

skika, sem málið er risið af, og um niðurrif bygginga, sem á honum standa. Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Kristján Jónsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt samdómendum Gauki Jörundssyni lektor og Kristni Sigurjónssyni húsasmíðameistara.

Dómsorð:

Stefndi, borgarstjórinn í Reykjavík f. h. Reykjavíkurborgar, á að vera sýkn af ofangreindum fébótakröfum stefnanda, Guðjóns Sv. Sigurðssonar, en sýkn að svo stöddu af kröfum stefnanda um afhendingu lóðarskika þess, sem málið er risið út af, og um niðurrif þeirra bygginga, sem á honum eru. Málskostnaður falli niður.

Fimmtudaginn 11. nóvember 1971.

Nr. 15/1971. **Albert Guðmundsson**
(Magnús Thorlacius hrl.)
gegn
Kristjáni Bersa Ólafssyni
(Hrafnkell Ásgeirsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Meiðyrðamál. Ómerking ummæla.

Dómur Hæstaréttar.

Afrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 11. febrúar 1971, að fengnu áfrýjunarleyfi 29. janúar s. á. Dómkröfur hans eru þessar: „*Aðallega*, að hinn áfrýjaði dómur verði ómerktur og lagt fyrir héraðsdómara að leggja dóm á málið af nýju, en *til vara*, að hin átöldu ummæli verði dæmd dauð og ómerk, *að* stefndum verði dæmt að sæta þyngstu refsingu, er lög standa til, *að* stefndum verði dæmt að greiða“ áfrýjanda „kr. 150.000.00 með 7% ársvöxtum frá

15. nóvember 1968 til greiðsludags, að stefndum verði dæmt að birta í 1. eða 2. tölublaði Alþýðublaðsins, er út kemur eftir birtingu hæstaréttardómsins, væntanlegan dóm í þessu máli, forsendur og dómsorð, að viðlögðum hæfilegum dagsektum til“ áfrýjanda. „Hvernig sem málið fer, er krafizt málskostnaðar úr hendi stefnds bæði í héraði og hér fyrir dómi eftir mati Hæstaréttar“.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Málsatvik eru skilmerkilega rakin í héraðsdómi.

Áfrýjandi hefur engin haldbær rök fært fyrir aðalkröfu sinni.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaðadóms ber að staðfesta hann.

Rétt er, að áfrýjandi greiði stefnda kr. 15.000.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Albert Guðmundsson, greiði stefnda, Kristjáni Bersa Ólafssyni, málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 15.000.00, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 9. október 1970.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 22. f. m., hefur Albert Guðmundsson stórkaupmaður, Hraunteigi 28 hér í borg, höfðað með stefnu, birtri 14. maí 1969, gegn Kristjáni Bersa Ólafssyni ritstjóra, Tjarnarbraut 11, Hafnarfirði.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að síðargreind ummæli verði dæmd dauð og ómerk samkvæmt 241. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, að stefnda verði samkvæmt 234.—236. gr. almennra hegningarlaga dæmt að sæta þyngstu refsingu, er lög standa til, að stefnda verði samkvæmt 264. gr. almennra hegningarlaga dæmt að greiða stefnanda í miskabætur kr. 150.000.00 með 7% ársvöxtum frá 15. nóvember 1968 til greiðsludags, að stefnda verði samkvæmt 22. gr. laga nr. 57/1956 dæmt að birta í 1. eða 2. tölublaði Alþýðublaðsins, er út kemur eftir lögbirtingu dómsins,

væntanlegan dóm í þessu máli, forsendur og dómsorð að viðlögðum hæfilegum dagsektum til stefnanda, að stefnda verði dæmt að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu.

Ummæli þau, sem stefnandi gerir kröfu til, að verði dæmd dauð og ómerk, eru þessi: „Mikil óánægja með þjónustu umboðsins“ . . . „Á hinn bóginn hefur um langt skeið mikillar óánægju gætt með þá þjónustu, sem umboðið veitir Renault-eigendum, og munu kvartanirnar út af því meðal annars hafa streymt til Félags íslenzkra bifreiðaeigenda“ . . . „segja þeir, sem til þekkja, að það stafi mest af því, hve slæleg þjónusta umboðsins hér hefur verið, en af þeim sökum hafa menn hreinlega ekki þorað að festa kaup á þessari bílgerð“ . . . „hefði ekki alls fyrir löngu þurft að senda bifreið sína í viðgerð á verkstæði umboðsins og hefði sú viðgerð kostað 20 þúsund krónur. En þegar til kom, var verkið ekki betur af hendi leyst en svo, að viðbótarviðgerð þurfti að koma til, og kostaði hún 8 þúsund“.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að honum verði tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda samkvæmt mati dómsins.

