

Fimmtudaginn 30. nóvember 1995.

Nr. 296/1993.

Björn Sigurðsson

(Sveinn Skúlason hdl.)

gegn

Kristjáni P. Willatzen

(Ævar Guðmundsson hdl.)

Lausafjárkaup. Galli. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Markús Sigurbjörnsson, Arnljótur Björnsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 22. júlí 1993. Hann krefst aðallega sýknu af kröfum stefnda, en til vara, að sér verði gert að greiða stefnda lægri fjárhæð en honum var dæmd í héraði. Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Eins og getið er í hinum áfrýjaða dómi, er ekki um það deilt, að áður en kaupin voru gerð í september 1991, kvað áfrýjandi vél bifreiðarinnar HD 719 vera nýuppgerða. Af gögnum málsins er sýnt, að þessi staðhæfing áfrýjanda um vélina reyndist ekki rétt. Skorti því bifreiðina kosti, sem áskildir voru við kaupin. Í nóvember 1991 kom fram umfangsmikil bilun í vél bifreiðarinnar. Verður að telja sannað, að áfrýjandi hafi þá boðist til að taka að sér að greiða 85% af viðgerðarkostnaði, en frá því boði hvarf hann þó síðar. Í málinu sækir stefndi áfrýjanda til greiðslu alls viðgerðarkostnaðar og bóta vegna tjóns, sem af biluninni leiddi.

Ágreiningur er um það með málsaðilum, hvort orsök vélarbilunarinnar verði rakin til atvika, sem gerðust, áður en stefndi keypti bifreiðina, eða hvort meðferð hans á henni eftir kaupin hafi valdið biluninni. Um þetta ágreiningsatriði hefur hvorugur málsaðili aflað matsgerðar dómkvaddra manna eða annarra viðhlítandi sönnunargagna. Þegar hins vegar er virt, að vél bifreiðarinnar reyndist ekki svara þeim fyrirheitum, sem áfrýjandi gaf um ástand hennar, og hann gaf síðan stefnda tilefni til að ætla, að hann viðurkenndi bóta-

skyldu sína vegna bilunarinnar, verður að leggja á áfrýjanda sönnunarbyrði fyrir því, að bilanir á vélinni stafi af atvikum, sem hann ber ekki ábyrgð á. Þessu hefur áfrýjandi ekki fullnægt. Er hann því bótaskyldur gagnvart stefnda vegna gallans samkvæmt 2. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup.

Með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms, sem var kveðinn upp með sérfróðum meðdómsmönnum, verður staðfest niðurstaða hans um bætur handa stefnda úr hendi áfrýjanda svo og um vexti og málskostnað. Verður áfrýjandi dæmdur til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, svo sem í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Björn Sigurðsson, greiði stefnda, Kristjáni P. Willatzen, 200.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 8. júlí 1993.

Mál þetta, sem dómtekið var 22. júní sl., er höfðað með stefnu, birtri 20. janúar 1992, af Kristjáni Pétri Willatzen, Breiðási 1, Garðabæ, gegn Birni Sigurðssyni, Baldursbrekku 7, Húsavík.

Dómkröfur.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða sér 1.258.239 kr. með dráttarvöxtum [og málskostnaði].

Dómkröfur stefnda eru þær, að hann verði alsýknaður af kröfum stefnanda og sér dæmdur málskostnaður [...].

Málavextir.

Stefnandi lýsir málavöxtum svo, að með afsali, dags. 20. september 1991, hafi stefndi selt stefnanda bifreiðina HD-719, sem sé M.-Benz Omnibus 0 303 9, hópferðabifreið, smíðaár 1978. Afhending hins selda hafi verið ákveðin 29. september 1991 í Reykjavík. Að sögn stefnda var vélin í bifreiðinni keypt nýuppgerð frá Englandi veturinn áður, og hafði henni verið ekið aðeins 28.000-30.000 km, er bifreiðin var seld stefnanda. Hafi stefnandi skoðað bifreiðina á Húsavík fyrir sölu. Hafi þá verið kalt í veðri og ekkert óeðlilegt komið fram við skoðun.

