

Fimmtudaginn 15. maí 1997.

Nr. 292/1996.

Margrét Stefánsdóttir

(Björgvin Þorsteinsson hrl.)

gegn

Steinari Friðjónssyni

(Magnús Guðlaugsson hrl.)

Lausafjárkaup. Riftun. Afsláttur. Frávísun máls frá héraðsdómi að hluta.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Arnljótur Björnsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 31. júlí 1996. Hún krefst þess aðallega, að „viðurkennd verði riftun á kaupum“ hennar á bifreiðinni NX-681 og að stefndi verði dæmdur til að greiða 730.000 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 26. apríl 1994 til greiðsludags gegn afhendingu bifreiðarinnar. Til vara krefst áfrýjandi þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða 350.000 krónur með dráttarvöxtum frá sama degi og greinir í aðalkröfu til greiðsludags.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I.

Atvikum að kaupum áfrýjanda á bifreið af stefnda í apríl 1994 er lýst í héraðsdómi. Kom eiginmaður áfrýjanda fram við kaupin sem umboðsmaður hennar, en hann var starfsmaður á fasteignasölu. Hefur hann viðurkennt, að sér hafi fyrir kaupin verið skýrt frá árekstri, sem bifreiðin lenti í, og að skipt hafi verið um bretti og „stuðara“, auk þess sem ljós hafi skemmst. Hafi hann metið þessar upplýsingar svo, að óhappið hafi einungis verið óverulegt. Sá starfsmaður bílasölnunnar, sem umboðsmaðurinn átti einkum samskipti við, staðfesti, að sér hefði verið skýrt frá óhappinu. Þær upplýsingar hefðu verið veittar, að af þessum sökum hefði vélarhlíf, bretti, ljós og stuðari verið endurnýjuð. Frá þessu hafi verið skýrt strax í upp-

hafi og það síðan rætt nokkrum sinnum, uns kaupin komust á. Í héraðsdómi er einnig lýst annmörkum á bifreiðinni, sem í ljós komu, er hún var færð á verkstæði í ágúst 1994 og desember 1995. Fyrir Hæstarétti kom fram, að skráningarnúmer hefðu verið tekin af bifreiðinni haustið 1994 og hún ekki notuð eftir það.

Með vísan til forsendna héraðsdóms verður ekki fallist á með áfrýjanda, að bifreiðin hafi við kaupin verið svo verulega gölluð, að heimilað geti henni riftun þeirra. Hið sama á við um þá málsástæðu, að bifreiðin sé „tjónsbíll“ í þeirri merkingu, að hún hafi komist í eigu vátryggingafélags eftir óhappið, en áfrýjandi telur, að með því að skýra ekki frá þessu hafi stefndi beitt svikum við samningsgerðina. Umboðsmanni áfrýjanda var skýrt frá árekstrinum, og hann hafði eftir það öll færi á að afla sér upplýsinga úr opinberum gögnum um fyrri eigendur bifreiðarinnar, teldi hann það atriði skipta sköpum. Að þessu athuguðu og að öðru leyti með vísan til forsendna hins áfrýjanda dóms verður stefndi sýknaður af aðalkröfu áfrýjanda í málinu.

II.

Stefndi telur, að uppsett verð fyrir bifreiðina hafi verið 890.000 krónur, og hefur það stoð í framburði eiganda bílasölnunnar. Áfrýjandi keypti bifreiðina fyrir 730.000 krónur.

Áfrýjandi hefur ekki stutt varakröfu sína um 350.000 króna afslátt neinum gögnum, og ekki nýtur mats dómkvaddis manns um kostnað við að ráða bót á því, sem að bifreiðinni er. Að svo vöxnu eru ekki forsendur til að leggja dóm á varakröfu áfrýjanda. Verður henni því vísað frá dómi.

Samkvæmt þessum úrslitum verður áfrýjanda gert að greiða stefnda málskostnað, sem verður ákveðinn sameiginlega í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Steinar Friðjónsson, skal vera sýkn af aðalkröfu áfrýjanda, Margrétar Stefánsdóttur, í málinu.

Varakröfu áfrýjanda er vísað frá héraðsdómi.

Áfrýjandi greiði stefnda samtals 150.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 10. júní 1996.