II.

Málavextir eru þessir:

Hinn 15. nóvember 1968 birtist fréttagrein, merkt KB, í 236. tölublaði 49. árgangs Alþýðublaðsins, sem gefið er út hér í borg, með fyrirsögninni: „Renault-umboðið á Íslandi lokar“ og undirfyrirsögninni: „Mikil óánægja með þjónustu umboðsins“.

Stefnandi, sem á sínum tíma hafði umboð hér á landi fyrir Renault verksmiðjurnar í Frakklandi og rak jafnframt viðgerðarverkstæði á Renault bifreiðum, telur farið meiðandi og móðgandi orðum um verkstæðið og þá þjónustu, er hann lét eigendum Renault bifreiða í té.

Fréttagreinin með hinum umstefndu ummælum er í heild svohljóðandi:

„Renault-umboðið á Íslandi lokar

Mikil óánægja með þjónustu umboðsins

Reykjavík — KB.

Renault-umboðinu hefur nú verið lokað, og eru þar hvorki seldir bílar né varahlutir í þá, en hins vegar mun verkstæði umboðsins enn vera opið. Á hinn bóginn hefur um langt skeið mikillar óánægju gætt með þá þjónustu, sem umboðið veitir Renault-

eigendum, og munu kvartanirnar út af því meðal annars hafa streymt til Félags Íslenzkra bifreiðaeigenda.

Albert Guðmundsson stórkaupmaður sagði blaðinu í gær, að verzlunin yrði lokuð að minnsta kosti þar til ljóst yrði, hvaða verðlagsákvæði giltu eftir gengislækkunina, en hann kvaðst ekki geta staðið í því að hafa opna verzlun til að selja þar hluti ódýrara en þeir kostuðu í raun og veru. Um framtíðina sagði hann allt vera óráðið, hvort umboðið opnaði aftur eða ekki, en blaðið hafði það eftir mjög góðum heimildum í gær, að Albert mundi hafa sagt umboðinu lausu og tilkynnt Renault-verksmiðjunum í Frakklandi það.

Samkvæmt skýrslum Bifreiðaeftirlits ríkisins voru 653 Renault-bifreiðar skráðar hér á landi um síðustu áramót, og eitthvað mun hafa bætzt við síðan. Sala á Renault-bifreiðum mun þó ekki hafa verið mjög mikil síðustu misserin, og segja þeir, sem til þekkjja, að það stafi mest af því, hve slæleg þjónusta umboðsins hér hefur verið, en af þeim sökum hafa menn hreinlega ekki þorað að festa kaup á þessari bílgerð, jafnvel þótt viðurkennt sé, að Renault-bílar standi fyllilega samanburð við aðra, hvað gæði snertir. Einn reiður Renault-eigandi hafði til dæmis samband við Alþýðublaðið í gær og skýrði frá því, að hann hefði ekki alls fyrir löngu þurft að senda bifreið sína í viðgerð á verkstæði umboðsins og hefði sú viðgerð kostað 20 þúsund krónur. En þegar til kom, var verkið ekki betur af hendi leyst en svo, að viðbótarviðgerð þurfti að koma til, og kostaði hún 8 þúsund“.

Hinn 13. desember 1968 átti lögmaður stefnanda símtal við stefnda og óskaði eftir að fá að sjá viðgerðarreikninga þá, sem fjallað er um í greininni, eða ljósrít af þeim. Segir lögmaðurinn, að stefndi hafi synjað þess þverlega að láta af hendi gögn þessi.

Í framhaldi af ofangreindu símtali ritaði stefndi stefnanda hinn 14. desember 1968 svofellt bréf:

„Vegna símtals við lögfræðing yðar s.l. föstudag 13. þ. m. vil ég hér með ítreka það, sem ég tjáði yður í símtali að morgni laugardagsins 15. nóv. og skýrði lögfræðingi yðar frá í fyrra samtali við hann nokkrum dögum síðar, að Alþýðublaðið yrði að sjálfsögðu fúst til þess að birta hvaða athugasemd sem er frá yður við þá frétt, sem birtist í blaðinu föstudaginn 14. nóvember s.l. um lokun Renault-umboðsins“.

Ekki mun stefnandi hafa óskað eftir, að Alþýðublaðið birti athugasemd, svo sem fram var boðið í ofangreindu bréfi.