Eftir afhendingu til stefnanda í Reykjavík hafi stefnandi orðið var við ójafnan gang ökutækisins og hafi leitað til verkstæðis H.P. Hermanns-dísilvélaviðgerða. Við skoðun þar 19. nóvember 1991 hafi vél verið opnuð og

komið í ljós, að ástand var engan veginn sem vænta mátti af upptekinni vél og verulega gölluð. Hafi verið haft samband við stefnda, sem komið hafi á verkstæðið samdægurs og verið viðstaddur, er „head“ var tekið af vél. Stefndi hafi séð, að upptekning vélar var gölluð. Hafi stefndi strax óskað eftir því, að gert yrði við vélina á verkstæðinu og bifreiðin kæmist í notkun sem fyrst og fenginn yrði sjálfstæður aðili til að skoða vélina og gefa vottorð, til að hann gæti framkafið þann, er seldi honum vélina sem uppgerða. Stefnandi hafi haft samband við tryggingafélag sitt til að fá upplýsingar um aðila, sem gæti unnið sjálfstæða og hlutlausa könnun á vélinni, og þar fengið upp gefið nafn Könnunar hf., umboðsaðila Lloyd's. Í samráði við stefnda og á grundvelli gagna, sem hann hafi lagt Könnun hf. til, hafi Könnun hf. unnið mat, sem staðfesti leynda galla í vél við sölu og afhendingu til stefnanda.

Stefndi hafi upplýst Könnun hf. um, að hann hefði áður keypt svokallaða upptekna vél frá sama seljanda í Englandi, en hún reynst gölluð. Hefði stefnda verið bættur sá galli með því, að honum var send þessi vél, sem stefnda hefði verið sagt, að væri fullkomlega upptekin. Þessari vél hefði verið komið fyrir í umræddri bifreið í febrúar 1991 og bifreiðin síðan tekin í notkun. Í júlí 1991 hefði bilað eldsneytisolíuverk og stefndi þá fengið lánað notað olíuverk og sett í bifreiðina. Það hefði enn verið í bifreiðinni við skoðunargerð Könnunar hf. Við skoðunargerðina hefði bifreiðinni verið ekið eftir vélarísetningu um það bil 28.000 km, þar af um 200-300 km, eftir að stefnandi keypti hana.

Skoðunargerð hafi leitt í ljós, að vél var alvarlega biluð, og gat ekki heitið, að hún væri upptekin. Sýnilegar skemmdir skv. skoðunargerð hafi m. a. verið eftirfarandi:

Bulla nr. 6, efri hluti mikið skemmdur.

Strokklok nr. 6, mikið skemmt.

Bulla nr. 5, neðri hluti brotinn.

Strokkur nr. 5, neðri hluti brotinn.

Einn af andvængjum sveifaráss skemmdur og báðir festiboltar bognir.

Útblástursventill við strokk nr. 6 brotinn.

Undirlyfta fyrir útblástursventil við strokk nr. 6 brotin og flaskað út úr gatinu fyrir undirlyftuna.

Fremsta og aftasta höfuðlega misslitin.

Eldsneytisúðari við strokk nr. 6 dældaður.

Um svokallaða upptekt vélar sé bent á eftirfarandi í skoðunargerð:

Sveifarás, allir slitfletir smávegis tærðir á einum stað, allir í sömu langsumliggjandi línu.

Bullur, fimm framleiddar af Mercedes-Benz, ein framleidd af Kolben Smith, óhóflegt slit í öllum bulluvölum/bulluvalafóðringum.

Eldsneytisúðarar af þremur gerðum, þar af einn, sem hæfir ekki þessari vél.

Útblástursventlar og ventlasæti töluvert tærð.

Undirlyftur, neðri endi á sumum undirlyftum tærður.

Í skoðunargerð komi fram, að reikningur H.P.H. teljist eðlilegur. Megi telja, að nú sé í bifreiðinni það, sem stefnandi hafi talið sig vera að kaupa, þ. e. nýupptekin vél.

