

Fimmtudaginn 19. desember 2002.
 Nr. 276/2002. **Ástríður Helga Helgadóttir**
 (Einar Gautur Steingrímsson hrl.)
 gegn
Bresti Karlssyni
 (Kristinn Hallgrímsson hrl.)

Lausafjárkaup.

Á krafðist viðurkenningar á riftun á samningi hennar og Þ um bifreiðakaup og skaðabóta á grundvelli þess að bifreiðin hefði verið haldin verulegum göllum og að beitt hefði verið svikum við kaupin. Tekið var fram að Á og tveir menn á hennar vegum, sem tóku sér góðan tíma í að kynna sér ástand bifreiðarinnar, hefðu átt að sjá að eitthvað væri athuga-vert við topp bifreiðarinnar og umbúnað framrúðu en sprunga í henni gaf sérstakt tilefni til frekari athugunar. Þá var ritað í afsalið að bifreiðasali hefði vakið athygli kaupanda á þeim möguleika að fá óháðan aðila til að meta ástand bifreiðarinnar en það lét Á farast fyrir. Með vísan til 47. gr. kaupalaga nr. 39/1922 gat Á því ekki borið fyrir sig galla á bifreiðinni. Var því hvorki fallist á kröfu Á um riftun né skaðabætur og Þ því sýknaður.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðrún Erlendsdóttir, Garðar Gíslason og Haraldur Henrysson.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar 14. júní 2002. Hún krefst þess aðallega, að viðurkennd verði riftun hennar á samningi aðila 17. júlí 2000 um kaup á bifreiðinni HR 170, Toyota Landcruiser árgerð 1986, og stefnda verði gert að greiða sér skaðabætur, 141.281 krónu, auk endurgreiðslu kaupverðs, 500.000 krónur, samtals 641.281 krónu. Til vara krefst hún skaðabóta úr hendi stefnda, 555.510 krónur, og til þrautavara afsláttar, 200.000 krónur. Í öllum tilvikum er krafist dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá stefnubirtingardegi, 23. júlí 2001, til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms verður hann staðfestur.

Áfrýjandi greiði stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti svo sem í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Ástríður Helga Helgadóttir, greiði stefnda, Þresti Karlssyni, 150.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 15. mars 2002.

Mál þetta var höfðað 23. júlí 2001 og dómtekið 19. febrúar 2002.

Stefnandi er Ástríður Helga Helgadóttir, kt. 250858-2489, Jórufelli 8, Reykjavík.

Stefndi er Þröstur Karlsson, kt. 060751-2859, Bugðutanga 3, Mosfellsbæ.

Dómkröfur stefnanda eru þær aðallega, að viðurkennd verði með dómi riftun stefnanda á samningi aðila dagsettum 17. júlí 2000 um kaup á bifreiðinni HR 170, Toyota Landcruiser árgerð 1986, og að stefnda verði gert að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð 141.281 króna, auk endurgreiðslu kaupverðs 500.000 krónur eða samtals 641.281 krónu. Til vara er krafist skaðabóta úr hendi stefnda að fjárhæð 555.510 krónur. Til þrautavara er krafist afsláttar að fjárhæð 200.000 krónur. Í öllum tilvikum er krafist dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá stefnubirtingardegi til greiðsludags.

Þá er þess krafist að gjafsóknarkostnaður stefnanda verði greiddur úr ríkissjóði og að stefndi verði dæmdur til að greiða málskostnað að skaðlausu eins og mál þetta væri ekki gjafsóknarmál.

Dómkröfur stefnda eru þær aðallega að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda en til vara að stefnufjárhæð verði lækkuð verulega. Þá krefst stefndi málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Málsatvik og helstu ágreiningsefni

Forsaga málsins er sú að 8. nóvember 1998 festi Þórarinn Ingi Úlfarsson kaup á bifreiðinni Toyota Landcruiser árgerð 1986 með fastskráningarnúmerið HR 170. Hinn 8. júní 2000 keypti hann Nissan Patrol bifreið af stefnda og tók stefndi bifreiðina HR 170 upp í sem hluta af kaupverðinu. Bílasala Guðfinns hafði milligöngu um viðskiptin og sá sölumaðurinn Katrín Eiðsdóttir um söluna. Þóra Sædis Bragadóttir, eiginkona Þórarins Inga, hafði veg og vanda að þessum bílaskiptum og skrifaði hún undir afsalið 8. júní 2000 fyrir hönd eiginmanns