Samkvæmt áskorun stefnda hefur stefnandi undir rekstri málsins upplýst eftirfarandi:

- „1. Árið 1967 sagði eg upp Renault umboðinu miðað við 31/12 1967 og gaf Renault-verksmiðjunni frest til 1. júní 1968 til að finna nýjan umboðsmann.
2. Varahlutaverzlun mín var lokuð frá 12. nóvember 1968 og til febrúar 1969 og svo hálflokuð frá febrúar 1969 til september 1969. Allan þennan tíma voru varahlutir afgreiddir til viðskiptavina úti á landi og til verkstæðisins.
3. Árið 1968 voru starfsmenn á verkstæði mínu sem hér segir: 1/1—20/7 4 bifvélavirkjar, þar af 1 franskur, 1 nemi, 20/7—3/8 3 bifvélavirkjar, 1 nemi, 3/8—31/12 2 bifvélavirkjar, 1 nemi.
4. Árið 1968 voru 16 bifreiðar seldar, sem skiptast þannig: 1/1—30/4 7 bifreiðar 1/5—31/12 9 bifreiðar (Póstur & Sími)“.

Stefnandi hefur hér fyrir dómi lagt á það áherzlu, að Renault umboðið hafi ekki verið á hans höndum, þ. e. hann hafi ekki verið umboðsmaður Renault verksmiðjanna á Íslandi, þegar hin umstefnda grein birtist, þar sem hann hafi verið búinn að segja umboðinu upp, svo sem að framan er frá greint. Stefnandi kveðst ekki hafa tilkynnt opinberlega á Íslandi, að hann hefði sagt upp umboðinu, og hann segir, að Renault verksmiðjurnar hafi heldur ekki gert það. Tekur stefnandi fram, að í samningi hans við Renault verksmiðjurnar hafi ekkert ákvæði verið um það að gefa út opinbera tilkynningu um uppsögn á umboðinu. Spurningunni: „Hvert var þá réttarsamband stefnanda annars vegar við eigendur Renault-bifreiða á Íslandi og Renault-verksmiðjanna í Frakklandi hins vegar?“, svaraði stefnandi þannig: „Renault-verksmiðjurnar í Frakklandi höfðu engar skyldur gagnvart mér og eg engar gagnvart þeim. Skyldur Renault-verksmiðjanna í Frakklandi við eigendur Renault-bifreiða á Íslandi voru mér ókunnar á þessu tímabili, þar sem eg var ekki umboðsmaður verksmiðjanna, og ástæðan fyrir því, að eg lagði ekki niður starfsemi mína, var sú, að eg hafði selt Renault bifreiðar á Íslandi. Mér fannst það því siðferðileg skylda mín að leggja ekki niður mína starfsemi, fyrr en Renault-verksmiðjurnar hefðu gert samkomulag við annan íslenzkan aðila um umboð fyrir sig á Íslandi. Nú hefur annar aðili fundizt, og eg lokað minni þjónustu“. Stefnandi kveðst ekki hafa lokað verkstæðinu, fyrr en honum hafði tekizt að selja varahlutalager og verkstæðisáhöld, en það hafi

verið 1. maí 1970. Kaupandi hafi verið Kristinn Guðnason. Aðspurður, hvort mikið hafi verið kvartað út af lokun á varahlutaverzluninni, svaraði stefnandi: „Það var ekki mikið kvartað, vegna þess að þjónustan var á verkstæðinu. Magnús Valdimarsson, starfsmaður F. Í. B., gerði fyrirspurn við mig persónulega í síma, hvort rétt væri, að fyrirtækið væri lokað. Ég svaraði því til, að það væri það ekki, þar sem verkstæðið og varahlutabjónusta í gegnum það væri opið. Aftur á móti hefði ég hætt starfrækslu varahlutaverzlunarinnar. Öll afgreiðsla á varahlutum til eigenda Renault-bifreiða utan Reykjavíkur hélt þó áfram. Ég man ekki til þess, að Magnús Valdimarsson hafi í áðurnefndu símtali tekið fram sérstaklega, að margir hefðu kvartað við hann eða F. Í. B. Mér var alls ekki um það kunnugt og fékk alls engar skriflegar skýrslur um það, að kvartanir hefðu streymt til F. Í. B. út af lokun varahlutaverzlunarinnar“. Stefnanda var kynnt vætti vitnisisn Sigurðar Más, sem síðar verður rakið. Kveðst stefnandi sérstaklega muna eftir kvörtun Sigurðar Más. Þar sem þeir hafi báðir verið ófróðir um bifreiðaviðgerðir, kveðst stefnandi hafa boðið upp á að láta meta viðgerðina, en kveðst jafnframt hafa bent Sigurði Má á, að ef þeir færu þá leiðina, yrði þetta mat að fara fram, áður en bíllinn yrði notaður. Stefnandi segir, að hin umstefndu ummæli hafi orðið þess valdandi, að hann tók ákvörðun um að leggja verkstæðið niður, strax þegar Renault verksmiðjurnar fengju nýjan umboðsmann fyrir sig á Íslandi. Ummælin hafi auk þess almennt valdið honum óþægindum og miska.

