

Fimmtudaginn 15. febrúar 1996.

Nr. 387/1994.

GS-varahlutir

(Ragnar Aðalsteinsson hrl.)

gegn

Benedikt G. Þorbjörnssyni

(Ólafur Sigurgeirsson hdl.)

Lausafjárkaup. Galli. Afsláttur. Skoðunarskylda.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Markús Sigurbjörnsson og Gunnlaugur Claessen og Stefán Már Stefánsson prófessor.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 8. september 1994. Hann krefst þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða 341.261 krónu með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 20. apríl 1992 til greiðsludags. Hann krefst enn fremur málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I.

Málsaðilar gerðu samning 15. júní 1990, þar sem stefndi keypti af áfrýjanda Dodge Caravan-bifreið, árgerð 1985, en lét af hendi Ford 250 „pick-up“ af árgerð 1979. Snýst deila málsaðila um hina síðarnefndu bifreið. Greiddi stefndi 250.000 krónur á milli í skiptunum. Ekki nýtur gagna í málinu um ástand Dodge-bifreiðarinnar.

Í vitnaskýrslu Símonar Páls Aðalsteinssonar bifvélavirkja, framkvæmdastjóra Vélabæjar hf., skýrði hann svo frá, að hann hefði að ósk stefnda framkvæmt viðgerð á vél Ford-bifreiðarinnar. Sagði hann, að það hefði verið „gömul, útlifuð ríkisbifreið“, sem stefndi kom með til sín. Hafi útlit hennar gefið tilefni til að „telja bifreiðina svona alla vega“. Viðgerð hafi verið framkvæmd á efri hluta vélarinnar með því að skipta um strokklospakkningu, slípa ventla og gera við strokklok. Vélin hafi verið mikið slitin, en almennt ástand hennar þó ekkert óeðlilegt.

II.

Málsaðilum ber ekki saman um, hvað þeim fór í milli, er viðskipti þeirra urðu. Guðfinnur Halldórsson bílasali hafði milligöngu um

bílaskiptin. Hefur hann borið fyrir dómi, að stefndi hafi sagt vél bílsins vera nýuppgerða, er hann færði hann þangað til sölu. Engar frekari upplýsingar hafi verið veittar um, hvað gert var við vélina. Á söluspjald, sem fest var í glugga bílsins, hafi síðan verið skráð: „uppgerð vél“. Hafði Guðfinnur áður lýst yfir hinu sama með vottorði 27. febrúar 1992.

Guðmundur Sigurðsson, framkvæmdastjóri áfrýjanda, lýsti svo fyrir dómi athugun sinni á bílnum fyrir kaupin, að hann „fór þarna smáhring á honum kringum bílasöluna“ og „leit ofan í vélarhúsið og vélin var hrein“. Um aðra skoðun hafi ekki verið að ræða, og hafi sér virst allt vera í lagi. Hann hafi sett traust á þær upplýsingar, sem skráðar voru á söluspjaldið, en samkvæmt því hafi vélin verið nýuppgerð. Jafnframt neitar hann því, að seljandi hafi gefið sér nokkrar upplýsingar, er bent gætu til, að minni aðgerð hafi verið framkvæmd á vélinni en sú, sem hann taldi felast í áletrun á söluspjaldið.

Stefndi skýrir svo frá, að er hann færði bílinn til sölu, hafi hann skýrt bílasalanum frá því, að gert hafi verið við vélina nýlega. Hann hafi ekki sagt hana nýuppgerða. Önnur fyrirheit hafi ekki falist í upplýsingum sínum en að viðgerð hafi farið fram, en sjálfur sé hann ekki fróður á þessu sviði. Hann mótmælti því að hafa beðið bílasöluna um að auglýsa vélina sem nýuppgerða. Í skýrslu stefnda fyrir dómi kemur ekki berum orðum fram, að hann hafi sjálfur séð söluspjaldið. Segist stefndi hafa rætt við Guðmund Sigurðsson fyrir kaupin og gefið honum sömu upplýsingar og bílasalanum voru áður gefnar. Jafnframt hafi hann gefið upp nafnið á verkstæðinu, þar sem viðgerðin fór fram, og bent Guðmundi á að leita nánari upplýsinga þar. Guðmundur hefur hins vegar neitað því, að stefndi hafi fyrir kaupin gefið nokkrar slíkar upplýsingar.

