen er mangelfuld.

Det fremgår dog af § 7, at leasinggiver hæfter over for leasingtager for mangels- og forsinkelseskrav som hvis leasingtager havde købt bilen hos leverandøren, og at leasinggiver transporterer sine rettigheder overfor leverandøren vedrørende sådanne krav til leasingtager, således at leasingtager tillige kan gøre de nævnte mangels- og forsinkelseskrav gældende mod leverandøren. Reglerne, som i givet fald skal anvendes, må være de forbrugerkøberetlige regler.

Der er ikke tale om, at konstruktionsfejlen i bilen har forvoldt skade på andre ting eller personer, hvorfor det er en alvorlig fejl at diskutere produktansvar.

Dette må være et kreditorskifte ved aftale, jf. Lærebog kap. 12 ff., særligt s. 50 ff., der derfor ikke kræver bil-leverandørens samtykke. Dog må det bemærkes, at leasinggiver med formuleringen *tillige* ikke har afskrevet leasingtager muligheden for at *også* rette mangels- og forsinkelseskrav mod leasinggiver.

Henriette Larsen må altså som udgangspunkt kunne rette krav mod såvel billeverandøren som mod leasinggiver, jf. kontraktens ordlyd og almindelige obligationsretlige grundsætninger om kreditorskifte.

Ad krav om erstatning for udgifter til leje af bil kr. 1.450)

Det første krav består for det første af udgiften til en lejebil i 2 dage, dvs. 2 * 500 kr., i alt kr. 1.000 kr. Leasinggiver vil her ikke betale beløbet, der hidrører perioden fra dag 4-5, idet leasingtager må bære risikoen for lastbiluheldet i Sverige. Hvis lastbilen ikke var forulykket, var reservedelene ankommet således, at bilen havde været repareret inden for de første 3 dage. Med andre kræver leasinggiver ansvarsfrigørelse, idet man ikke har handlet culpøst, sml. Lærebogen kap. 6, s. 318 ff.

Det fremgår af § 7, stk. 5, 2. led, at ved afsavn af bilen ud over 3 dage, jf. 1. led, uden for de i § 10 nævnte tilfælde, er leasinggiver forpligtet til at stille en bil til rådighed for leasingtager, indtil afhjælpning er sket eller reducere leasingydelsen svarende til afsavnsperioden ud over 3 dage. Det fremgår af § 10, at leasingtager bærer risikoen for leasingbilens ødelæggelse, forringelse, beskadigelse eller bortkomst (herunder tyveri) fra leveringstidspunktet og indtil leasingbilen er tilbageleveret til leasinggiver.

I dette tilfælde vedrører årsagen til forsinkelse ikke direkte de i § 10 nævnte tilfælde, der vedrører skade mv. ved selve leasingbilen, som *leasingtager* bærer risikoen for. Der er tale om en hændelig skade (lastbiluheldet), sket i en misligholdelsessituation, hvor bilen ikke er i leasingtagers besiddelse, der ligeledes betyder, at leasingbilen ikke kan stilles til rådighed til tiden for leasingtager. Der falder herefter tilbage på kbl. § 78, idet sælger (billeverandør og hermed også leasinggiver) er forpligtet til at afhjælpe mangler og bærer forsinkelsesrisikoen herved. Dog følger det af § 80, at omfanget af erstatningspligten er begrænset til tilfælde af bl.a. tilsikring og forsømmelse. Efter disse bestemmelser kunne der argumenteres for, at leasinggiver er ansvarsfri, da billeverandøren principielt ligeledes ville være ansvarsfri.

Det skal dog her i anden række bemærkes, at leasinggiver selv fraviger disse principper i § 7. Der er således *ingen* forbehold af nogen art i § 7 som dækker netop denne situation, idet der generelt tilbydes erstatningsbil eller reduktion i leasingafgiften ud over de 3 dage, som leasingtager må undvære bilen.

Evt. tvivl må fortolkes til forbrugerens gunst, jf. aftl. § 38b. Dette følger også af almindelige obligationsretlige grundsætninger om risiko, jf. Lærebogen kap. 4, s. 158 f. Selvom leasinggiver altså ikke har handlet culpøst, må leasinggiver bære risikoen for forsinkelsen jf. kontraktbestemmelserne, sml. Lærebogen kap. 6, s. 318 ff. Der er næppe tale om force majeure der kan fritage for ansvar.

Som følge heraf, må leasinggiver som udgangspunkt hæfte for forsinkelsen udover de 3 dage. Dette må betyde, at leasinggiver i hvert fald skal betale for lejen af bil indtil reparation har fundet sted. Dog kræver det tillige, at leasingtager får besked om at bilen er klar. Allerede den 16. december lige over middag meddeles det til leasingtager, at bilen er færdig, men først om eftermiddagen aflyttes telefonsvareren. Hvis leasingtager havde aflyttet telefonen den 16. december over middag, kunne den sidste dags leje da have været undgået? Dette kræver, at leasingtager havde kunnet tage fri fra arbejde og køre til Århus og hente bilen. Man kan næppe kræve, at leasingtager tager fri for arbejde. Det var for sent at hente bilen efter kl. 16 (nøglerne skal jo have af leverandøren der har repareret bilen), hvilket jo nogenlunde svarer til normal arbejdstid, og derfor forekommer det tvivlsomt, om leasingtager ud fra tabsbegrænsningsregler har været forpligtet til at afhente bilen hurtigere end hun gør, nemlig tidligt den næste dag, hvorved der påløber en ekstra dags leje. Et argument kunne dog være, at hun kunne have afleveret lejebilen, og herefter kørt med

bus mv. – dette må dog så omvendt betyde, at hun har et krav på forholdsmæssig reduktion af leasingydelsen for 1 dag.