Stefndi hefur hér fyrir dómi 2. apríl 1970 lýst því, að hann sjálfur hafi ritað umrædda frétt. Hann kveðst áður hafa kynnt sér málavexti, m. a. með því að eiga símtal við Magnús Valdimarsson, framkvæmdastjóra Félags íslenzkra bifreiðaeigenda. Hafi Magnús staðfest, að komið hafi fram kvörtun til F. Í. B. viðvíkjandi reikningnum, sem síðast er frá greint í fréttinni. Kveðst stefndi ekki glöggst muna samtali þeirra, en hann kveðst muna, að Magnús hafi getið þess, að verulegar kvartanir hefðu borizt til F. Í. B. vegna þjónustu Renault umboðsins við eigendur Renault bifreiða. Stefndi kveðst einnig hafa rætt við stefnanda til þess að fá upplýsingar hjá sem flestum. Hafi stefnandi upplýst í símtali það, sem haft er eftir stefnanda í upphafi meginmáls fréttarinnar. Stefndi kveðst hafa fengið upplýsingar hjá Bifreiðaeftirliti ríkisins um, að skráðar Renault bifreiðar hér á landi hafi um áramótin 1967/1968 verið 653. Hann kveðst auk þess hafa fengið vitneskju um óformlegar kvartanir eigenda Renault bifreiða og hafi slíkar

kvartanir m. a. borizt starfsmönnum Alþýðublaðsins. Hann tekur fram, að kvartanirnar, sem hann hafi fengið fréttir af, hafi bæði verið vegna ónógrar þjónustu umboðsins og sérstaklega vegna þess, að verzluninni, sem seldi varahluti í nefndar bifreiðar, var lokað. Skildist stefnda, að bifreiðaeigendur gætu því aðeins fengið varahluti keypta á þessum tíma, sem hér er um rætt, með því að láta bifreiðar sínar á verkstæði Renault umboðsins til viðgerðar. Stefndi kveðst ekki hafa fengið svar við bréfi því, sem hann ritaði stefnanda 14. desember 1968.

Vitnið Magnús Valdimarsson, framkvæmdastjóri Félags íslenzkra bifreiðaeigenda, hefur hér fyrir dómi hinn 21. apríl 1970 skýrt svo frá, að eftir að fréttin, sem stefnt er út af, birtist, hafi mjög margir hringt í skrifstofu vitnisins og borið fram kvartanir út af því að fá ekki varahluti í bifreiðar sínar vegna lokunar varahlutaverzlunar Renault umboðsins í Brautarholti hér í borg. Áður en fréttin birtist, hafi einnig verið hringt og kvartað yfir varahlutaþjónustu Renault umboðsins, en vitnið tekur fram í því sambandi, að kvartanir berist frá eigendum margra annarra bifreiðategunda um vöntun á varahlutum, og telur vitnið, að kvartanir út af varahlutaþjónustu Renault umboðsins hafi ekki verið miklu meiri fyrir lokun verzlunarinnar en hjá öðrum varahlutaumboðum. Vitnið tekur fram, að því hafi borizt miklar kvartanir í gegnum síma frá eigendum Renault bifreiða á tímabilinu, frá því að varahlutaverzlun Renault umboðsins var lokað og þar til fréttin í Alþýðublaðinu 15. nóvember 1968 birtist, en eftir að fréttin birtist, hafi stöðugar hringingar borizt til skrifstofu vitnisins út af óánægðum Renault bifreiðaeigendum. Var fólkið óánægt með, að Renault umboðið skyldi loka varahlutaverzluninni fyrirvaralaust, og voru kvartanirnar aðallega á því byggðar. Virtist fólk ekki hafa möguleika á að ná nauðsynlegum varahlutum. Vitnið fór ekki sjálft á staðinn til þess að kynna sér aðstæður. Í kvörtunum manna kom fram, að varahluti væri hægt að fá hjá Renault umboðinu með því móti, að viðkomandi setti bifreið sína inn á verkstæði Renault umboðsins og starfsmenn umboðsins settu varahlutina í. Vitnið kveðst hafa talað við eiganda fyrirtæksins, stefnanda málsins, og hafi svar hans við þessu verið það, að hann teldi sig hafa fullt leyfi til þess að loka sinni varahlutaverzlun og þar að auki væri hann búinn að segja upp umboðinu fyrir þessa bifreiðategund. Segir vitnið, að þeir hjá F. Í. B. hafi verið búnir að semja bréf til Renault verksmiðjanna í Frakklandi, þar sem farið var fram á að fá staðfestingu verksmiðjanna á því,