síns. Kaupverð var tilgreint 700.000 krónur. Hún bar fyrir dómi að er hún hafi ætlað að láta bifreiðina HR 170 ganga upp í kaup á annarri bifreið hafi henni verið sagt að um tjónabíl væri að ræða sem ekki yrði tekinn upp í nýja bifreið. Hún hafi hins vegar ekki vitað að bifreiðin væri skökk. Hafi hún komið þessum upplýsingum á framfæri við sölumann hjá Bílasölu Guðfinns sem hafi hringt og fengið það staðfest. Hún kvaðst ekki hafa fært þetta í tal við stefnda heldur hafi þau eingöngu skrifað undir skjöl og tekist í hendur. Stefndi bar á sama hátt um samskipti þeirra Þóru og kvaðst ekki hafa verið upplýstur um það á bílasölnni eða síðar að um tjónabíl væri að ræða.

Stefndi tók bifreiðina HR 170 ekki í notkun þar sem hann hugðist selja hana aftur. Setti hann bifreiðina til sölu á Bílasölu Guðfinns og var uppsett verð 750.000 krónur.

Stefnandi bar fyrir dómi að hún hafi á þessum tíma verið að leita sér að jeppa-bifreið, farið á margar bílasölur og skoðað marga slíka. Hún hafi fengið að reynslu-aka bifreiðinni HR 170 á Bílasölu Guðfinns og líkaði vel að aka henni. Hún hafi skoðað bifreiðina tvisvar eða þrisvar sinnum með bróður sínum og kunningja, sem hún kvað hafa mikla reynslu af bifreiðum en ekki vera sérfræðinga. Hún kvaðst hafa ekið bifreiðinni nokkuð langar leiðir, litist vel á hana og ekkert sett út á útlit hennar. Hún hafi ekki verið upplýst um að um tjónabíl væri að ræða og ekki ráðist í kaupin ef hún hefði vitað það. Hún minntist þess ekki að hafa rætt við stefnanda áður en af kaupunum varð.

Stefndi var erlendis þegar stefnandi falaðist eftir bifreiðinni. Sölumaður á Bílasölu Guðfinns hafði samband við hann símleiðis og gaf stefnandi honum fyriræmi um að selja ekki bifreiðina undir 500.000 krónum. Hinn 17. júlí 2000 var síðan gengið frá afsali vegna bifreiðarinnar og var eiginmaður stefnanda, Agnar Róbert Snorrason skráður kaupandi en Jón Hólm Gunnarsson sölumaður ritaði undir afsalið fyrir hönd stefnda. Stefndi bar fyrir dómi að hann hefði ekki beinlínis gefið Jóni umboð til undirritunar en samþykkt umboð hans eftirá. Afsalið var ritað á afsalseyðublað frá bílasölnni „Hjá Kötun“.

Sölumaðurinn Jón Hólm bar fyrir dómi að stefnandi hefði skoðað bifreiðina óvenjulega, verið með hana í allt að fjórar klst. í senn og meðal annars farið með hana til manns sem unnið hafi við viðgerðir. Í ferilskrá bifreiðarinnar hafi komið fram að hún hefði verið í eigu VÍS og hafi hann bent stefnanda og þeim sem með henni voru á að leita frekari upplýsinga hjá VÍS. Hann mundi ekki hvort stefndi hefði vitað að um tjónabíl væri að ræða.

Stefnandi varð þess var við kaupin að sprunga var í framrúðu bifreiðarinnar og bar sölumaðurinn Jón að ákveðið hafi verið að seljandi skyldi standa að beiðni til tryggingarfélags um greiðslu rúðunnar úr framrúðutryggingu.