Gögn málsins bera ekki með sér, að neinar upplýsingar hafi legið fyrir við kaupin um fjölda kílómetra, sem bílnum hafði verið ekið. Ekki kemur heldur fram, að það atriði hafi borið á góma í viðræðum málsaðila eða hvernig notum bifreiðarinnar hafi áður verið hátt að.

III.

Guðmundur Sigurðsson bar fyrir dómi, að eftir kaupin hefði bíllinn ekki verið tekinn af bílasölunni, heldur staðið þar áfram til sölu. Sölutilraunir hefði þó engan árangur borið, og að liðnum 2 til 3 mánuðum hefði áfrýjandi tekið hann til sín. Eftir tæplega 200 kílómetra akstur hefði vélin verið orðin „olíulaus“ og gírkassinn auk þess ekki verkað lengur. Hefði hann þá haft samband við stefnda og samkvæmt ábendingu hans leitað upplýsinga hjá Símoni í Vélabæ hf. um viðgerð þá, sem hann framkvæmdi á vélinni um vorið. Þá fyrst hefði hann fengið að vita, í hverju sú viðgerð hefði falist. Bíllinn hefði síðan verið seldur öökufær 22. nóvember 1990. Ekki nýtur annarra upplýsinga í málinu um not áfrýjanda af bílnum á þessum tíma en eigin frásagnar hans. Beiðni um dómkvæðningu matsmanna var ekki borin fram fyrr en í janúar 1992 og mál þetta höfðað í maí 1993, þótt stefndi hefði neitað greiðsluskyldu með bréfi 1. apríl 1992, er mat dómkvæddra matsmanna hafði verið kynnt honum. Stefndi hefur hins vegar ekki borið fyrir sig tómlæti til stuðnings sýknukröfu sinni.

IV.

Matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna er rakin í héraðsdómi. Samkvæmt því, sem þar greinir, hefur smurolíubrennsla vélarinnar verið mikil, þótt bíllinn teldist gangfær og vélarlegur ekki verið úrbræddar. Helsta ástæða smurolíubrennslunnar var mikið slit í vél, en að auki hefur viðgerð á efri hluta hennar enn aukið smurolíubrennslu, svo sem í matsgerð er rakið. Hefur matinu ekki verið hnekkð með yfirmati, og á því eru ekki formgallar, er rýra sönnunargildi þess. Í matsgerð er tilgreint, hvaða viðgerð þurfi til að gera vélina nothæfa, en í henni felst meðal annars endurnýjun allra helstu slitflata vélarinnar og nánast endurbygging hennar.

Sannað er í málinu, að áfrýjanda hafi fyrir kaupin verið gefnar þær upplýsingar, að vél bifreiðarinnar væri nýuppgerð. Gegn mótmælum áfrýjanda hefur stefnda ekki tekist sönnun þess, að hann hafi þá bent fyrirvarsmanni áfrýjanda á verkstæði það, sem stefndi fékk til að gera við bílinn skömmu áður, og að hann gæti fengið þar allar upplýsingar um, hvað nákvæmlega var gert við vélina. Eins og mál þetta liggur fyrir, verður lagt til grundvallar dómi, að áfrýjandi

hafi rækt þannig skoðunarskyldu sína við kaupin, að nægjanlegt geti talist. Verður á það fallist, að vél bílsins hafi verið gölluð, sbr. 1. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup. Þykir áfrýjandi eiga rétt til afsláttar úr hendi stefnda, sem þykir að álitum og með hliðsjón af matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna hæfilega ákveðinn 150.000 krónur.