að stefnandi væri ekki lengur umboðsmaður þeirra. Jafnframt hafi verið ætlunin að fá svar frá verksmiðjunum um það, hver yrði eftirmaður stefnanda með umboðið. Bréf þetta hafi aldrei verið sent. Þróun mála hjá umboðinu hafi verið sú, að haldið var áfram að flytja inn varahluti og afgreiða þá í gegnum verkstæðið. Vitnið segir, að fólk hafi smám saman hætt að kvarta og kvartanir hafi ekki borizt neitt að ráði árið 1969, að minnsta kosti ekki sem ástæða sé til að hafa orð á. Vitninu er ekki kunnugt um, að önnur umboð hafi lokað varahlutaverzlunum sínum á þessum tíma. Vitnið kveðst hafa heyrt menn tala um, að þeir teldu sig illa setta með að endurselja þessa bifreiðategund eftir lokun varahlutverzlunarinnar. Vitnið minnir, að það hafi einmitt verið daginn áður en umrædd frétt birtist í *Alþýðublaðinu*, að blaðamaður frá *Alþýðublaðinu* hringdi til vitnisins og óskaði upplýsinga um þessi mál. Kveðst vitnið hafa gefið blaðamanninum upp upplýsingar almennt um það, sem vitnið hafði um þetta fregnað og m. a. hefur komið fram í vætti vitnisins hér að framan. Vitnið segir, að tilgangur F. Í. B. sé að gæta hagsmuna þeirra bifreiðaeigenda, sem eru félagsmenn, en að sjálfsögðu njóti aðrir bifreiðaeigendur, sem ekki eru í félaginu, góðs af baráttu félagsins og starfi. Vitnið segir, að í þau 18 ár, sem það hefur starfað á vegum Félags íslenzkra bifreiðaeigenda, hafi ekki verið um að ræða lokun á varahlutaverzlun, svo sem hér var um að ræða, svo vitnið muni til, þar sem lokunin byggðist ekki á öðru heldur en því mati eiganda, að um of lága álagningu væri að ræða. Vitnið segir, að ekki hafi verið talin næg ástæða til þess að senda kvörtunarbréf til Renault verksmiðjanna, þegar í ljós kom, að bifreiðaeigendur gátu fengið varahluti með því að setja bifreiðarnar á verkstæði umboðsins. Segir vitnið, að smám saman hafi dregið úr kvörtunum og hafi það einnig m. a. orðið til þess, að bréfið var ekki sent. Vitnið tekur fram, að þeim hjá F. Í. B. hafi alls ekki fundizt það rétt vinnubrögð hjá eiganda Renault umboðsins að loka varahlutaverzluninni fyrirvaralaust, eins og gert var. Vitnið segir, að kvartanirnar hafi borizt í gegnum síma. Engin skrifleg kvörtun hafi borizt, en vitnið kveðst hafa skráð niður hjá sér nöfn kvartenda, en minnisblöð vitnisins með þeim nöfnum séu nú glötuð, enda sé langt um liðið, síðan aðalkvartanirnar komu fram. Vitnið fékk engar skriflegar kvartanir, en segir, að það hafi þó tekið mark á kvörtunum þessum, en ekki talið fært fyrir F. Í. B. að fara út í stórræði, nema skriflegar kvartanir bærust. Vitnið kveðst ekki nú geta greint frá nöfnum kvartenda. Vitnið

segir, að komið hafi fram í samtölum fólksins, sem kvartaði, að það óskaði eftir því, að F. Í. B. gæfi ekki upp nöfn þeirra af ótta við, að það gæti valdið því óþægindum í sambandi við viðgerðir og varahlutaöflun.

