

Eftir þessum úrslitum þykir rétt, að gerðarbeiðandi greiði gerðarpóla kr. 20.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu úrskurðar þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Úrskurð þennan kvað upp Jón P. Emils, fulltrúi yfirborgarfógeta.

Því úrskurðast:

Hinni umbeðnu lögtaksgerð er synjað.

Gerðarbeiðandi, Mosfellshreppur, greiði gerðarpóla, Borgarsjóði Reykjavíkur vegna Hitaveitu Reykjavíkur, kr. 20.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu úrskurðar þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Priðjudaginn 30. september 1975.

Nr. 35/1974. **Bifreiðar og Landbúnaðarvélar h/f**

(Hafsteinn Baldvinsson hrl.)

gegn

Grími Halldórssyni Laxdal

(Ólafur Ragnarsson hrl.).

Dómenndur:

hæstaréttardómarnir Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Einar Arnalds, Legi Einarsson og Magnús P. Torfason.

Lausafjárkaup. Gallar. Ábyrgðarskírteini. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Afrýjandi áfrýjaði máli þessu með stefnu 12. febrúar 1974. Krefst hann aðallega sýknu og málskostnaðar úr hendi stefnda í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess, að sér verði aðeins dæmt að greiða stefnda 27.000 krónur með vöxtum, eins og í héraðsdómi greinir, og að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti verði látinn falla niður.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Viðgerðar áfrýjanda á gírkassa í bifreið stefnda báru ekki fullan árangur. Áfrýjandi hefur ekki hnekkð þeirri úrlausn héraðsdóms, sem skipaður var sérfróðum samdómendum, að nauðsynlegt hafi verið að skipta um gírkassa, ef ráða átti að fullu bót á gallanum. Áfrýjandi synjaði fyrir skyldu sína til þessa. Með þessari athugasemd og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms þykir mega staðfesta hann.

Rétt er, að áfrýjandi greiði stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, 25.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Bifreiðar og Landbúnaðarvélar h/f, greiði stefnda, Grími Halldórssyni Laxdal, 25.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 14. nóvember 1973.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 8. þessa mánaðar, er höfðað með sáttakæru, birtri 16. nóvember 1972, og var málið þingfest hér fyrir dómi hinn 30. nóvember 1972.

Stefnandi málsins er Grímur Laxdal háskólanemandi, Löngubrekku 20, Kópavogi.

Stefndi er Bifreiðar- og Landbúnaðarvélar h/f, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru nú þær, að stefnda verði dæmt að greiða stefnanda kr. 140.000 með 9% ársvöxtum af kr. 60.000 frá 11. júlí 1973 til greiðsludags auk málskostnaðar að mati réttarins.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnanda verði dæmt að greiða stefnda málskostnað samkvæmt texta LMFÍ.

Sáttaumleitanir dómsins hafa ekki borið árangur.

II.

Málavextir eru þeir, að í byrjun októbermánaðar 1971 keypti stefnandi nýja Moskwitch bifreið, árgerð 1971, af stefnda, en stefndi hefur einkaumboð á innflutningi og sölu á Moskwitch bifreiðum hér á landi.

Bifreiðin var afhent 5. október 1971, og sama dag undirritaði stefnandi ábyrgðarskírteini, þar sem m. a. segir, að ábyrgð stefnda renni út eftir 6 mánuði frá afhendingardegi, en þó gildi hún aldrei fram yfir 10.000 km akstur.

Í ábyrgðarskírteininu segir auk þess: „Fyrir hönd framleiðenda ábyrgjast Bifreiðar & Landbúnaðarvélar h/f (hér eftir nefnt fyrirtæki) bifreið þá, er skírteini þetta hljóðar á, gegn framleiðslu og/eða efnisgöllum, þannig að fyrirtækið mun sjá um viðgerð á hinum gallaða hlut eða útvegum og ísetningu nýs hlutar í stað hins gallaða, enda hafi verið tilkynnt um meintan galla svo fljótt sem auðið er og því til staðfestingar komið með bifreiðina til fyrirtækisins eða til þess aðila, er það vísar til, áður en ábyrgð þessi rennur út, sem er 6 mánuðir frá afhendingardegi, eða ef bifreiðinni hefur verið ekið 10.000 km innan þess tíma“.