Eftir að stefnandi fékk bifreiðina keypti hún nýja hjólbarða og fjaðrabúnað undir hana. Þá leitaði hún til verkstæðis og hugðist láta skipta um framrúðu. Þar

kom í ljós að erfiðleikum var háð að skipta um rúðuna þar sem umgjörð hennar hafi verið skökk. Gunnar Jóhannsson bar fyrir dómi að hann hafi fengið það verkefni að skipta um framrúðuna en hann hafi á ævinni skipt um u.þ.b. 200.000 slíkar. Hann hafi ekki átt von á að erfitt yrði að skipta um rúðuna. Þegar gamla rúðan hafi verið tekin úr hafi komið í ljós að ryð. Þá hafi bifreiðin virst svo skökk að slípa hefði þurft af rúðunni til að koma henni í. Hafi hann ekki viljað taka ábyrgð á að setja nýja rúðu í þar sem hann hafi talið að leka myndi með rúðunni. Þá gæti það valdið erfiðleikum ef rúðan brotnaði úti á landi. Hann taldi að slípað hefði verið ofan af þeirri rúðu sem verið hafi í bifreiðinni. Hann kvað ekki algengt en þó koma fyrir að slípa þyrfti af rúðum í tjónabílum og taldi það ekki mikið verk. Ekkert varð úr að ný framrúða væri sett í bifreiðina.

Stefnda var sent bréf frá lögfræðiráðgjöf FÍB 10. ágúst 2000 þar sem lýst var yfir riftun á kaupum bifreiðarinnar auk þess sem krafist var endurgreiðslu kaupverðs gegn afhendingu bifreiðarinnar. Lögmaður stefnda hafnaði riftunarkröfu kaupanda með bréfi til FÍB 28. ágúst 2000.

Með bréfi FÍB dags. 7. september 2000 til lögmanns stefnda var m.a. tilkynnt um það að óskað yrði eftir mati dómkvadds matsmanns til að skoða og meta ástand bifreiðarinnar. Matsmaður var dómkvaddur 17. nóvember 2000 og matsgerð skilað 18. desember 2000. Í matsgerðinni kemur fram að ekki fari á milli mála að bíllinn hafi lent í tjóni á toppnum. Toppurinn sé illa réttur, rúðugat ekki í máli, hurðastafir beggja megin skemmdir og falli ekki að hurð. Matsmaðurinn mat viðgerðarkostnað samtals 519.200 krónur og taldi að bíllinn stæði ekki undir viðgerð. Taldi hann að sanngjarnt verð fyrir svona illa viðgerðan bíl væri 300.000 krónur miðað við 17. júlí 2000. Þá taldi hann tjón á þaki bifreiðarinnar sýnilegt og mjög áberandi.

Bifreiðin hefur verið í geymslu síðan 6. október 2000 og stefnandi þurft að standa skil á geymslugjaldi. Þá lét stefnandi gera endurbætur á bifreiðinni áður en ljóst var hvaða göllum hún var haldin. Stefnandi hefur hvorki greitt tryggingariðgjöld né þungaskatt heldur hvíla þau gjöld nú á bifreiðinni.

Sem fyrr segir stóð stefnandi að kaupum á umræddri bifreið en afsal var gefið út til eiginmanns hennar Agnars Róberts Snorrasonar. Kaupandi bifreiðarinnar framseldi stefnanda 18. júní 2001 allar kröfur á hendur stefnda vegna bifreiðaviðskiptanna.

Málsástæður og lagarök aðila

Aðalkrafa stefnanda um riftun er byggð á því að bifreiðin hafi verið verulega gölluð við söluna og er vísað um það til mats dómkvadds matsmanns. Ekki hafi komið fram í þeim gögnum sem kaupanda hafi verið afhent við söluna að bifreiðin væri tjónabifreið og kaupandi hafi ekkert um það vitað. Framburði Jóns Hólm Gunnarssonar sölumanns um vitneskju stefnanda er mótmælt sem

ótrúverðugum og röngum. Stefnnda hafi mátt vera ljóst að upplýsingar um það að bifreiðin væri tjónabifreið hefðu verulega þýðingu fyrir kaupanda. Bifreiðin hafi ekki verið skoðuð af óháðum aðilum.

Stefnandi byggir á því að sölumaður sá sem annast hafi sölu á bifreiðinni og ritað undir afsal fyrir hönd stefnda hafi sviksamlega leynt stefnanda mikilvægum upplýsingum við sölu bifreiðarinnar. Svik umboðsmanns stefnda verði að lita á með sama hætti og stefndi hefði sjálfur beitt svikum. Svik leiði til þess að galli sé alltaf álitinn verulegur og því eigi stefnandi réttmæta riftunarkröfu.

Þá hafi stefnandi sýnt fram á með framlagðri matsgerð að bifreiðin hafi ekki haft þá kosti sem áskildir hafi verið. Gallarnir hafi verið svo verulegir að réttlæti riftun.