Vitnið Sigurður Már Helgason húsgagnabólstrari hefur hér fyrir dómi skýrt svo frá, að hann og kona hans hafi á sínum tíma átt bifreiðina R 19341, sem var af gerðinni Renault R8. Vitnið fór með bifreið þessa á verkstæði stefnanda að Brautarholti 20, vegna þess að boltar höfðu losnaði í gírkassahúsi bifreiðarinnar, og einnig höfðu brotnað tennur úr gírkassanum. Var gert við bifreiðina. Greiddi vitnið viðgerðarkostnaðinn, kr. 21.973.80, sbr. reikninginn á dskj. nr. 6, en reikningurinn er dagsettur 10. apríl 1968. Vitnið kveðst hafa verið óánægt með viðgerðina, þar sem viðgerðin hafi ekki komið að fullu gagni, enda hafi komið aukahljóð í gírkassann eftir viðgerðina og einnig hafi verið stirðleiki í skiptibúnaði gírkassans. Vitnið minnir, að það hafi kvartað tvisvar eða þrisvar við verkstæðið út af viðgerðinni. Í síðasta skiptið tók verkstæðið bifreiðina til athugunar. Var bifreiðin þar fyrri hluta dags. Voru lagerar stilltir, m. a. með því að setja skinnu eða skinnur til þess að herða á lagerunum, sem síðar hafi reynzt vera lausir í sætum sínum í sérstöku húsi. Vitnið kveðst ekki hafa greitt neitt fyrir síðastgreinda viðgerð, sem vitnið taldi þó ekki fullnægjandi þrátt fyrir staðhæfingar starfsmanna verkstæðis stefnanda um hið gagnstæða. Hafi starfsmennirnir haft orð á því, að aukahljóðið ætti eftir að hverfa, þegar fletirnir hefðu slípazt. Vitnið fór því næst í sumarleyfi sitt á bifreiðinni. Um sumarið varð bifreiðin ókeyrslufær. Var vitnið þá á bifreiðinni í Hafnarfirði. Vitnið fór enn með bifreiðina á verkstæði stefnanda. Þá var viðgerðarmaður sá, sem séð hafði um fyrri viðgerðina, Rögnvaldur að nafni, hættur á verkstæðinu, en vitnið man ekki, hver nú tók við bifreiðinni. Viðgerðin fór fram á bifreiðinni. Segir vitnið, að þá hafi komið í ljós, að legur voru lausar í sætum sínum, og við það hafði „gírkassahúsið“ eyðilagzt á ný, en skipt hafði verið um „gírkassahúsið“ í viðgerðinni í apríl. Kostnaðurinn við þessa síðustu viðgerð nam kr. 8.528.00, sbr. reikninginn dskj. nr. 7, en hann er dagsettur 16. ágúst 1968. Vitnið kveðst í fyrstu hafa neitað að greiða reikninginn, þar sem það taldi, að um mistök hefði verið að ræða hjá viðgerðarmönnum, þegar þeir gerðu við bifreiðina í aprílmánuði. Kveðst vitnið m. a. hafa leitað álits bifvélavirkja á umræddum viðgerðum. Hafi þeir

staðfest við vitnið eftir þeim upplýsingum, sem það gaf þeim, að um mistök hafi verið að ræða við fyrri viðgerðina. Vitnið fór á fund stefnanda og tjáði honum, að því bæri ekki skylda til þess að greiða viðgerðarkostnaðinn á dskj. nr. 7. Hafi stefnandi svarað því til, að þá þyrfti að láta meta verkið, og jafnframt hafi stefnandi gefið vitninu í skyn, að vitnið yrði að sjá um matið. Vitnið kveðst ekki hafa haft peninga til þess að greiða fyrir matskostnaðinn, þar sem það var þegar búið að láta mikla peninga upp í viðgerðir áður. Jafnframt var vitninu tjáð, að það fengi ekki bifreiðina afhenta, nema að greiða reikninginn á dskj. nr. 7. Einnig var vitninu tilkynnt, að húsaleigukostnaður mundi leggjast á til viðbótar, ef verkstæðið losnaði ekki við bílinn strax. Vitninu lá á að fá bifreiðina, og varð það til þess, að það greiddi reikninginn á dskj. nr. 7, enda þótt vitninu þætti súrt í broti að þurfa að greiða hann, þar sem því fannst það óréttmætt með öllu. Vitnið tekur fram, að á meðan varahlutaverzlun umboðsins var lokuð, hafi það ekki getað keypt varahluti nema í gegnum verkstæðið, og taldi vitnið það óheppilega og óþægilega þjónustu og einkennilegan viðskiptamáta. Öll þessi leiðindi urðu til þess, að vitnið leitaði til Alþýðublaðsins og bar fram kvartanir sínar og lýsti þessum viðskiptum sínum. Kveðst vitnið hafa sagt stefnda, að það gæti bæði sýnt reikningana og hina ónýtu vélarhluta, sem teknir voru úr bifreiðinni við síðari viðgerðina. Vitnið leitaði einnig til F. Í. B. og telur, að Magnús Valdimarsson hafi talað við stefnanda um þetta mál, án þess þó að vitnið fengi leiðréttingu mála sinna. Vitnið segir, að daginn, sem það borgaði reikninginn á dskj. nr. 7, hafi Rafn Viggósson farið með vitninu á fund stefnanda. Stefnandi hafi hins vegar vísað Rafni á dyr, þegar stefnandi fékk vitneskju um það, að vitnið vildi hafa vott með sér að þeim samtölum, sem fram færu þeirra á milli. Vitnið minnr fastlega, að Magnús Valdimarsson hafi tjáð því, að fleiri kvartanir hefðu borizt um þjónustu Renault umboðsins. Vitnið kveðst ekki vera bifvélavirki og ekki hafa neina sérþekkingu á bifreiðum. Vitnið kveðst hafa vitneskju um, að fleiri eigendur Renault bifreiða væru óánægðir með þá þjónustu umboðsins að loka varahlutaverzluninni. Einnig hafi menn verið óánægðir með það skilyrði, sem umboðið setti, að verkstæðið léti varahlutina í bifreiðar. Þó kveðst vitnið vita þess dæmi, að mönnum hafi tekizt að ná út varahlutum í gegnum verkstæðið, án þess að verkstæðið sæi um að setja varahlutina í bifreiðarnar. Vitnið kveðst þekkja mann, sem enn á Renault bifreið. Hafi hann eftir eftirgangsmuni