Í ábyrgðarskírteininu er það tekið fram, að það taki gildi, þegar fyrirtæki og kaupandi hafi undirritað skírteinið við afhendingu bifreiðarinnar. Þá segir einnig svo í skírteini þessu: „Fram yfir ofangreinda skilmála getur kaupandinn ekki gert neinar ábyrgðar- eða skaðabótakröfur á hendur fyrirtækinu né heldur er hægt að gera fyrirtækið og/eða framleiðanda ábyrga á nokkurn hátt vegna beinna eða óbeinna afleiðinga, sem kunna að verða vegna framleiðslu-, efnis- eða byggingargalla“.

Stefnandi skýrir svo frá, að fljótlega hafi komið fram galli í gírkassa bifreiðarinnar og hafi stefndi jafnan gert við bifreiðina þannig, að gamall gírkassi hafi verið settur í stað þess, sem fyrir var, eða gert við gírkassann, sem fyrir var. Hinn upphaflegi gírkassi hafi aðeins dugað í 2000 km, en hinir mjög stutt, t. d. sá fjórði aðeins 300 km. Hafi starfsmenn á verkstæði stefnda ávallt sagt, að um sama galla hafi verið að ræða, þ. e. framleiðslugalla á hluta gírkassans. Kveðst stefnandi hafa þurft að fara um það bil 8—10 sinnum með bifreiðina á verkstæði stefnda vegna ofangreinds galla og hafi bifreiðin verið í viðgerð um það bil tvo daga í hvert sinn. Stefnandi kveður stefnda ekki hafa gefið frekari upplýsingar um bilanir hverju sinni, en tekið bifreiðina alltaf til viðgerðar, þegar óskað var. Stefnandi kveðst hafa undirritað kvittun við móttöku bifreiðarinnar að lokinni viðgerð í hvert skipti. Kveðst hann síðar hafa óskað eftir að fá afrit af 5—6 af þessum kvittunum, en stefndi hafi ávallt neitað þeirri beiðni. Stefnandi var mjög óánægður með viðgerðirnar á gírkassanum, enda taldi stefnandi, að viðgerðir stefnda hefðu ekki borið árangur.

Í febrúar 1972 leitaði stefnandi til lögfræðings, sem hinn 28.

febrúar 1972 ritaði stefnda bréf með kröfu um að fá skriflegt loforð stefnda „um afhendingu nýs gírkassa, þegar endurbættur og gallalaus gírkassi hefur verið framleiddur, og að hann fái nýjan gírkassa næst, þegar gírkassinn bili og framvegis þar til gallalaus gírkassi hefur verið framleiddur“. Þessu bréfi svaraði stefndi með bréfi, dags. 3. mars 1972, þar sem stefnanda var bent á að koma með bifreiðina á verkstæði stefnda „20 dögum áður heldur en að ábyrgðin rennur út, þannig að hægt sé að skoða og yfirfara bifreiðina og lagfæra, ef um einhverja verksmiðjugalla er að ræða“.

Lögmaður stefnanda ritaði stefnda bréf aftur hinn 23. mars 1972 og óskaði eftir afriti áðurgreindra kvittana. Jafnframt var gerð krafa þess efnis, að stefnandi fengi „nýjan bíl sér að kostnaðarlausu, ef gírkassabilun verður aftur. Ef þér samþykkið ekki ofangreinda ósk hans, verður höfðað riftunarmál vegna kaupanna“.

Stefndi ritaði lögmanninum bréf hinn 28. mars 1972, þar sem öllum kröfum, sem fram komu í bréfi lögmannsins, var neitað.

Lögmaður stefnanda óskaði þá eftir dómkvaðningu matsmanna með bréfi, dagsettu 14. apríl 1972. Verður nánari grein gerð fyrir því í kafla III hér á eftir.