Mál þetta, sem dómtekið var 13. maí sl. að loknum munnlegum málflutningi, er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur með stefnu, þingfestri 4. maí 1995, af Margræti Stefánsdóttur, kt. 100954-3389, Stekkjarhvammi 52, Hafnarfirði, á hendur Steinari Friðjónssyni, kt. 021132-2849, Funafold 71, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær, að viðurkennd verði riftun á kaupum stefnanda á fólksbifreiðinni NX-681, sem er af gerðinni Mitsubishi Lancer GLX, árgerð 1990, og stefndi verði dæmdur til að endurgreiða stefnanda 730.000 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 26. apríl 1994 til greiðsludags gegn afhendingu bifreiðarinnar. Til vara er þess krafist, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 350.000 króna afslátt af kaupverði með sömu dráttarvöxtum og að framan greinir. Þá krefst stefnandi málskostnaðar ásamt virðisaukaskatti að mati dómsins.

Endanlegar dómkröfur stefnda eru þær, að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda um riftun og stefnandi dæmd til að greiða stefnda málskostnað ásamt virðisaukaskatti. Fari svo, að dómur fallist á riftun, gerir hann þá kröfu, að stefnanda verði skylt að afhenda bílinn í sama ástandi og hún tók við honum og til frádráttar og skuldajafnaðar komi samtals 730.000 krónur auk dráttarvaxta. Þá krefst hann þess, að hann verði sýknaður af varakröfu, ef á hana reynir, en til vara, að hún verði lækkuð verulega. Við munnlegan málflutning mótmælti hann kröfu um afslátt á þeirri forsendu, að um nýja málsástæðu væri að ræða, sem væri of seint fram komin. Loks krefst hann málskostnaðar sér til handa að viðbættum virðisaukaskatti.

I.

Málavextir eru þeir, að með kaupsamningi 26. apríl 1994 keypti stefnandi fólksbifreiðina NX-681, sem er af gerðinni Mitsubishi Lancer GLX, árgerð 1990, af stefnda fyrir milligöngu Nýju bílahallarinnar, Funahöfða 1 hér í borg. Bifreið þessa hafði stefndi, sem er bifreiðasmíðameistari, keypt af Tryggingu hf., gert upp eftir tjón, sprautað og sett á sölu. Telur stefndi, að verðið, sem upphaflega var sett á bifreiðina, hafi verið á bilinu 860-890.000 krónur. Afsalið til stefnanda er undirritað af seljanda og kaupanda, en Jón Stefánsson, sölumaður bílasölnunnar, gekk frá afsalinu. Við kaupin lá frami skráningarskríteini bifreiðarinnar, en þar kom fram, að aðalskoðun

á bifreiðinni hafði farið fram 1. febrúar 1993, og var niðurstaða skoðunarinnar sú, að engar athugasemdir voru gerðar. Stefnandi staðgreiddi bifreiðina með 730.000 krónum, og annaðist eigenmaður stefnanda, Sigurður Jónsson, kaupin í umboði hennar. Hann heldur því fram, að ásett kaupverð hafi í fyrstu verið 810-820.000 krónur. Áður en kaupin voru afráðin, hafi hann skoðað bifreiðina og ekkert athugavert séð. Hvorki stefndi né starfsmaður bílasölnunnar hafi gert honum grein fyrir, að eitthvað hafi verið að bifreiðinni né að hún væri nýviðgerð. Við meðferð málsins sagði eigenmaður stefnanda hins vegar, að sölumaður sá, sem gekk frá afsalinu, hefði tjáð sér, að bíllinn hefði lent í „smáóhappi“ og skipta hefði þurft um bretti og stuðara og eitthvað verið athugavert við ljósín. Látið hafi verið að því liggja, að um lítilfjörlegt tjón hafi verið að ræða, „smáhnöð“. Stefnandi hafi notað bifreiðina mjög lítið í upphafi, en eigenmaður hennar hafi haft afnot hennar frá síðari hluta júní og í júlímánuði 1994. Honum hafi fundist bifreiðin óeðlileg í akstri, titringur í stýri og skjálfti í yfirbyggingu og mælaborði. Þau hjónin hafi þá kannað feril bílsins og komist að raun um, að hann hafði lent í árekstri í janúar 1994 og orðið fyrir meiri háttar tjóni. Bifreiðin væri því „tjónsbíll“. Er hér var komið sögu, hafi þau fengið vitneskju um, að stefndi hefði að atvinnu að gera upp og selja „tjónsbíla“. Eigenmaður stefnanda hafi þá haft samband við stefnda og krafist þess, að kaupin gengju til baka. Að samkomulagi hafi orðið að svo stöddu, að bifreiðin færi í skoðun hjá Heklu hf., sem hefur umboð fyrir sölu Mitsubishi-bifreiða á Íslandi. Á reikningi Heklu hf. komi fram, að þvingun sé á mótorfestingum, en orsök ókunn. Viðgerð sé því ekki möguleg.