Stefndi hafi selt bifreiðina sem atvinnutæki. Til að takmarka tjón, sem hlaut af bilun vélar, hafi viðgerð verið hraðað. Stefnandi hafi krafist stefnda um bætur vegna tjóns, er hann taldi stafa af leyndum galla í hinu selda. Stefndi hafi fallist á bótaskyldu sína, en hafi óskað eftir, að stefnandi tæki einhvern þátt í kostnaði. Samkomulag hafi tekist um það milli aðila, er viðgerð var að ljúka og kostnaður lá fyrir, að stefndi greiddi 85%, 641.883 kr., af reikningi H.P.H. og 15%, 113.273 kr., með því skilyrði af hálfu stefnanda, að stefndi greiddi sinn hluta til verkstæðis, áður en viðgerð lyki, til að afhending bifreiðar tefðist ekki. Stefndi hafi átt að greiða fyrir skoðun Könnunar hf., enda hún gerð vegna hans hagsmuna. Ef ekki yrði staðið við samkomulag af hálfu stefnda, hafi stefnandi áskilið sér rétt til að krefja um allan kostnað, þ. m. t. rekstrarstöðvun hópferðabifreiðarinnar.

Stefndi hafi haft samband við H.P.H. 5. desember 1991 og staðfest, að hann myndi greiða 85% reiknings, 641.883 kr., og hafi beðið um, að heildar-reikningur yrði stílaður á BSH hf. Jafnframt hafi stefndi beðið H.P.H. um frest til 10. desember 1991 til að greiða sinn hluta reikningsins. H.P.H. hafi fallist á það, ef stefnandi samþykkti einnig og setti tryggingu fyrir verkinu. Eftir frestinn hafi stefndi haft samband við H.P.H. og þá fengið upp gefið, að stefnandi hefði lagt fram ávísun fyrir öllum reikningnum 5. desember 1991 til að fá bifreiðina afhenta, en greiðslu stefnda væri vænst, og yrði stefnanda þá endurgreitt. Stefndi hafi þá sagt H.P.H., að hann gerði upp sinn hluta við stefnanda beint. Atvik hafi þróast svo, að stefndi hafi ekki séð sér fært að greiða sinn hluta. Stefnandi hafi einnig þurft að greiða reikning Könnunar hf. til að leysa út skoðunargerð þeirra. Stefnandi hafi ítrekað kröfu til stefnda um greiðslu, m. a. með símbréfi 8. desember 1991. Stefndi hafi ekki sinnt þeim áskorunum. Fór svo, að þolinmæði stefnanda þraut og hann fól lögmanni að innheimta tjón sitt hjá stefnda.

Að því er varðar stefnda, telur hann, að í framangreindri málavaxtalýsingu stefnanda sé verulega hallað réttu máli. Lýsir hann málavöxtum svo, að er í ljós kom bilun í umræddri dísilvél í bifreiðinni HD-719, hafi í upp-

hafi verið talið, að vélin hefði bilað vegna slits á henni. Af þeirri ástæðu hefði stefndi talið sig vera svikinn, er hann keypti vélina frá Englandi árið 1990, og af þeim ástæðum hefði hann umfram allt viljað bæta stefnanda það tjón, sem hann kynni að hafa orðið fyrir af völdum þessara svika. Við nánari rannsókn á vélinni hefðu hins vegar komið fram frekari upplýsingar um það, að vélin hefði að öllum líkindum orðið fyrir skyndilegri bilun, sem menn telji, að hafi verið vegna brotins ventsils eða brotinnar undirlyftu undir ventli, og að slík bilun gæti ekki stafað af öðru en því, að vélin hefði verið látin snúast hraðar en heimilt sé frá framleiðanda. Afleiðing þess, að vél sé síðan látin ganga með brotna undirlyftu, sé þess háttar skemmdir, er urðu á umræddri vél stefnanda.

Í yfirlýsingu Hilmar Helgasonar hjá Sérleyfisbifreiðum Helga Péturssonar á dskj. nr. 20 komi fram, að stefnandi hafi sjálfur komið á rútubifreiðinni HD-719 14. eða 15. nóvember 1991 að verkstæði Sérleyfisbifreiða Helga Péturssonar og þá óskað þess, að Hilmar kæmi með sér út til þess að hlusta á gangtruflanir í vél bifreiðarinnar. Kveðst Hilmar hafa hlustað á gang vélarinnar og heyrt högg, sem hann hefði tjáð stefnanda, að hann teldi fremur stafa frá brotnum ventli eða undirlyftu undir ventli en brotinni dísu, sem stefnandi hefði talið valda höggunum. Kveðst Hilmar þegar hafa bent stefnanda á að drepa á vélinni og hreyfa ekki bifreiðina, þar sem hann hefði sjálfur haft kynni af sambærilegri bilun. Hilmar kveður stefnanda hins vegar hafa ekið bifreiðinni burt með þeim orðum, að ekki væri hægt að stöðva bílinn um helgina vegna mikillar vinnu.