Hinn 15. ágúst 1972 krafði lögmaður stefnanda stefnda um „nýjan gírkassa af endurbættri gerð“ svo og útlagðan kostnað, kr. 6.000, og ómaksbætur og bætur fyrir afnotamissi, kr. 50.000.

Með bréfi, dagsettu 25. ágúst 1972, óskaði stefndi eftir fresti til að kanna kröfur stefnanda.

Höfðaði stefnandi því næst mál þetta.

Stefnandi seldi bifreiðina hinn 11. júlí 1973, og var söluverðið kr. 150.000.

III.

Í matsbeiðni stefnanda er óskað eftir dómkvaðningu tveggja matsmanna „til að meta til bóta, þannig að umbj. m. fái að fullu bætt eftirfarandi galla á Moskwitch bifreiðinni Y 3214: Gírkassi bílsins hefur bilað 6—7 sinnum á þeim ca 5 mánuðum, sem bíllinn hefur verið keyrður. Hefur fyrirtækið Bifreiðar- & Landbúnaðarvélar alltaf gert við bilunina endurgjaldslaust, en ábyrgðartími er í 6 mánuði, sbr. ábyrgðarskírteini. Grímur hefur ávallt kvittað fyrir móttöku bílsins hverju sinni, en á kvittuninni hefur alltaf staðið, hvað gert var hverju sinni við bílinn. Segir Grímur, að um sömu gírkassaviðgerð hafi verið að ræða í öll skiptin, og

er hér ótvírætt um galla að ræða. Þess má geta, að þessi gírkassagalli er á öllum nýjum Moskvitch bifreiðum, en þegar umbj. m. keypti bifreiðina, gat seljandi þess sérstaklega, að nú væri ekki lengur gírkassagalli á Moskvitch bifreiðunum“.

Hinn 19. apríl 1972 voru dómkvaddir matsmenn, þeir Bent Jørgensen og Finnogi Eyjólfsson bifvélavirkjameistarar, til að framkvæma matið. Matsgerð þeirra er dagsett í júlí 1972. Þar segir svo:

„Við fyrstu prófun bifreiðarinnar var ekkert athugavert við gírkassann, enda hafði þá nýlega farið fram viðgerð á gírkassanum hjá umboðinu. Var því ákveðið að láta eigandann aka bifreiðinni meira til þess að fá umræddan galla fram í bifreiðinni.

Eftir að bifreiðinni hafði verið ekið 3 þús. km, var hún prófuð aftur. Kom þá í ljós, að gírskifting úr þriðja gír niður í annan gír reyndist ekki í lagi, og eftir aðra prófun þann 13. júlí hafði þetta ágerst enn meira.

Samkvæmt framansögðu og þar sem ítrekaðar viðgerðir hafa farið fram hjá umboðinu án varanlegra bóta, teljum við, að umboðið, Bifreiðar- og Landbúnaðarvélar, beri skylda til að láta eiganda umræddrar bifreiðar í té nýjan gírkassa af endurbættri gerð í bifreiðina.

Matið fór fram 19. maí 1972“.

Matsmenn skiluðu viðbótarmatsgerð, sem dagsett er 25. október 1972, og er hún svohljóðandi:

„Samkvæmt dómkvaðningu Valgarðs Kristjánssonar, borgardómara, þann 6. september 1972, um að matsnefnd boði aftur deiluaðila í reynsluakstur umræddrar bifreiðar, Y 3214, höfum við nú framkvæmt þessa skoðun að viðstöddum þeim Grími Laxdal, Jóni Guðjónssyni og Ingiberi Eliassyni, verkstjóra hjá Bifreiðum- og Landbúnaðarvélum.

Skoðun þessi fór fram 11. október 1972 og leiddi til sömu niðurstöðu og greint er frá í matsgjörð okkar, dags. í júlí 1972. Til frekari áréttingar vísum við því til þeirrar matsgjörðar“.

IV.