Í tölvuútskrift Bifreiðaskoðunar Íslands 7. júní sl. af eigendaferilsskrá kemur fram um bifreiðina NX-681, að tryggingafélagið Trygging hf. er skráður eigandi hennar 10. janúar 1994, stefndi frá 14. janúar til 26. apríl sama ár, en frá þeim degi er stefnandi skráður eigandi hennar. Hvorki kemur þar fram né í öðrum gögnum málsins, að bifreiðin hafi verið afskráð vegna tjóns, enda er það óumdeilt í málinu, að svo var ekki.

Með bréfi 10. ágúst 1994 tilkynnti lögmaður stefnanda stefnda, að stefnandi lýsti yfir riftun á kaupum bifreiðarinnar. Jafnframt krafðist hann endurgreiðslu kaupverðsins ásamt kostnaði gegn afhendingu bifreiðarinnar. Í bréfinu kemur fram, að riftunarkrafan er studd því, að stefndi hafi með sviksamlegum hætti leynt upplýsingum um það, að bifreiðin hefði lent í meiri háttar tjóni. Númer bifreiðarinnar voru lögð inn til geymslu hjá Bifreiðaskoðun Íslands 25. ágúst 1994. Í svarbréfi lögmanns stefnda 26. sama mánaðar er því haldið fram, að stefnandi hafi vitað, að bíllinn væri „tjónsbíll“. Bréfinu fylgir yfirlýsing Ingimars Sigurðssonar, sölumanns og eiganda

Nýju bílahallarinnar, þar sem því er haldið fram, að eiginmanni stefnanda hafi verið gerð grein fyrir því, að bifreiðin NX-681 hefði orðið fyrir tjóni, og eftir umsögn eiganda hafi honum verið tjáð, að skipt hefði verið um fram-bretti, stuðara, framljós og framhluti málaður. Þá liggur frammi í málinu yfirlýsing Jóns Kr. Stefánssonar, sölumanns Nýju bílahallarinnar, 26. ágúst sama ár um það, að hann hafi ekki látið eiginmann stefnanda vita um það, að bíllinn hefði verið seldur tryggingafélagi, eftir að hann hefði skemmst í umferðaróhappi, enda hefði sér ekki verið um það kunnugt.

Lögmaður stefnanda skoraði enn á stefnda að verða við kröfum stefnanda með bréfi 15. desember 1994. Þeirri kröfu var hafnað með bréfi lögmanns stefnda 18. janúar 1995. Í framhaldi þess kannaði stefnandi hjá Bílaþingi Heklu hf., hvort mögulegt væri að losna við bifreiðina í skiptum fyrir aðra. Í yfirlýsingu Guðna Eðvarðssonar bifreiðasala 24. janúar sama ár kemur fram, að það sé vinnuregla hjá Bílaþingi Heklu að taka hvorki upp í né selja bifreiðar, sem hafi komist í eigu tryggingafélaga eftir tjón.

Stefndi kveðst hafa falið Nýju bílahöllinni að selja umrædda bifreið sína, NX-681, í apríl 1991, en bifreiðina hafi stefndi keypt „tjónaða“ af Tryggingu hf. Bifreiðin hafi lent í tjóni vinstra megin að framan, og hafi tjónið ekki verið meiri háttar, enda bifreiðin aldrei afskráð, en skipta hafi þurft um þá hluti, er dælduðust. Hafi tryggingafélagið ætlað að láta gera við bifreiðina, en fallist á beiðni eiganda hennar um að kaupa hana. Stefndi hafi skipt um þá hluti, sem þurfti, og sprautað bifreiðina, áður en hann setti hana á bíla-söluna. Eiginmaður stefnanda hafi skoðað bifreiðina, og áður en hann gerði tilboð, hafi honum verið sagt frá tjóninu, sem bifreiðin hefði orðið fyrir, og frá þeim viðgerðum, sem gerðar voru á henni. Hann hafi skoðað það sérstaklega, gert tilboð eftir eina viku, en bifreiðinni hafi þá verið ekið tæpa 29 þús. km og með óaðfinnanlegu lakki.

Af hálfu stefnda er á það bent, að eiginmaður stefnanda sé fasteignasali og honum því vel kunnugt um skyldur kaupanda til að skoða hið selda, áður en gengið er til samninga, og skyldur til að tilkynna strax um galla.