Ekki verður fallist á þá staðhæfingu áfrýjanda, að upplýsingar á söluspjaldi í bifreiðinni um, að vél bifreiðarinnar hafi verið nýuppgerð, feli jafnframt í sér tilvísun til ástands girrkassans. Við skoðun hinna dómkvöddu matsmanna höfðu þeir hlutar girrkassans, er áfrýjandi taldi gallaða, að auki verið fjarlægðir. Brestur áfrýjanda sönnun þess, að ástand girrkassans hafi verið með þeim hætti, að skilyrði séu til að taka kröfu hans til greina.

Samkvæmt þessu verður stefnda gert að greiða áfrýjanda 150.000 krónur með dráttarvöxtum til greiðsludags, en sá upphafstími vaxta, sem áfrýjandi krefst, hefur ekki sætt sérstökum mótmælum stefnda. Þá verður stefnda gert að greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Benedikt G. Þorbjörnsson, greiði áfrýjanda, GS-varahlutum, 150.000 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 20. apríl 1992 til greiðsludags.

Stefndi greiði áfrýjanda 200.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Vesturlands 8. júní 1994.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var 11. maí sl. að loknum munnlegum málflutningi, er höfðað fyrir Héraðsdómi Vesturlands með stefnu, þingfestri 18. maí 1993 af GS-varahlutum hf., kt. 681272-2169, Hamarshöfða 1, Reykjavík, á hendur Benedikt G. Þorbjörnssyni, kt. 141255-4609, Staðarhúsum, Borgarnesi.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til greiðslu á 341.261 kr. eða lægri fjárhæðar að mati dómsins með hæstu leyfilegu dráttarvöxtum samkvæmt ákvörðun Seðlabanka Íslands frá 20. apríl 1992 til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda, þar

með talinn matskostnaður, samkvæmt fram lögðum málskostnaðarreikningi eða að mati dómsins. Stefnandi krefst og, að áfallandi dráttarvextir leggist við höfuðstól skuldarinnar á 12 mánaða fresti, í fyrsta skipti 20. apríl 1993, og dráttarvextir reiknist þannig af uppfærðum höfuðstól.

Dómkröfur stefnda eru þær, að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda. Þá krefst stefndi málskostnaðar að mati dómsins úr hendi stefnanda og að málskostnaðarfjárhæð beri virðisaukaskatt.

II.

Málavextir eru þeir, að stefnandi keypti af stefnda bifreiðina FF-725, sem er af gerðinni Ford 250, árgerð 1979, með afsali, dagsettu 15. júní 1990. Kaupverð bifreiðarinnar var 700.000 kr. Kaup þessi urðu fyrir milligöngu Bílasölu Guðfinns með því, að stefndi afsalaði bifreiðinni R-72432, Dodge Caravan 1985, og greiddi stefndi í milligjöf 250.000 kr.

Lögmaður stefnanda ritaði stefnda bréf, dagsett 6. desember 1990, þar sem göllum á bifreiðinni FF-725 var lýst. Stefnandi seldi síðan umrædda bifreið með afsali, dagsettu 22. nóvember 1990, fyrir 350.000 kr.

Stefndi svaraði bréfi stefnanda með bréfi, dagsettu 12. desember 1990, án þess að taka afstöðu til kröfu stefnanda.

Hinn 8. janúar 1992 voru dómkvaddir sem matsmenn þeir Bent Jørgensen og Finnbogi Eyjólfsson. Skiluðu þeir skriflegri matsgerð 10. mars 1992. Í mati þeirra kom fram, að vél bifreiðarinnar hefði verið mjög slitin og drifhjól olíudælu í gírkassa og átaksbreytir (túrbína) muni ónýt.

Matsmenn reiknuðu út, að kostnaður við að koma vél bifreiðarinnar í nothæft ástand væri 278.067 kr. og gírkassa 63.194 kr., eða samtals 341.261 kr.