Jón Vilberg Guðjónsson, verslunarstjóri stefnda, gaf skýrslu hér fyrir dómi 18. október 1973. Þar segir svo: „Mætti kveðst hafa starfað við bílaverslun síðan 1946, en ekki hafa tekið neitt próf í bílgreinaðnum. Mætti kveðst hafa látið stefnanda aka sér oftast en einu sinni í umræddum bíl og jafnframt séð hann aka bifreiðinni. Virtist mætta stefnandi nokkuð harðleikinn

við bifreiðina í akstri, án þess að mætti geti nefnt ákveðnar dags. í því sambandi. Mætti segir, að langt þrep sé á milli annars gírs og þriðja gírs á þessari bifreiðartegund og þurfi því að sýna mikla gætni í því að skipta bifreiðinni úr þriðja gír í annan gír, sérstaklega ef bifreiðin er á nokkurri ferð. Í Englandi var mætti á fundi með tæknimönnum, sem fjölluðu um þessa bifreiðartegund. Þar var honum tjáð, að í Englandi væri eigendum slíkra bifreiða ráðlagt að „tvíkúpla“, þegar slíkum bifreiðum er skipt úr þriðja í annan gír, vegna þess hve bilið er langt á milli þessara þrepa, enda þótt bifreiðin sé samhafð með koparsamhæfingarhring úr þriðja gír í annan. Mætti kveðst strax hafa leiðbeint stefnanda um að fara að á sama hátt við skiptingu úr þriðja gír í annan gír, þegar stefnandi kvartaði fyrst um bilun í gírkassa. Virtist mætta, að stefnandi gæfi þessu lítinn gaum. Vél umræddrar bifreiðar hefur 5700 snúninga á mínútu. Stefnandi fékk með bílnum ítarlegan leiðarvísí á ensku, og telur mætti vafalaust, að stefnandi, sem hafi stúdentspróf, muni hafa getað lesið leiðarvísinn. Aðspurður af lögmanni stefnanda kveðst mætti mundu hafa leiðbeint stefnanda rækilegar, ef hann hefði ekki verið viss um, að hann gæti vel bjargað sér í ensku. Einnig myndi hann þá hafa látið stefnanda fá úrdrátt úr leiðarvísinum, en úrdráttur þessi hafi verið til fjölritaður á þeim tímum. Mætti segir, að engin skrá sé til um þær kvartanir, sem um getur í síðustu mgr. á dskj. nr. 19. Á árinu 1970 komu fyrstu bílarnir af þessari gerð. Þá komu kvartanir, sem byggðust m. a. á því, að á þessum nýju bílum þurfti að beita öðru ökulagi, en kvartanirnar hafi farið stöðugt fækkandi miðað við selda bíla. Voru koparsamhæfingarhringir af sterkari gerð, að sögn framleiðanda, settir í bifreiðar, sem komið var með með gallaða gírkassa, þar á meðal bifreið stefnanda. Þessir nýju hringir komu að gagni í öllum öðrum bifreiðum eftir því sem mætta minnir, nema bifreið stefnanda. Mætti tekur fram, að stefnandi hafi ávallt sýnt mikla kurteisí í viðskiptum við fyrirtækið og hafi það verið gagnkvæmt. Mætti skoðaði umrædda bifreið 1. október sl. ásamt Gylfa Þ. Sigurjónssyni, deildarstjóra í varahlutadeild stefnda, og Brynjólfi Brynjólfsyni, bifvélavirkjameistara fyrirtækisins. Nýi eigandinn, Tómas Einarsson, kvaðst hafa keypt bifreiðina fyrir kr. 150.000.00, og var þá bifreiðin greidd út í hönd. Bifreiðin var skemmd að utan: Stuðari að aftan beiglaður, vinstra frambretti dældað, vélarhlíf dælduð á tveim stöðum og vinstri framhurð var dælduð. Að innan vantaði stokka milli sæta og hlíf yfir miðstöð, og þurrkurofi hafði