Stefnandi byggir skaðabótakröfu sína vegna galla á bifreiðinni meðal annars á því að stefndi hafi haft svik í frammi og/eða vanrækt upplýsingaskyldu sína en hvort atriði fyrir sig leiði til skaðabótaskyldu. Þar af leiðandi skuli stefndi einnig dæmdur til greiðslu vangildisbóta sem miði við það að gera stefnanda eins settan og að samningurinn hafi aldrei verið gerður. Vangildisbótakrafa stefnanda að fjárhæð 141.281 króna sé annars vegar vegna 104.971 króna endurbóta sem gerðar hafi verið á bifreiðinni í góðri trú, enda muni stefndi njóta góðs af endurbótunum. Hins vegar hafi stefnandi þurft að greiða 36.310 króna geymslugjald fyrir tímabilið frá 6. október 2000 til 1. mars 2001.

Af hálfu stefnanda er á því byggt, að ef skilyrði riftunar verði talin fyrir hendi án þess að skilyrði skaðabóta séu uppfyllt, verði stefndi eftir sem áður dæmdur til endurgreiðslu vegna þeirra endurbóta sem stefnandi hafi látið gera á bifreiðinni og nemi 104.971 krónum, enda endurbæturnar stefnda til hagsbóta og unnar í góðri trú.

Stefnandi kveður þungaskattur og tryggingaiðgjöld ógreidd og telur að þau eigi að falla á stefnda ef riftun fái stöðgildi.

Telji dómur galla bifreiðarinnar ekki svo verulega að forsendur riftunar séu fyrir hendi þá byggir stefnandi varakröfu sína um skaðabætur á því að stefndi hafi vanrækt upplýsingaskyldu og/eða beitt svikum en hvort atriði fyrir sig leiði til bótaskyldu. Skaðabótakrafa að fjárhæð 555.510 krónur byggist annars vegar á því mati dómkvadds matsmanns að kostnaður við að lagfæra tjónið og þar með að bæta úr gallanum 519.200 krónur og hins vegar geymslugjaldi að fjárhæð 36.310 krónur.

Þrautarvarakrafa stefnanda um afslátt að fjárhæð 200.000 krónur byggist á því álitni matsmanns, að bifreiðin standi ekki undir viðgerð og að sanngjarnt verði fyrir svona illa viðgerða bifreið hefði verið 300.000 krónur miðað við 17. júlí 2000 en stefnandi hafi greitt 500.000 krónur fyrir bifreiðina.

Vísað er til laga um lausafjárkaup nr. 39/1922 og laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggæringa nr. 7/1936, auk reglna um skaðabætur innan samninga.

Af hálfu stefnda er aðallega á því byggt að bifreiðin hafi ekki verið haldin

galla sem stefndi beri ábyrgð á. Vísað er til ákvæða um skoðunarskyldu kaupanda í 47. gr. kaupalaga nr. 39/1922 sem í gildi voru er kaupin áttu sér stað. Stefndu kveður matsmann hafa verið beðinn um að gefa álit á því hvort meint tjón á þaki bifreiðarinnar, hafi verið sýnilegt við venjubundna skoðun á bifreiðinni, að teknu tilliti til ástands bifreiðarinnar við sýningu 17. júlí 2000. Niðurstaða matsmanns hafi verið sú að meint tjón á þaki bifreiðar hafi verið mjög sýnilegt og áberandi. Framburður matsmanns fyrir dómi hafi verið á sömu lund. Stefndanda, sem umboðsmanni kaupanda, hafi samkvæmt því ekki átt að dyllast ástand bifreiðarinnar við ítarlegar og ítrekaðar skoðanir á bifreiðinni. Stefndandi hafi því vanrækt skoðunarskyldu sína við kaupin. Um galla sé því ekki að ræða í merkingu 42. gr. kaupalaga og með með vísan til þess og 47. gr sömu laga telur stefndi að ekki sé um galla að ræða sem hann beri ábyrgð á.

Samkvæmt upplýsingum frá sölumanni er annast hafi söluna fyrir stefnda, hafi kaupanda verið afhent útskrift með eigendaferli bifreiðarinnar. Þar hafi komið fram að bifreiðin hafi verið í eigu Vátryggingafélags Íslands á árinu 1992. Hafi sölumaðurinn hvatt stefndanda til að afla sér frekari upplýsingar hjá tryggingafélaginu. Sölumaðurinn hafi borið fyrir dómi að stefndandi hafi síðar upplýst hann um að bifreiðin hefði oltið. Stefndandi hafi því ótvírætt haft vitneskju um að bifreiðin hefði lent í tjóni og því borið að skoða hana sérstaklega vel með tilliti til þess.