Samlet må konklusionen være, at leasinggiver bærer risikoen for det hændelige uheld med lastbilen, der medfører forsinkelse af reparationen, hvilket indebærer, at leasinggiver hæfter for dag 4-5, for dag 4 i hvert fald for lejeudgiften, for dag 5 dog muligvis kun for reduktion af leasingafgiften, hvilket dog er svært helt at afgøre på grund af utilstrækkelige oplysninger i sagen.

For så vidt angår betaling for diesel, må denne udgift bæres af leasingtager selv. Brændstofudgifter bæres normal selv af leasingtager, og dette ændres ikke af, at brændstoffet anvendes i en lejebil. For så vidt angår det teoretiske spørgsmål om evt. forøgede brændstofudgifter pga. manglen ved leasingbilen (f.eks. forøget brændstofforbrug i lejebilen eller forøgede kilometer kørt), henvises til samme standpunkter som i det følgende.

Gebyret for påtankning af bilen kan sandsynligvis ikke forlanges erstattet, idet leasingtager nok ud fra tabsbegrænsningspligten må bære denne udgift selv (jf. lærebogen s. 262 ff.).

Ad krav om erstatning for rejseudgifter og tabt arbejdsfortjeneste)

Leasingtager kræver udgifter til transport samt til tabt arbejdsfortjeneste betalt af leasinggiver. Der er her tale om et tab, som i udgangspunkt er omfattet af erstatningspligten, jf. reglen om positiv opfyldelsesinteresse, men i denne situation har leasinggiver dog klart fraskrevet sig ansvaret for "afsavn af bilen eller andre indirekte tab", jf. § 7, stk. 4. Hvad omfatter dette? Dette er der ikke umiddelbart noget der indikerer. Der er således tale om en teknisk betegnelse, som nok ikke mange forbrugere er klar over hvad betyder, jf. princippet i afl. § 38b. Normalt vil tabt arbejdsfortjeneste dog blive kategoriseret som et driftstab, som betegnes et indirekte tab, sml. U 1972.614, Lærebogen kap. 5, s. 264, hvorfor dette tab omfattes af ansvarsfraskrivelsen. For så vidt angår udgifter til transport må det bemærkes, at dette næppe heller kan erstattes, også fordi leasingtager normalt selv afholder udgifter til brændstof, som hun jo skulle have afholdt, havde hun haft bilen til rådighed (- sparede udgifter, Lærebogen kap. 5, s. 261.).

Ad krav om erstatning for skade på bil)

Som ovenfor nævnt fratager kontrakten leasinggiver for risikoen for skade der rammer bilen fra levering indtil tilbagelevering. Dette er en fravigelse af den normale regel om, at *ejer* bærer risikoen, jf. Lærebogen kap. 4, s. 153 ff, men skyldes, at det er leasingtager som tegner og betaler forsikring, som det også fremgår af opgaven. Som udgangspunkt må leasingtager altså selv betale selvriskoen. Skal leasinggiver være ansvarlig, må leasinggiver – eller billeverandøren jf. § 7, stk. 2 – have udvist culpa, idet leasinggiver tillige hæfter for dennes mangels- og forsinkelsesansvar efter købeloven. Det kan her diskuteres, om hensættelse af bilen på en offentlig tilgængelig parkeringsplads er culpøst, idet der ud fra loyalitetsgrundsætninger skal tages vare på leasingtagers interesser.

En anden løsning kan være at sige, at risikoreglen ikke gælder, når leasingtager ikke har bilen i sin varetægt, idet den pga. misligholdelse er overladt i leasinggivers varetægt eller i nogens varetægt, som leasinggiver hæfter for. Her er man altså ude af kontraktens § 7 og § 10, og falder derfor tilbage på hovedreglen, res perit domino, jf. også om lejeforhold Lærebogen kap. 4, s. 158. Der kan også henvises til princippet i kbl. § 17.

Ad krav om reduktion i leasingydelsen)

For så vidt angår krav om reduktion i leasingydelsen, kan henvises til kontrakten § 7, hvori dette reguleres. Kravet må derfor afvises. Der henvises dog til ovenfor, hvor det kan tænkes, at der er reduktion for 1 dags leje, såfremt udgiften til lejebil for dag 5 ikke anerkendes.

Ad krav om modregning med 1.250 kr.)

Et krav om modregning kan som udgangspunkt kun bestå, såfremt der består et krav som er retskraftigt, medmindre der er tale om modregning mellem konnekse fordringer. Der er tale om konnekse fordringer, hvorfor der er udvidet modregningsadgang selv med ikke-retskraftige fordringer (Lærebogen del II, s. 157). Det er derfor ligegyldigt, at kravet først fremsættes sent ift. til forældelsesregler, men er dette tilsvarende gældende ift. indsigelse af, om kravet – der ikke har været fremsat før – overhovedet eksisterer? Dette er ikke behandlet i pensum, men problemet bør ses af den dygtige studerende.

Det skal her bemærkes, at Henriette ved indgåelse af den oprindelig aftale, betalte et gebyr for oprettelse af leasingaftalen mv. på 2.500 kr. Dette kan tale for, at Leas med rette kan hævde, at Henriette bør forvente, at en udarbejdelse af et tillæg tilsvarende skal bekostes af leasingtager. Såfremt dette antages, bør passivitet (efterbetaling) dog ligeledes diskuteres. Der er således gået ½ år før gebyret opkræves, som en modregningserklæring i forbindelse med parternes opgør i december. Om denne periode er for lang, er dog tvivlsom.