verið fluttur til, svo að lýti var að. Einnig hafði verið settur rofi, sem var ósjálegur. Þannig útlítandi keypti hinn nýi eigandi bifreiðina. Aðspurður um gírkassann sagði hinn nýi eigandi: „Það er allt í lagi með gírkassann. Ég þarf bara að tvíkúpla honum, þegar ég skipti úr þriðja gír“. Mætti ók með hinum nýja eiganda í bifreiðinni og sá, að hann þurfti að tvíkúpla, enda telur mætti það hafa verið betra ökulag. Hinn nýi eigandi taldi sig hafa gert ágætis kaup. Mætti telur, að ofangreint söluverð og greiðsluskilmálar hafi verið nálægt markaðsverði, og miðar mætti þá m. a. við, að söludeild fyrirtækisins seldi sömu tegund bifreiðar af sama lit, en án skemmda, fyrir sama verð. Mætti telur, að nýr gírkassi kosti um kr. 20.000.00 og ísetningarkostnaður við gírkassa 1.000.00—2.000.00“.

Stefnandi hefur hér fyrir dómi hinn 31. október 1973 skýrt svo frá, „að hann hafi selt umrædda bifreið sl. vor Tómasi Einarsyni fyrir kr. 150.000.00, og var þá nýbúið að gera við bifreiðina fyrir kr. 50.000.00, og var það aðallega um viðgerð á vél að ræða ásamt fleiri viðgerðum og endurnýjuðum hlutum bifreiðarinnar. Í þessari viðgerð var ekki hreyft við gírkassanum. Stefnandi skýrði kaupanda frá því, hvernig í málum lægi með gírkassann. Gírkassinn var þá í lagi. Sami ágalli, sem alltaf hafði verið á honum, þ. e. galli á bremsuhjóli í öðrum gír, þ. e. að ekki er hægt að skipta úr þriðja gír í annan gír með góðu móti. Stefnanda virtist gangverð á samskonar bílum vera um kr. 230.000.00 og hafi verðrýrnun því verið kr. 80.000.00. Stefnandi kveðst hafa fengið leiðarvísi á ensku með bifreiðinni, þar sem leiðbeiningar eru m. a. um, hvernig eigi að skipta bifreiðinni. Stefnandi kveðst hafa lesið þessar leiðbeiningar og kveðst hafa skilið þær, en hann minnst þess ekki, að starfsmenn stefnda hafi gefið honum sérstakar leiðbeiningar um meðferð bifreiðarinnar. Þegar stefnandi seldi bifreiðina, var afturstuðari dældaður eftir ákeyrslu, og var loforð frá Samvinnutryggingum um greiðslu á því tjóni. Vinstra framstuðarahorn var beyglað, og lítil dæld var á vélarhlíf. Vinstri framhurð hafði fokið upp og hafði beyglast. Stokk vantaði framan við sæti og hlíf yfir miðstöð. Og þurrkurofi hafði verið fluttur til og þar með til bóta, en rafmótor var settur til þess að sprauta vatni á rúðurnar í stað handpumpu, sem var áður. Búið var að hreinsa gólfíð upp og ryðverja það og síðan klæða það, fyrst með sérstöku pykku plasti og síðan með rýjateppi með gúmmíundirlagi. Við þessa klæðningu varð að taka áðurgreindan stokk burtu. Skýrsla Jóns Vilbergs í þinghaldi 18. þ. m. var lesin fyrir stefn-

anda. Stefnandi kveðst vera talinn frábær ökumaður, enda kveðst hann nú þegar hafa keyrt um 1.000.000 km á ævinni. Stefnandi telur hugsanlegt, að Jón Vilberg hafi setið í bílnum hjá mætta, þegar annar bíll var prufukeyrður, en aldrei í umræddum bíl. Þó hafi Jón ekið með mætta í margnefndum bíl, þegar mat fór fram.

Kveðst stefnandi eitt sinn hafa lent í umferðaróhappi út af því, að bifreið keyrði á umrædda Moskwich bifreið, þar sem hún stóð á milli eyja á gatnamótum. Dældaðist bifreiðin þá á vinstra framhorni. Telur mætti ekki útilokað, að hægt væri að finna einhverja sök hjá honum, en hann kveðst ekki hafa átt sök í öðrum umferðaróhöppum, sem hann minnst. Stefnandi segir, að hann hafi ekki látið gera við gírkassann annars staðar en hjá stefnda“.

V.