Af hálfu stefnda er á það bent að hann hafi einungis átt bifreiðina í rúman mánuð og ekki notað hana á því tímabili. Bifreiðasali hafi séð um sölu á bifreiðinni. Stefndi hafi ekki haft vitneskju um að bifreiðin hefði verið í eigu tryggingafélags á árinu 1992.

Af hálfu stefnda er vísað til þess að upplýsingaskylda hans eða umboðsmanns hans takmarkist af því sem kaupandi bifreiðarinnar sá eða mátti sjá við venjubundna skoðun. Af framlagðri matsgerð og framburði matsmanns fyrir dómi sé ljóst að tjónið hafi verið mjög sjáanlegt og ekki átt að fara framhjá kaupanda við venjubundna skoðun. Upplýst hafi verið við kaupin að bifreiðin hefði verið í eigu tryggingafélags en þess ekki getið í hvers konar tjóni hún hefði lent, enda er slíkt ekki skráð í bifreiðaskrá. Útlit bifreiðarinnar hafi hins vegar borið það með sér og því alfarið á ábyrgð kaupanda ef hann hefur ekki sinnt skoðunarskyldu sinni, eins og boðið er með lögum. Þá hafi bílasali bent kaupanda á þann möguleika að fá hlutlausan aðila til að skoða bifreiðina.

Stefndi vísar því á bug að um svik hafi verið að ræða af hans hálfu eða bifreiðasalans sem annast hafi söluna. Sönnunarbyrðin hvíli á stefndanda og beri að hafna þessari málsástæðu hans þar sem ekkert liggja henni til sönnunar. Stefndi hafnar því að hann beri ábyrgð á upplýsingum sölumanns sem undirritað hafi afsal fyrir hans hönd. Stefndi hafi ekki gefið honum umboð til að undirrita afsal heldur hafi hann reiknað með að afsalið biði hans tilbúið til undirritunar þegar hann kæmi heim frá útlöndum.

Stefndi bendir á að kaupanda hafi verið veittur verulegur afsláttur frá því verði sem stefndi hafi keypt bifreiðina á og sett hafi verið á hana. Ásett verð hafi verið 750.000 krónur. Stefndandi hafi gert margar athugasemdir við ástand bifreiðarinnar og kaupverðið verið lækkað eftir ítrekaðar beiðnir af hálfu kaupanda vegna ástands bifreiðarinnar. Með vísan til þess að bifreiðin hafi verið 14 ára, ekin um 300.000 km og verulegs afsláttur frá ásettu verði, sé ekki unnt að líta svo á að hún hafi verið haldin galla.

Stefndi mótmæltir fjárhæð skaðabótakröfu með þeim rökum að viðgerð sú sem miðað sé við í matsgerð að þurfi að framkvæma muni auka verðgildi bifreiðarinnar verulega. Bifreiðin standi hins vegar ekki undir þessum viðgerðarkostnaði og því sé óraunhæft að leggja hann til grundvallar skaðabótakröfu.

Þá mótmælir stefndi álitu matsmanns á því hvert hafi verið sanngjarnt verð fyrir bifreiðina. Telur stefndi matið órökstutt og í andstöðu við 62. gr. laga nr. 91/1991.

Af hálfu stefnda er því mótmælt að honum beri að bæta stefnanda kostnað vegna endurbóta á bifreiðinni enda bendi ekkert til þess að verðgildi bifreiðarinnar hafi aukist við þær. Stefndi mótmælir sérstaklega kröfu stefnanda um að þungaskattur og tryggingaiðgjöld falli á stefnda ef riftun verði viðurkennd. Stefndandi hafi verið ljóst með bréfi lögfræðings stefnda dagsettu 28. ágúst 2000 að hann féllist ekki á riftunarkröfu kaupanda. Með því að taka bifreiðina af skráningarnúmerum hefði verið hægt að takmarka kostnað vegna þungaskatts og tryggingaiðgjalda. Með því að sinna ekki þeirri skyldu sinni að takmarka tjón sitt, hafi kaupandi glatað rétti til að krefjast þess að umrædd gjöld falli á stefnda.