Stefnandi ritaði stefnda kröfubréf 20. mars 1992, en stefndi hafnaði kröfum stefnanda með bréfi, dagsettu 1. apríl 1992.

III.

Stefnandi reisir málsókn sína á því, að stefnda beri að greiða stefnanda skaðabætur eða afslátt af verði bifreiðarinnar, sem nemi því tjóni, er stefnandi hafi orðið fyrir vegna gallanna.

Kröfu um afslátt af kaupverði bifreiðarinnar styður stefnandi því, að bæði vél og gírkassi bifreiðarinnar hafi verið verulega gölluð, er stefnandi keypti bifreiðina. Um leynda galla hafi verið að ræða og ekki verið unnt fyrir stefnanda að sjá þá fyrir.

Stefnandi byggir kröfu sína um skaðabætur á því, að stefndi hafi vitað um gallana, er hann seldi stefnanda bifreiðina. Stefndi hafi annaðhvort vísitandi eða af gáleysi gefið stefnanda rangar upplýsingar um ástand bifreiðarinnar. Upplýst hafi verið, að vél bifreiðarinnar hafi verið nýupptekin,

og telur stefnandi, að líta verði svo á, að bifreiðin hafi ekki haft þá kosti, sem mátt hafi ætla, að hafi verið áskildir við kaupin.

Um lagarök vísar stefnandi til almennra reglna samninga- og kröfuréttar og 1. mgr. og 2. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922. Kröfu um dráttarvexti reisir stefnandi á lögum nr. 25/1987 ásamt síðari breytingum og auglýsingu Seðla-banka Íslands um dráttarvexti. Krefst stefnandi dráttarvaxta einum mánuði eftir dagsetningu kröfubréfs. Stefnandi vísar og til laga nr. 91/1991, einkum XXI. kafla um málskostnað og IX. kafla um matskostnað.

Stefndi vitnar í kröfu sinni um sýknu til þess, að bifreiðin hafi ekki við söluna haft leynda galla. Bifreiðin hafi verið 11 ára gömul og talsvert notuð. Stefndi kveður það ljóst vera, að svo gömul bifreið hljóti að vera slitin og úr sér gengin að mörgu leyti. Stefndi kveðst hafa látið gera við bifreiðina í maí 1990 hjá vélaverkstæðinu Vélabæ hf., Bæ, Borgarfirði. Skipt hafi verið um „heddpakkningu“, athuguð forhitun, ræsir og hleðsla og sett í bílinn önnur sjálfskipting, sem talin hafi verið í viðunandi lagi. Við söluna hafi allar upplýsingar legið fyrir um nýafstaðna viðgerð, og hafi stefnanda verið bent á Vélabæ hf., sem gefið gæti upplýsingar um viðgerðina og ástand bifreiðarinnar. Stefndi hafi því fyllilega fullnægt upplýsingaskyldu sinni. Telur stefndi, að hafi stefnandi verið vanhaldinn af viðskiptunum, sé spurning, hvort hann hafi sinnt skoðunarskyldu sinni til fulls.

Stefndi kveður stefnanda ekki hafa haft samband við Vélabæ fyrr en um haustið 1990.

Mat á bifreiðinni hafi farið fram tæpum tveimur árum eftir sölu bifreiðarinnar til stefnanda. Kveðst stefndi vefengja sönnunargildi þeirra upplýsinga, sem matsmenn hafi um notkun bifreiðarinnar. Ekki sé óeðlilegt, að slit sé mikið á 11 ára gamalli vél og gírkassa, einkanlega þegar litið sé til þess, að dísilbifreiðar séu að öllu jöfnu meira notaðar en sambærilegar bifreiðar með bensínhreyfli. Stefndi kveðst og mótmæla matsgerðinni í heild sem sönnunargagni um, að bifreiðin FF-725 hafi við sölu til stefnanda haft leynda galla. Matsgerðin sé einungis sönnun um ástand bifreiðarinnar við skoðun í mars 1992.