Stefnandi hafi fyrst í ágúst sama ár kvartað um, að bifreiðin væri óeðlileg í akstri, hristist öll og skyflfi, stýri, yfirbygging og mælaborð, en þá hafi verið búið að aka bifreiðinni a. m. k. rúma fjögur þúsund km á tæpum fjórum mánuðum. Samkvæmt reikningi Heklu hafi bifreiðinni verið ekið 33 þús. km í ágúst. Á þessum stutta tíma hafi séð þó nokkuð á lakki, svo að meðferð stefnanda á bifreiðinni hafi sannanlega verið slæm. Stefndi hafi strax í upphafi viljað fá að vita, hvað væri að bifreiðinni. Virtist honum, að skipta þurfti um mótorpúða, og hafi hann boðist til að skipta um þá, en því hafi stefnandi hafnað. Sættir hafi ekki tekist og ekkert aðhafst af hálfu stefn-

anda, þótt skorað hafi verið á eiginmann hennar og lögmann hans að fá að vita, hvað væri að bílnum. Lögmaður stefnda hafi boðist til að koma með bifreiðina á bílaréttingaverkstæði Árna Gíslasonar stefnanda að kostnaðarlausu til að skoða og meta, hvað væri nákvæmlega að bifreiðinni, en því hafi eiginmaður stefnanda ekki sinnt. Engin skilgreining væri af hálfu stefnanda á því, hvað sé að bílnum, hvenær það hafi komið fram og hvað kosti að lagfæra. Stefnandi segi aðeins, að bifreiðin hristist öll og skjálfi og sé því í raun óökufær, og númerin hafi verið rifin af bílnum. Öll kröfugerð stefnanda virðist reist á því, að bíllinn hafi lent í tjóni vinstra megin að framan, en það hafi stefnandi vitað, þegar salan fór fram.

II.

Stefnandi heldur því fram, að hún hefði ekki keypt bifreiðina, ef stefndi hefði skýrt sér frá því, að bifreiðin var tjónsbifreið, svo sem stefnda hafi ótvírætt borið að gera, enda væri alkunna, að „tjónsbílar“ seldust verr og á lægra verði en sambærilegir bílar, sem ekki hafi orðið fyrir tjóni. Stefnandi kveðst ekki hafa notað bílinn, eftir að hann var skoðaður á verkstæði Heklu hf. Reisir stefnandi aðal- og varakröfu sína á 42. gr. laga nr. 39/1922 svo og á meginreglum samninga- og kröfuréttar. Málskostnaðarkröfu sína styður hún XXI. kafla laga nr. 19/1991 um meðferð einkamála og kröfuna um dráttarvexti við III. kafla vaxtalaga.

Stefndi kveðst byggja málatilbúnað sinn og kröfugerð meðal annars á eftirfarandi málsástæðum:

1) Stefnandi hafi vitað, áður en salan fór fram, að bíllinn hafði lent í tjóni vinstra megin að framan. Þá hafi stefnandi vitað, skoðað og sætt sig við tjónið og viðgerðina, sbr. 47. gr. kpl.

2) Eiginmaður stefnanda sé sérfróður í viðskiptum, og honum sé kunnugt um allar skyldur kaupanda og hverju það varðar að tilkynna ekki strax um galla.

3) Stefnandi hafi samkvæmt 42. gr. kpl. sönnunarbyrðina fyrir því, að um galla hafi verið að ræða, er sala fór fram, hver gallinn sé og hve mikið kosti að lagfæra hann, en ekkert af þessu leggi stefnandi fram. Hins vegar liggja fyrir, að stefnandi, sem sé óvön akstri, hafi ekið bifreiðinni athugasemda-laust í tæpa fjóra mánuði yfir 4 þús. km þannig, að stórsér á lakki.

4) Engum sé kunnugt um, hver gallinn sé á bifreiðinni. Ekkert hafi verið lagt fram um, að viðgerð stefnda eftir tjón á vinstra framhorni sé ábótavant. Stefnandi hafi boðist til á sínum tíma að lagfæra og skoða, hvað væri að, en engin viðbrögð orðið af hálfu stefnanda.

5) Aðgerðaleysi og tómlæti stefnanda og seinagangur í málinu, sbr. 54. gr. kpl., og því séu allar kröfur of seint fram komnar.

6) Stefnandi geti ekki skilað bifreiðinni í því ástandi, er hún tók við henni, og geti riftunarkrafa ekki náð fram að ganga, þar sem bíllinn sé í mun lakara ástandi en þegar stefnandi fékk hann, farið sé að sjá á lakki, og einhver galli sé vegna titrings.