Niðurstaða

Bifreiðaviðskipti þau sem um er fjallað í málinu áttu sér stað í gildistíð laga um lausafjárkaup nr. 39/1922 en lög um sama efni nr. 50/2001 leystu þau af hólmi 1. júní 2001.

Af hálfu stefnanda er byggt á því að riftun hafi verið heimil annars vegar vegna svika umboðsmanns stefnanda og hins vegar vegna þess að bifreiðin hafi verið haldin verulegum göllum.

Jeppabifreið sú sem stefndi seldi eiginmanni stefnanda skráð í nóvember 1986 og því tæpra 14 ár þegar kaupin gerðust. Upplýst er að henni hafði þá verið ekið yfir 300.000 km.

Fyrir liggur að bifreiðin var í eigu Vátryggingafélags Íslands hf. frá 1. til 4. júní 1992 og hefur verið gengið út frá því af hálfu málsaðila að tryggingafélagið hafi eignast bifreiðina vegna þess að hún hafi oltið. Ekki hefur nánar verið upplýst um hvaða skemmdir urðu á bifreiðinni. Eftir það voru 7 eigendur að bifreiðinni áður en fyrrnefndur Þórarinn Ingi Úlfarsson festi kaup á henni 1998.

Upplýst þykir með framburði aðila og vitna að sprunga var í framrúðu bifreiðarinnar við kaupin. Samkvæmt framburði Gunnars Jóhannssonar sem stefn-

andi fékk til að skipta um framrúðuna kom í ljós þegar sprungna rúðan hafði verið tekin úr að slípað hafði verið af henni til að koma henni í og að ryð var komið í gluggarammann. Treysti hann sér ekki til að setja nýja rúðu í þar sem hann vildi ekki bera ábyrgð á að hún yrði nægjanlega þétt og eins gæti stefnandi lent í erfiðleikum ef nýja rúðan brotnaði við akstur úti á landi. Hann bar hins vegar að ekki væri mikið verk að slípa af rúðunni svo hægt væri að koma henni í.

Fyrir liggur að stefnandi hefur ekki notað bifreiðina eftir þetta og kom henni fyrir í geymslu þar sem matsmaður skoðaði hana.

Matsmaður svaraði spurningum í matsbeiðni á þann veg að hann teldi að ekki færi á milli mála að bifreiðin hefði lent í tjóni á þaki og taldi að toppurinn hefði verið illa réttur, rúðugat ekki vera í máli, hurðastafi skemmda beggja megin og ekki falla að hurð. Taldi hann að skipta þyrfti um topp, rétta báða stafina við framrúðu og toppstykki, gera við hvalbak og festingu fyrir rúðugúmmí. Mat hann kostnað við þessa viðgerð samtals 519.200 krónur. en sanngjarnt verð fyrir svo illa viðgerðan bíl 300.000 krónur miðað við kaupdag 17. júlí 2000.

Upplýst þykir með framburði Þóru Sædísar Bragadóttur, eiginkonu Þórarins Inga Úlfarssonar sem var eigandi bifreiðarinnar á undan stefnda, að síðast hafi verið skipt um rúðu á verkstæði á Flúðum án erfiðleika. Með vísan til fyrrnefnds framburðar Gunnars Jóhannssonar þykir ljóst að þá hafi þó þurft að slípa af rúðunni til að koma henni í.

Samkvæmt framansögðu þykir upplýst að bifreiðin HR 170 lenti í tjóni á árinu 1992. Ljóst er af matsgerð að ekki hefur verið gert við skemmdir á topp og hurðarstöfum með fullnægjandi hætti. Með hliðsjón af aldri og eigendasögu bifreiðarinnar virðist þessi ófullkomna viðgerð þó ekki hafa komið að sök að öðru leyti en því að erfitt er að koma framrúðu í nema með því að sverfa af henni og hætta er á að erfitt sé að þétta nægjanlega vel með rúðunni.

Sem fyrr segir var bifreiðin haldin þeim galla að framrúða féll ekki fullkomlega í rúðuop. Með hliðsjón af aldri, notkun og verðmæti bifreiðarinnar og öðru því sem fram er komið í málinu þykir viðgerðarkostnaður eins og hann er metinn í matsgerð ekki gefa rétta mynd af tjóni vegna ófullnægjandi viðgerðar. Með vísan til framburða þeirra Þóru Sædísar og Gunnars þykir í ljós leitt að aðrar og kostnaðarminni viðgerðir hefðu hæft betur aldri og verðmæti bifreiðarinnar og að ekki hafi verið fullreynt að setja hefði mátt nýja framrúðu í bifreiðina án verulegra erfiðleika. Gallar á bifreiðinni teljast samkvæmt því ekki hafa verið verulegir.