Stefndi reisir málskostnaðarkröfu sína á 129. gr. og 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Kröfu um virðisaukaskatt af málflutningsþóknun úr hendi stefnanda styður stefndi lögum nr. 50/1988. Stefndi sé ekki virðisaukaskattsskyldur aðili, og beri honum því nauðsyn til að fá dóm fyrir þeirri kröfu sinni.

IV.

Í matsgerð þeirra Bents Jörgensen og Finnboga Eyjólfssonar, sem liggur frammi í málinu sem dskj. nr. 10, segir m. a.:

1. a) Ástand hreyfilsins var eftirfarandi:

Sveifarás er allur mjög slitinn, og bæði höfuðlegur og stimpilstangalegur eru einnig slitnar, en þó ekki úrbræddar. Strokkar eru allir talsvert slitnir, og sama er að segja um stimpilhringa. Á stimpli númer 4 var efsti þétti-hringur fastur. Strokklok og búnaður í þeim er í góðu ástandi, og hafa þau sýnilega fengið viðgerðarmeðferð nýlega. Annað strokklokið ber með sér að hafa verið heflað (planað), en strokkloksþétti hefur þó verið notað af staðlaðri þykkt. Strokklokin bera greinilega með sér, að hreyfillinn hefur brennt mikilli smurolíu. Engin sýnileg merki voru um óeðlilegan olíuleka á hreyflinum.

b) Ástand gírkassa var eftirfarandi:

Mjög mikið af fínu svarfi og málmögnum var í botnpönnu gírkassans. Drifhjól olíudællunnar er skemmt, þ. e. a. s. tengihök á því mjög slitin, og er greinilegt af því, að átaksbreytirinn (túrbína) muni vera ónýtur. Hann var hins vegar ekki tiltækur á matsfundi, þannig að öruggt væri, að matsmenn gætu fengið staðfest, að um væri að ræða þann, sem fylgdi umræddum gírkassa. Að öðru leyti var ekki að merkja neinar skemmdir á gírkassanum, og ekki voru neinar vísbendingar um olíuleka sýnilegar á honum eða að olíu hafi skort á smurfleti innri búnaðar hans.

2. a) Samkvæmt lýsingu á hreyflinum í lið 1 er augljóst, að hann hefur brennt mikilli smurolíu, og telja matsmenn, að orsök þess sé fyrst og fremst sú, hve strokkar og stimpilhringar eru slitnir. Einnig hefur það valdið einhverju, að annað strokklokið var heflað og sett á strokkstykkið án þess að leiðréttu þá breytingu, sem við það verður á þjöppunarhlutfalli. Sömuleiðis er ástæða til að ætla, að ventlar hafi verið slípaðir, þegar strokklokin voru tekin af, og sú aðgerð, ef ekki er skipt um stimpilhringa samfara henni, stuðlar einnig að því, að hreyfillinn fer að brenna smurolíu.

b) Með tilvísun í lið nr. 1 b) telja matsmenn, að bilun í átaksbreyti (túrbínu) sé frumorsök þess, að gírkassinn varð ónothæfur, enda er slíkt vel þekkt í bifreiðum með dísilhreyfli eins og þeirri, sem hér um ræðir.

3. a) Augljóst er, að hreyfillinn hefur ekki verið nýendurgerður, þegar matsbeiðandi keypti bifreiðina, en sýnilegt er, að viðgerð hefur farið fram á strokklokum skömmu fyrir þann tíma, enda hafa matsmenn undir höndum reikninga, sem staðfesta það. Matsmenn taka enga afstöðu til orðalagsins „nýupptekin“ í matsbeiðni, sem er algjörlega óskilgreint og getur þýtt nánast hvaða aðgerð, sem er, á hreyflinum.

b) Af því, sem hér að framan er sagt, og með hliðsjón af þeim upplýsingum, sem matsmenn hafa um notkun nefndrar bifreiðar, eftir að matsbeiðandi eignaðist hana, þykir óyggjandi, að nefndir gallar hafi verið í hreyfli og gírkassa bifreiðarinnar FF-725, þegar kaupin voru gerð 15. 6. 1990.