Í stefnu sundurliðaði stefnandi kröfu sína þannig:

1. Nýr gallalaus ísettur gírkassi eða skaðabætur .. kr. 60.000
2. Ómaksbætur og afnotamissir — miski — 80.000

Kr. 140.000

Við hinn munnlega málflutning var því lýst yfir af hálfu stefnanda, að hann vildi nú skilgreina fyrri kröfuliðinn sem „bætur vegna lækkaðs söluverðs“, en síðari kröfuliðinn sem „afnotamissi og skert afnot“.

Stefnandi styður kröfur sínar þeim rökum, að bifreiðin hafi verið haldin leyndum galla, sem hafi verið verulegur. Stefndi beri sem seljandi ábyrgð á öllu tjóni stefnanda, sem af galla þessum leiðir, samkvæmt þeim kafla kauplaganna nr. 39/1922, sem fjalli um það, þegar seldum hlut sé áfátt. Beri að túlka ábyrgðarskírteinið, sem stefnandi undirritaði, í samræmi við þau lagaákvæði. Skaðabæturnar samkvæmt fyrri kröfuliðnum séu hæfilega metnar kr. 60.000, enda komi það heim við þann afslátt, sem stefnandi hafi þurft að veita hinum nýja kaupanda vegna gallans á gírkassanum. Er því haldið fram af stefnanda, að gangverð á sams konar bíl hafi verið kr. 210.000 og hafi tjón stefnanda, sem hafi orðið að selja bifreiðina á kr. 150.000, því numið kr. 60.000.

Stefnandi kveðst hafa orðið fyrir verulegu tjóni vegna skertra afnota af bifreiðinni, en afnotamissi þennan megi beint rekja til

hins leynda galla. Hann kveðst hafa unnið í Radióbúðinni, Klapparstíg 26 í Reykjavík, sem verslunarmaður þar og þá notað bifreiðina við starfið. Hann hafi einnig stundað nám í læknisfræði við Háskóla Íslands. Hann hafi verið búsettur í Kópavogi og hafi honum því verið brýn nauðsyn að eiga bíl til afnota. Afnotin hafi verið verulega skert vegna gallans og beri því einnig að taka þennan kröfulið til greina.

VI.

Stefndi styður sýknukröfu sína þeim rökum, að hann hafi staðið við skyldur sínar samkvæmt þeim skilmálum, sem fram komi í ábyrgðarskírteininu, en eftir þeim skilmálum beri að fara, enda segi svo í 1. gr. lausafjárkaupalaganna nr. 39/1922, að ákvæðum þeirra laga skuli þá aðeins beita, er ekkert annað sé um samið berum orðum.

Stefndi leggur á það áherslu, að samkvæmt matsgerð „var ekkert að athuga við gírkassann“, eins og matsmennirnir komist að orði, þegar matið fór fram 19. maí 1972, þ. e. tæpum 8 mánuðum eftir að stefnandi fékk bifreiðina afhenta. Við þetta álit verði að miða, en ekki niðurstöðu matsmanna, sem sé markleysa. Matsmenn hafi ekki látið opna gírkassann til þess að kynna sér innihald hans, en slíkt hefði verið eðlilegt. Sérstaklega þar sem matsmenn telji sig þess umkomna að láta í ljós það álit í matsgerðinni, að stefnda beri skylda til án alls fyrirvara að láta stefnanda í té nýjan gírkassa í bifreiðina. Í þessu sambandi er á það bent af stefnda, að það sé misskilningur, sem haldið hafi verið fram af stefnanda, að stefndi hafi skipt um gírkassa og gamlir gírkassar hafi verið settir í staðinn. Enginn gírkassi hafi verið settur í bifreiðina, sem geti talist „gamall“, og enginn kassi hafi verið settur í bifreiðina, sem hafi verið eldri en gírkassi sá, sem upphaflega var tekinn úr bílnum. Stefnandi hafi ekki sannað, að stefndi beri frekari skyldur en stefndi hafi þegar innt af hendi. Þá hefur verið látið að því liggja, að stefnandi hafi sjálfur átt sök á bilunum í gírkassanum með rangri meðferð bifreiðarinnar í akstri.

VII.