Með vísan til framburða stefnda, Þóru Sædísar Bragadóttur og Jóns Hólm Gunnarssonar sölumanns á Bílasölu Guðfinns þykir ekkert benda til þess að stefnandi hafi vitað um það þegar hann keypti bifreiðina af Þórarini Inga Úlfarsyni eða seldi hana Agnari Róbert Snorrasyni að bifreiðin hefði orðið fyrir tjóni eða verið í eigu Vátryggingafélags Íslands á árinu 1992. Þóra Sædís bar hins

vegar að starfsmenn bílasölnunnar hafi vitað um það. Þá bar Jón Hólm sölu- maður að hann hafi fengið þær upplýsingar úr ferilsskrá að tryggingarfélagið hafi verið eigandi bifreiðarinnar og bent stefnanda á að kynna sér málið nánar hjá tryggingarfélagi. Stefnandi hafi eftir það komið með þær upplýsingar að bifreiðin hefði oltið. Þessu neitar stefnandi alfarið og stendur því orð á móti orði hjá sölumanninum og stefnanda. Ekkert kemur fram um það í afsali eða öðrum gögnum að kaupandi hafi verið upplýstur um þetta og ekki kemur fram að útskrift úr ferilsskrá hafi legið fyrir. Upplýst er að stefnandi skoðaði bifreiðina og reynsluók margsinis með bróður sínum og öðrum manni sem þekja vel til bifreiða. Tók hún sér góðan tíma til að kynna sér ástand bifreiðarinnar. Með hlið- sjón af framangreindu og því að átta ár voru liðin frá því að tryggingarfélagið var eigandi bifreiðarinnar þykir stefnandi ekki hafa sýnt fram á að hún hafi verið beitt svikum af hálfu sölumanna Bílasölu Guðfinns í umræddum viðskiptum.

Samkvæmt framansögðu verður hvorki fallist á kröfu stefnanda um riftun á grundvelli þess að bifreiðin hafi verið haldin verulegum göllum né að beitt hafi verið svikum við kaupin.

Samkvæmt 47. gr. laga um lausafjárkaup nr. 39/1922, sem taka til umræddra bifreiðakaupa, getur kaupandi ekki borið fyrir sig neina þá galla á söluhlut sem hann hefði átt að sjá við rannsókn á hlutnum áður en kaup gerðust. Ákvæðið hefur verið skýrt þannig að seljandi beri ábyrgð á leyndum göllum en kaupandi á augljósum göllum. Augljósir eru þeir gallar taldir sem kaupandi hefði átt að geta séð við skoðun sem hann gerði eða ætlast mátti til að hann gerði. Ef kaupandi er ekki sérfræðingur verður að miða við það sem ætlast mátti til að venjulegur maður hefði átt að geta séð við venjulega skoðun. Hliðstæð ákvæði eru nú í 20. gr. laga nr. 50/2001.

Fyrir liggur að stefndi var eigandi bifreiðarinnar um skamma hríð og notaði hana aldrei. Ekki liggur fyrir að honum hafi verið kunnugt um að bifreiðin hafi orðið fyrir tjóni. Umrædd kaup áttu tiltölulega langan aðdraganda og stefnandi kynnti sér ástand bifreiðarinnar óvenju vel. Hafði hún með sér tvo menn kunnuga bifreiðum þótt ekki teljist þeir sérfræðingar á því sviði. Í framburði Gunnars Jóhannssonar sem falið var að skipta um framrúðu í bifreiðinni kom fram að hann hafi ekki tekið eftir neinu óeðlilegu við bifreiðina þegar hann tók til við að skipta um framrúðuna.

Dómarinn fór á vettvang með lögmönnum málsaðila og skoðaði bifreiðina, á sama stað og matsmaður skoðaði hana. Framrúðan hefur verið tekin úr og gamla eða nýja rúðan límd með miklu af límbandi í rúðuopið. Rökkur var í geymslunni og því erfitt að sjá bifreiðina vel. Hún virtist líta fremur illa út að utan og innan og ýmsar ákomur á henni sem sumar hefur verið gert við með misjafnlega vönduðum hætti. Þar sem framrúðan hafði verið tekin úr og límd aftur í var erfitt að átta sig á hvernig umbúnaður rúðunnar leit út við kaupin.