Ef fallist verði á riftun, kveður stefndi, að útreikningur á skuldajafnaðar- og frádráttarkröfu sinni, að fjárhæð 730.000 krónur, sé sem hér segir:

a) Notkun stefnanda á bifreiðinni í fjóra mánuði, sem hafi ekið henni a. m. k. 4.000 km. Beri stefnanda að greiða stefnda, eins og hafi hún fengið bíllinn á bílaleigu, en skv. gjaldskrá Bílaleigu Akureyrar sé leiga fyrir MMC Lancer 3.700 krónur. Að auki sé krafist 37 króna fyrir hvern km, samtals í ágúst 592.000 krónur.

b) Notkun stefnanda á bifreiðinni í átta mánuði, frá ágúst fram að birtingu stefnu, þ. e. daggjald að frádregnum 50%, þar sem um langtímaleigu sé að ræða, samtals 444.000 krónur.

c) Galli, eftir að salan fór fram, sem stefndi metur á 350.000 krónur.

d) Gallað lakk miðað við heilsprautun skv. gjaldskrá bílamálara 230.000 krónur, en stefndi hafi ekki komist í bifreiðina til að láta meta verð lakkvinnunnar.

e) 15% lækkun á verði bifreiðarinnar á því ári, sem liðið er, 187.500 krónur, miðað við verð á nýrri samsvarandi bifreið, sem mun kosta 1.250.000 krónur.

f) 350.000 krónur vegna slæmrar meðferðar bifreiðarinnar, en þar sem stefndi hafi ekki getað látið meta bifreiðina, þyki þessi fjárhæð sanngjörn, uns unnt verði að staðreyna annað.

Niðurstaða.

Eftir að ágreiningur reis um bifreiðakaupin, urðu málsaðilar ásáttir um að fara með bíllinn til skoðunar á verkstæði bifreiðaumboðsins Heklu hf. Á reikningi fyrirtækisins frá 2. ágúst 1994, sem stefnandi hefur lagt fram, kemur eftirfarandi fram: „Þvingun er á mótorfestingum. Þegar mótorbíti (sá er hliðarfestingar sitja á) er losaður niður, hverfur þvingunin, og titringur hættir. Orsök ókunn!“ Í framhaldi þessarar skoðunar bauðst stefndi til að skipta um mótorpúða, en því hafnaði stefnandi. Í desember sama ár skoðaði Ásgrímur Þorsteinsson, bifvélavirki hjá Heklu hf., bifreiðina að beiðni stefnanda með tilliti til tjóns þess, sem bifreiðin hafði orðið fyrir. Beindist skoðunin einkanlega að titringi í gangi vélar. Í yfirlýsingu hans, sem hann hefur staðfest fyrir dómi, segir, að við athugun komi í ljós, að mótorfesting vinstra megin að ofan og girkassafesting hægra megin að ofan hafi verið bognar. Valdi það því, að mótorpúðar séu í spennu, sem orsaki óeðlilegan

titring í bifreiðinni, þegar vélin sé í gangi. Ráðleggur hann, að skipt verði um mótör- og girkassafestingu og að bifreiðinni verði síðan komið í grindarmælingu til viðurkennds aðila og því næst í hjólastillingu. Í framburði Ásgríms kom fram, að á þeim tíma, er hann mat tjónið, hafi kostnaður við skipti á mótör- og girkassafestingum ásamt varahlutum verið um 23.000-25.000 krónur. Gerði Ásgrímur ráð fyrir, að þessi viðgerð myndi duga. Fritz Magnús Bjarnason bifvélavirki tók bifreiðina í burðarvirkismælingu (grindarmælingu) í desember sl. og staðfesti þá mælingu fyrir dóminum. Niðurstaða mælingar hans var sú, að um 7 mm skekkja væri í hæðarmælingu á einum stað, en á þessum tiltekna stað þyrftu frávik helst að vera engin, en framleiðendur teldu eðlileg skekkjumörk 1–2 mm. Þetta væri þó ekki afgerandi skekkja. Hann treysti sér ekki til að meta, hvort þessi skekkja hefði áhrif á aksturseiginleika bifreiðarinnar, en til að tryggja, að svo yrði ekki, þyrfti að hjólastilla hana. Ef lagfæra þyrfti hæðarmuninn þrátt fyrir hjólastillingu, tæki það um dagstund. Upplýst er, að stefnandi hefur hvorki gert reka að þeim lagfæringum, sem lagt var til, að færu fram, né látið meta tjónið, en rifti þess í stað kaupnum á grundvelli þess, að stefndi hefði með sviksamlegum hætti leynt upplýsingum um, að bifreiðin hefði lent í meiri háttar tjóni.