Matið fór fram 26. febrúar 1992 í húsakynnum GS-varahluta hf., Hamarshöfða 1, Reykjavík, þar sem hreyfillinn var, og hjá Sjálfskiptingarþjónustunni hf., Smiðjuvegi 5, Kópavogi, þar sem gírkassinn var. Viðstaddir voru ásamt matsmönnum Indriði Þorkelsson hdl., Guðmundur Sigurðsson og Ævar Friðriksson, fulltrúi matsþola. . . .“

Matsgerð þessi var staðfest fyrir dómi af öðrum matsmanna, Bent Jörgensen, og verður hún lögð til grundvallar sem sönnunargagn um ástand bifreiðarinnar, enda voru ekki gerðar neinar sérstakar athugasemdir við matið af hálfu matsþola á matsfundi.

Fram hefur komið í málinu, að stefndi lét gera við umrædda bifreið hjá vélaverkstæðinu Vélabæ hf. Hefur stefndi haldið því fram, að hann hafi við sölu gefið þær upplýsingar og jafnframt bent stefnanda á, að unnt væri að fá nánari upplýsingar um viðgerðina hjá Vélabæ. Þessu hefur stefnandi mótmælt.

Sölumaður bifreiðarinnar bar hér fyrir dómi, að hann hefði í samræmi við upplýsingar frá stefnda og venju sett á söluspjald það, sem hékk í glugga bifreiðarinnar, „vél nýupptekin“.

Eins og fram kemur í matsgerð og í framburði sölumanns bifreiðarinnar, getur hugtakið „nýupptekin“ vísað til nánast hvaða viðgerðar, sem er, á vél bifreiða.

Þrátt fyrir það að líta beri svo á, að stefndi ábyrgist gagnvart stefnanda upplýsingar þær, sem sölumaður gaf við sölu, er ekki unnt að fallast á, að stefndi hafi með þeim ábyrgst, að ekkert væri að hreyfli eða gírkassa bifreiðarinnar.

Stefnandi, sem er vélfróður maður og hefur talsverða reynslu af að kaupa og selja notaðar bifreiðir, bar hér fyrir dómi, að hann hefði ekki skoðað vél bifreiðarinnar þrátt fyrir þær upplýsingar, sem fyrir lágu um, að vélin væri „nýuppgærd“.

Í ljósi þeirra upplýsinga, sem fyrir lágu við kaupin, sérþekkingar stefnanda og þeirra staðreynda, að um breytta bifreið hafi verið að ræða og ekki ljóst, hvað felst í hugtakinu „nýuppgærd“, hefði verið tilefni til þess af hálfu stefnanda að skoða bifreiðina nánar.

Samkvæmt framansögðu og því, að ekki liggur fyrir, að ástand bifreiðarinnar hafi verið verra en ætla mátti miðað við aldur og notkun hennar verður ekki talið, að stefnandi hafi sýnt fram á, að bifreiðin FF-725 hafi verið með leynda galla við kaupin, sem stefndi beri ábyrgð á. Ber því að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda í máli þessu.

Í samræmi við niðurstöðu málsins skal stefnandi greiða stefnda 110.000 kr. í málskostnað. Við ákvörðun málskostnaðar hefur verið tekið tillit til þeirrar skyldu stefnda að greiða virðisaukaskatt af málflutningsþóknun.

Hervör Þorvaldsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt með-dómsmönnum Jan Jansen bifvélavirkjameistara og Claus Ballzus véla-verkfræðingi.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Benedikt G. Þorbjörnsson, skal vera sýkn af öllum kröfum stefnanda, GS-varahluta hf., í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda 110.000 kr. í málskostnað, þ. m. t. virðis-aukaskattur.