fengið varahluti í gegnum verkstæðið, án þess að verkstæðið sæi um að setja varahlutina í bifreiðina, og hafi þetta verið, meðan varahlutaverzluninni var lokað.

Í málinu liggur frammi endurrit af tveim kvörtunum, sem Neytendasamtökunum bárust á sínum tíma vegna viðskipta við Renault umboðið. Kvartanir þessar eru dagsettar 7. marz og 19. júlí 1968.

III.

Stefnandi styður kröfur sínar þeim rökum, að öll hin umstefndu ummæli séu röng og tilhæfulaus. Þau virðist vera atvinnurögur, enda hafi þau spillt fyrir sér og séu líkleg til þess. Ummælin séu bæði meiðandi og móðgandi og beri því að taka kröfur hans til greina.

Kröfu sína um sýknu styður stefndi þeim rökum, að ósannað sé, að hann hafi gerzt brotlegur við meiðyrðalöggjöfina með því að birta hin umstefndu ummæli, enda verði að gefa hinum almennu dagblöðum allvíðtæka heimild til að birta fréttir, koma fram með réttmæta gagnrýni og vernda hagsmuni neytendanna í þjóðfélaginu. Stefnandi hafi haft einkasölu á varahlutum í Renault bifreiðar. Hann hafi lokað verzlun sinni og neitað að selja bifreiðaeigendum varahluti, þar sem honum hafi ekki verið leyft að hækka vörubirgðir að eigin geðþótta vegna gengislækkunar. Stefndi spyr, hvornig yrði litið á það, ef kaupmaður í nýlenduvöruverzlun gripi til sömu úrræða, enda kveðst stefndi ekki vita til, að neinn annar verzlunareigandi hafi lokað verzlun sinni við gengisfellinguna 11. nóvember 1968, og sé lokun verzlunar stefnanda því brot á lögum nr. 74/1968 um ráðstafanir vegna ákvörðunar Seðlabanka Íslands um nýtt gengi íslenzkrar krónu, en í 2. gr. þeirra laga segir, að óheimilt sé vegna gengisbreytingarinnar að hækka verð á birgðum innfluttra vara, sem greiddar höfðu verið á gengi í gildi fyrir 11. nóvember 1968. Þá heldur stefndi því fram, að lokun varahlutaverzlunarinnar hafi brotið í bága við meginregluna í 1. gr. laga nr. 41/1968 um verzlunarátvinnu, en þar segir m. a., að tilgangur þessara laga sé að tryggja, eftir því sem tök séu á, að borgararnir eigi vól á sem beztri verzlunarþjónustu á hverjum stað og tíma. Að lokum bendir stefndi á 5. gr. laga nr. 54/1968 um verðlagismál, en þar er lagt bann við því að halda vörum úr umferð í því skyni að fá hærri verzlunarhagnað af þeim síðar.

IV.

Stefndi hefur nú látið af ritstjórn Alþýðublaðsins.