Dómendur skoðuðu margnefnda bifreið hinn 31. október 1973. Var hún þá enn haldin galla í gírkassa.

Ætla verður, að galli sá, sem kom fram í þeim upphaflega gírkassa, sem var í bifreiðinni, þegar stefnandi tók við henni, hafi

verið verksmiðjugalli, enda er ósannað gegn mótmælum stefnanda, að stefnandi eigi sök á bilunum þeim, sem á gírkassanum urðu. Fellur galli þessi undir ákvæði söluskilmálanna, sem fram koma í áðurgreindu ábyrgðarskírteini. Við þessa skilmála er stefnandi bundinn, sbr. 1. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup.

Stefndi gerði ítrekaðar tilraunir til að bæta úr gallanum á gírkassanum á ábyrgðartímanum með því að taka bifreiðina inn á verkstæði sitt til viðgerðar. Eigi lánaðist stefnda að lagfæra gallann, svo sem honum var skylt samkvæmt ákvæðum söluskilmálanna. Verður að líta svo á, að stefnandi hafi ekki fyrirt sig rétti til fullra efnda á kaupunum samkvæmt söluskilmálunum.

Það er álit hinna sérfróðu meðdómenda, að eigi sé tryggt, að úr umræddum galla verði að fullu bætt, nema settur verði nýr gírkassi í bifreiðina. Telja þeir, að andvirði nýs gírkassa og kostnaður við að setja hann í bifreiðina nemi samtals kr. 27.000.

Lítur dómurinn svo á, að stefnda sé skylt að greiða stefnanda þessa fjárhæð í bætur vegna gallans, og verður fyrri kröfuliður stefnanda því tekinn til greina með þeirri fjárhæð, enda hefur stefnandi, sem gat látið setja nýjan gírkassa í bifreiðina, áður en hann seldi hana, ekki sannað, að hann eigi rétt á frekari bótum samkvæmt fyrri kröfuliðnum.

Stefndi hefur ekki þrátt fyrir áskoranir stefnanda afhent glögga lýsingu á þeim viðgerðum, sem stefndi framkvæmdi á gírkassanum, né lagt fram afrit af kvittunum þeim, sem stefnandi undirritaði að viðgerðum loknum.

Stefndi fullnægði ekki skyldu sinni samkvæmt söluskilmálunum, og telja verður, að tilraunir hans til að bæta úr göllunum hafi verið tímafrekari en efni stóðu til. Að svo vöxnu máli verður að dæma stefnda til að greiða stefnanda bætur fyrir skert afnot bifreiðarinnar. Eins og sönnunarreglum er háttað, þykja bætur fyrir afnotamissinn hæfilega ákveðnar kr. 5.000, og verður síðari kröfuliður stefnanda tekinn til greina með þeirri fjárhæð.

Úrslit málsins verða þá þau, að stefna verður dæmt að greiða stefnanda kr. 32.000 (27.000 + 5.000).

Við hinn munnlega flutning málsins var því lýst yfir af hálfu stefnanda, að vaxta væri aðeins krafist af bótafjárhæð samkvæmt fyrri kröfulið. Verður stefnda því dæmt að greiða 9% ársvexti af kr. 27.000 frá 11. júlí 1973 til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum ber stefnda að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 25.000.

Bjarni Kristinn Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan

ásamt meðdómendunum Jan Jansen bifvélavirkjameistara og Ragnari Jónssyni bifreiðaeftirlitsmanni.

Dómsorð:

Stefndi, Bifreiðar- og Landbúnaðarvélar h/f, greiði stefnanda, Grími Laxdal, kr. 32.000 með 9% ársvöxtum af kr. 27.000 frá 11. júlí 1973 til greiðsludags og kr. 25.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 1. október 1975.

Nr. 93/1975. **Kyndill h/f**

gegn

Plast og stálgluggum Selfossi h/f.

Útivistardómur.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.

Afrýjandi, Kyndill h/f, er eigi sækir dómþing í máli þessu, greiði 400 króna útivistargjald til ríkissjóðs, ef hann vill fá mál sitt tekið fyrir af nýju.