Stefndi hafi ítrekað ósk um upplýsingar frá stefnanda um viðgerðina, þ. á m. að fá afrit af reikningi frá H.P.H.-verkstæðinu, en stefnandi meinað stefnda það viljandi.

Er stefndi hafði hitt menn að máli, sem gátu veitt honum upplýsingar, hefði hann komist að hinu sanna um orsakir bilunar í vél bifreiðarinnar HD-719 og ljóst væri, að stefnandi hefði reynt að láta hann bera kostnað af tjóni því, er stefndi hefði enga sök átt á, heldur stefnandi sjálfur. Af þeirri ástæðu hefði stefndi hætt við að greiða fyrir viðgerð á vél bifreiðarinnar.

Málsástæður.

Málsástæður stefnanda eru þær, að stefndi hafi selt sér stórlega gallað ökutæki. Galli þessi hafi verið leyndur og stefnandi með engu móti getað gert sér grein fyrir honum við skoðun bifreiðarinnar. Ekki hafi mátt sjá, að bifreiðin væri gölluð, nema með því að opna vél hennar og taka í sundur.

Stefndi hafi selt bifreiðina, og hafi hún átt að vera með nýupptekinni vél. Í ljós kom, er vélin var tekin í sundur, að hún gat ekki talist upptekin. Í vél-

inni hafi verið bullur, framleiddar hver af sínum aðila. Eldsneytisúðarar hafi reynst af þremur gerðum, þar af einn, sem ekki hæfi þessari vélartegund. Einstakir hlutar vélar hafi reynst óhóflega slitnir og tærðir. Með skoðunargerð Könnunar hf., sem stefndi hafi beðið um, sé sannað, að vélin geti ekki talist upptekin, heldur nánast ónýtt. Skoðunargerðin hafi einnig leitt í ljós, að vélarhlutir hafi auk þess verið verulega skemmdir, sem virtist mega rekja til, að ventill og undirlyfta hafi brotnað fyrir sölu til stefnanda.

Vegna hins leynda galla eigi stefnandi skaðabótakröfu á stefnda fyrir allt það tjón, sem hann varð fyrir vegna hins leynda galla og af honum leiddi. Hann geri kröfu til þess að vera jafnvel settur og honum hefði verið afhent atvinnutæki með nýupptekinni og gallalausri vél, sem hann hefði getað gert út til hópferða án þess að missa hana úr vinnu vegna viðgerða.

Stefndi hafi verið staddur í Reykjavík, er „head“ var tekið af vél. Hann hafi strax komið á verkstæðið og verið viðstaddur, er vél var tekin í sundur, og sá, að hún hafði leynda galla. Stefndi hafi sjálfur beðið um, að gert yrði við bifreiðina á umræddu verkstæði, og beri m. a. af því ábyrgð á greiðslu viðgerðarreiknings. Stefndi hafi fylgst með viðgerð og verið tilkynnt um fjárhæð reiknings og fengið hann sendan til sín á myndsendi. Stefndi hafi ekki gert athugasemd við verk eða reikning og teljist því hafa samþykkt hann.

Stefndi hafi viðurkennt bótaskyldu sína og telji sig eiga framkröfu á þann, sem seldi honum vélina. Hann hafi óskað aðstoðar stefnanda við að tryggja sér sönnun um bótakröfu sína á hendur seljanda. Stefndi f. h. stefnda hafi fengið Könnun hf. til að taka að sér skoðunargerð og gefa skriflega skýrslu á ensku vegna þarfa stefnda við framkröfu. Stefndi hafi orðið að leggja út fyrir skýrslunni f. h. stefnda og símsent honum hana til frekari notkunar og kröfugerðar á enskan seljanda vélarinnar. Stefnda beri því að endurgreiða stefnanda kostnað vegna umræddrar skoðunargerðar.

Viðgerð hafi tekið lágmarkstíma, 16 daga. Þann tíma hafi stefndi ekki getað notað hópferðabifreiðina til tekjuöflunar, og sé stefndi því krafinn um daggjald fyrir atvinnutækið á meðan. Sé þar um að ræða tjón hjá stefnanda, sem hafi orðið vegna bilunar í bifreiðinni og á viðgerðartíma á hinum leynda galla.