Svo sem aðalfyrirsögn nefndrar blaðafréttar ber með sér, beinist hún að lokun varahlutaverzlunar stefnanda. Til áréttingar því birti blaðið jafnframt ljósmynd af forhlið verzlunarinnar með undirskriftinni „Lokaðar dyr Renault-umboðsins í gær“. Óumdeilt er, að 653 Renault bifreiðar voru skráðar hér á landi á þeim tíma, sem hér um ræðir. Meiri hluti þeirra mun hafa verið hér á höfuðborgarsvæðinu. Svo sem fyrr er fram komið, lokaði stefnandi varahlutaverzluninni án þess að gera eigendum Renault bifreiða sérstaklega um það viðvart, og ekki gaf hann út um það opinbera tilkynningu. Lokun varahlutaverzlunarinnar hlaut að verða eigendum Renault bifreiða á höfuðborgarsvæðinu til mikils óhagræðis, þar sem þeir gátu ekki fengið keypta varahluti hjá stefnanda, nema með því móti að setja bifreiðar sínar inn á viðgerðarverkstæði stefnanda, enda er það álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að meginhluti varahluta til Renault bifreiða hafi ekki verið til sölu á almennum markaði, heldur hafi slíkir varahlutir verið seldir í varahlutaverzlun stefnanda. Eigi þetta þó sérstaklega við um sérhluti í þessa bifreiðategund. Þá var þess og vart að vænta, að þeir tveir bifvélavirkjar ásamt einum nema í iðninni, sem stefnandi hafði til starfa á verkstæði sínu, væru þess umkomnir að anna þeim viðgerðum á Renault bifreiðum á höfuðborgarsvæðinu, sem ætla má, að framkvæma þyrfti. Með vísan til þessa og gagna málsins að öðru leyti verður að telja í ljós leitt, að veruleg óánægja hafi komið upp við lokun varahlutaverzlunarinnar. Eru því ekki efni til, að stefndi sæti viðurlögum vegna undirfyrirsagnarinnar: „Mikil óánægja með þjónustu umboðsins“. Hinir sérfróðu meðdómendur telja ljóst, að samkvæmt reikningnum á dómsskjali nr. 6 hafi framkvæmd fyrri viðgerðarinnar á bifreið vitnisins Sigurðar Más meðal annars tekið til þess, að skipt var um „gírkassahús“ bifreiðarinnar. Á reikningnum, dómsskjali nr. 7, sem tekur til síðari viðgerðarinnar, sé vitnið aftur látið greiða „gírkassahús“. Verði því að álykta, að við seinni viðgerðina hafi verið skipt um „gírkassahús“ að nýju. Endingartími „gírkassahússins“, sem skipt var um í fyrri skiptið, verði því að teljast óvenjulega stuttur. Bendi þetta til þess, að fyrri viðgerðinni hafi verið áfátt. Að svo vöxnu máli og með tilliti til málavaxta að öðru leyti þykir stefndi ekki eiga að sæta viðurlögum vegna ummælanna: „hefði ekki alls fyrir löngu þurft að senda bifreið sína í viðgerð á verkstæði umboðsins og hefði sú viðgerð kostað

20 þúsund krónur. En þegar til kom, var verkið ekki betur af hendi leyst en svo, að viðbótarviðgerð þurfti að koma til, og kostaði hún 8 þúsund“. Telja verður, að stefndi hafi ekki réttlætt nægjanlega þau ummæli, að „um langt skeið“ hafi gætt mikillar óánægju með þjónustu umboðsins, né að kvartanir „hafi streymt“ til Félags íslenzkra bifreiðaeigenda. Verða ummælin: „Á hinn bóginn hefur um langt skeið mikillar óánægju gætt með þá þjónustu, sem umboðið veitir Renault-eigendum, og munu kvartanirnar út af því meðal annars hafa streymt til Félags íslenzkra bifreiðaeigenda“ því ómerkt samkvæmt kröfu stefnanda. Með ummælunum: „segja þeir, sem til þekkinga, að það stafi mest af því, hve slæleg þjónusta umboðsins hér hefur verið, en af þeim sökum hafi menn hreinlega ekki þorað að festa kaup á þessari bílgerð“ er fast að orði kveðið, og með því að ummæli þessi hafa ekki verið réttlætt nægjanlega, ber að ómerkja þau. Eigi þykir vera næg ástæða til að refsa stefnda fyrir ummælin né dæma hann til greiðslu miskabóta. Þykir því eiga að taka sýknukröfu stefnda til greina að öðru leyti, en eftir atvikum er rétt, að málskostnaður falli niður.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Bent Jørgensen yfirverkstjóra og Sigurgesti Guðjónssyni bifvélavirkjameistara.

Dómsorð:

Framangreind ummæli skulu vera ómerk. Kröfur stefnanda á hendur stefnda eru að öðru leyti ekki teknar til greina. Málskostnaður fellur niður.