Í matsbeiðni var óskað eftir svári við þeirri spurningu hvort meint tjón á

Þaki bifreiðarinnar hafi verið sýnilegt við venjulega og venjubundna skoðun á bifreiðinni, að teknu tilliti til ástands bifreiðarinnar við sýningu 17. júlí 2000. Í matsgerð Kristjáns G. Tryggvasonar, dómkvadds matsmanns, sem hefur menntun og langa starfsreynslu á sviði tjonaskoðunar og tjonamats, er spurningunni svarað játandi og tjon á þak bifreiðarinnar talið sýnilegt og mjög áberandi. Í framburði matsmanns fyrir dómi skýrði hann svarið nánar þannig að venjulegt fólk hefði átt að sjá við venjulega skoðun að toppurinn væri beyglaður og að rúðan félli ekki í. Strax hafi sést að þessi bíll hefði lent í tjóni.

Af hálfu stefnanda hefur verið dregið í efa að álit dómkvadds matsmanns hafi nokkuð gildi við úrlausn þess hvort stefnandi hafi sem umboðsmaður kaupanda bifreiðarinnar átt að sjá að bifreiðin hefði lent í tjóni. Sem fyrr segir hefur matsmaður lengi haft atvinnu af því að skoða og meta bifreiðir, meðal annars eftir tjon. Fyrir dómi tók hann þó skýrlega fram að hann væri að leggja mat á hvað venjulegur kaupandi ætti að sjá við venjulega skoðun. Ætla má að matsmaður hafi svo mikla reynslu af tjonamati að hann geti gert greinarmun á þeim afleiðingum tjóna sem einungis sérfræðingar geta séð og þeim afleiðingum sem ekki eiga að fara framhjá venjulegum manni við skoðun bifreiðar. Þykir því mega byggja á þessu álitu matsmanns. Þá verður einnig að líta til þess að stefnandi og tveir menn á hennar vegum, sem þekkja vel til bifreiða, skoðuðu bifreiðina óvenju vel áður en kaupin áttu sér stað.

Með hliðsjón af framangreindu verður ekki hjá því komist að líta svo á stefnandi, sem umboðsmaður kaupanda, og þeir sem skoðuðu bifreiðina á hennar vegum, hefðu átt að sjá við ítrekaðar skoðanir að eitthvað væri athugavert við topp bifreiðarinnar og umbúnað framrúðu. Í því sambandi má einnig nefna að sprunga í framrúðu gaf sérstakt tilefni til að kanna framrúðuna og umgjörð hennar. Þá var ritað í afsal að bifreiðasali hafi vakið athygli kaupanda á þeim möguleika að fá óháðan aðila til að meta ástand bifreiðarinnar en það lét stefnandi farast fyrir. Með vísan til 47. gr. kaupalaga nr. 39/1922 getur stefnandi því ekki borið fyrir sig framangreinda galla á bifreiðinni. Ber því að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda í máli þessu.

Dómsmálaráðherra veitti stefnanda gjafsókn 9. október 2001 til að reka málið fyrir héraðsdómi. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, samtals 230.000 krónur greiðist úr ríkissjóði, en hann er málfutningsþóknun lögmans hennar, Einars Gauts Steingrímssonar hrl., sem telst hæfilega ákveðin 200.000 krónur og matskostnaður samkvæmt framlögðum reikningi 30.000 krónur.

Með hliðsjón af atvikum öllum og þá sérstaklega frammistöðu bifreiðasala þeirra sem gengu frá kaupinum af hálfu stefnda, þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Af hálfu stefnanda flutti mál þetta Einar Gautur Steingrímsson hrl. en af hálfu stefnda Óðinn Elísson hdl.

Sigurður Tómas Magnússon héraðsdómari kveður upp dóminn.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Þröstur Karlsson, skal vera sýkn af öllum kröfum stefnanda, Ástríðar Helgu Helgadóttur, í máli þessu.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, 230.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði, þar með talin þóknun lögmanns hennar, Einars Gauts Steingrímssonar hrl. 200.000 krónur.

Málskostnaður fellur niður.