Stefndi keypti bifreiðina af tryggingafélagi, en hún var ekki afskráð, svo sem nauðsynlegt hefði verið, ef um bilun öryggisútbúnaðar eða meiri háttar tjón hefði verið að ræða. Hefur hann boðist til að bæta úr göllum á bifreiðinni, ef stefnandi geti sýnt fram á, hverjir það eru.

Ljóst er af því, sem rakið hefur verið, að stefnandi hefur ekki fært sönnur á, að bilun sú, sem rekja mátti til titrings bifreiðarinnar í lausagangi, hafi verið meiri en fram kom við fyrrgreinda skoðun hjá Heklu hf. eða við burðarvirkismælinguna. Þá hefur ekki heldur verið sýnt fram á, að titrings þessa hafi gætt, þá er kaupin voru gerð. Hefur stefnandi því ekki sýnt fram á, að bifreiðin hafi verið verulega gölluð, þegar kaupin fóru fram, jafnvel þótt litið verði svo á, að bifreið, sem hefur komist í eigu tryggingafélags, sé erfiðari í endursölu. Eru því ekki skilyrði til riftunar samkvæmt 1. ml. 1. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup.

Í máláttalabúnaði stefnanda var því í fyrstu haldið fram, að stefndi hefði hvorki gert henni grein fyrir, að eitthvað hefði verið að bifreiðinni né að hún væri nýviðgerð, en forsenda kaupanna hefði meðal annars verið, að bifreiðin væri ekki „tjónsbíll“. Við meðferð málsins kom hins vegar fram af hálfu eiginmanns stefnanda, að sölumaður sá, sem gekk frá afsalinu, hefði tjáð honum, að bíllinn hefði lent í „smáóhappi“, skipt hefði verið um bretti og stuðara og eitthvað verið athugavert við ljósín. Sagði eiginmaður stefn-

anda, að hann hefði hins vegar verið leyndur því, að tjónið hefði verið svo mikið sem raun var á. Látið hafi verið að því liggja, að um lítilfjörlegt tjón hefði verið að ræða, smá-,hnoð“. Þessu hefur stefndi og sölumaður sá, er annaðist söluna, mótmælt, og fullyrða þeir, að honum hafi einnig verið sagt, að skipt hefði verið um vélarhlíf og framstykki á bílnum.

Ljóst er, að eiginmanni stefnanda var tjáð, að bifreiðin hefði orðið fyrir tjóni, áður en salan fór fram, þótt tjóninu hefði ekki verið lýst í afsali, svo sem æskilegt hefði verið. Eiginmaður stefnanda, sem er fasteignasali, sá um kaupin og eftirmál þeirra. Var honum í lófa lagið að kanna nánar, fyrir hvaða tjóni bifreiðin hefði orðið, og óska nánari skýringa og gagna í þeim efnum, áður en hann gekk frá kaupunum. Skiptir hér engu, hvort bifreiðin var í eigu tryggingafélags eða einhvers annars eftir umrætt tjón í byrjun árs 1994. Verður samkvæmt þessu ekki á það fallist, að stefnandi hafi verið beittur svikum við kaupin. Samkvæmt því eru ekki heldur skilyrði til riftunar samkvæmt 2. ml. 1. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922. Ber því að sýkna stefnda af riftunarkröfum stefnanda.

Stefnandi féll frá kröfu sinni um skaðabætur við munnlegan málflutning, en kvaðst þess í stað reisa varakröfu sína um greiðslu 35.000 króna úr hendi stefnda á afslætti. Hún hefur, svo sem að framan greinir, hvorki lagt fram gögn né mat um það, í hverju ætlaðir gallar á bifreiðinni eru fólgirnir, og ber þegar af þeirri ástæðu að sýkna stefnda af kröfu stefnanda um afslátt. Er stefndi því einnig sýknaður af varakröfu stefnanda.

Eftir þessum úrslitum verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda 70.000 krónur í málskostnað, og hefur þá ekki verið tekið tillit til virðis-auskatts.

Dóm þennan kveður upp Ingibjörg Benediktsdóttir héraðsdómari.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Steinar Friðjónsson, á að vera sýkn af öllum kröfum stefnanda, Margrétar Stefánsdóttur, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda 70.000 krónur í málskostnað.