Dómkröfur stefnanda sundurliðast þannig:

- a) Reikningur H.P.H.-dísilvéla viðgerða 755.157 kr.
- b) Reikningur Könnunar hf. 18.282 kr.
- c) Afnotamissir hópferðabifreiðar skv. lágmarksdaggjaldi í 16 daga, 30.300 kr. á dag, sem geri 484.800 kr.

Samtals geri dómkröfur stefnanda 1.258.239 kr. Vaxta er krafist frá 5.

desember 1991, er stefnandi hafi gert upp reikninga og fengið bifreiðina afhenta til notkunar að nýju. Virðisaukaskatts sé krafist, þar sem atvinnustarfsemi stefnanda sé undanþegin virðisaukaskatti.

Sýknukröfu sína styður stefndi þeim rökum, að stefnandi hafi sjálfur valdið þeim skemmdum á vél þeirri, sem um sé fjallað í máli þessu, með því að aka bifreiðinni með þeim hætti, að vélin hafi verið látin snúast á yfirsnúningi og með því enn fremur að nota bifreiðina, eftir að gangtruflanir voru komnar fram og stefnda var ljóst, að vélin var biluð.

Er stefndi hafi afhent bifreiðina, hafi hún verið í fullkomnu ástandi, enda hafi stefnandi ekið bifreiðinni 1.136 km, en ekki 200-300 km, eins og hann haldi fram. Óhugsandi sé, að bilun sú, sem varð á umræddri vél, hafi verið orðin fyrir kaupin, því að þá hefði ekki verið hægt að aka bifreiðinni svo mikið sem raun varð á. Sé alveg ljóst, að vél bifreiðarinnar hefur verið í fullkomnu lagi, þegar bifreiðin var afhent stefnanda, er kaupin voru gerð. Orsök skemmda í umræddri vél sé rakin af kunnáttumönnum til mistaka við meðferð vélarinnar og skemmdir í vélinni til áframhaldandi notkunar, eftir að bilun var komin fram.

Stefnandi hafi fengið allar upplýsingar um uppruna vélarinnar hjá stefnda, þ. á m., að hún væri keypt frá Englandi og sögð uppgerð. Stefndi hafi því veitt stefnanda allar upplýsingar um bifreiðina og vél hennar, eins og hann gat bestar veitt. Vélin hafi reynst stefnda vel, og til marks um það sé, að vélin hafi engri olíu brennt, sem sé vísbending um, að vél sé óslitin.

Dómkröfur stefnanda séu um endurgerða vél frá grunni, auk þess sem reikningur sá, sem lagður sé fram í málinu á dskj. nr. 7, hljóði um ýmsar aðrar viðgerðir á bifreiðinni en þær, er lúti að vélinni, og komi þar fram, að m. a. er skipt um kúplingsdisk og svinghjólslegu. Ljóst sé því, að kröfugerð stefnanda sé algjörlega ódómtæk og brjóti í bága við reglur réttarfarslaga um skýran og glöggan málatilbúnað. Af þessari ástæðu beri að sýkna stefnda.

Stefndi hafi ekki selt stefnanda bifreið með nýendurgerða vél, heldur bifreið með vél, sem keypt hafi verið frá Englandi sem endurgerð, og var vélin keypt 10. október 1990. Hafi stefnandi verið upplýstur ýtarlega um tilurð vélarinnar og að henni hefði verið ekið 28.000 km frá kaupdegi og fram að þeim tíma, er stefnandi keypti bifreiðina. Að auki hafði stefnandi ekið bifreiðinni 1.136 km og engar kvartanir komið fram um ástand hennar að einu eða neinu leyti, fyrr en vélin bilaði skyndilega. Niðurstaða stefnda sé því sú, að stefnandi hafi með meðferð sinni á vél bifreiðarinnar sjálfur valdið bilun þeirri, er varð, og eftir að ljóst var, að vélin var biluð, og hann varaður við því að nota bifreiðina, hafi hann samt sem áður haldið áfram að aka henni

og beri því alla ábyrgð á þeim skemmdum, er á henni urðu. Beri af þeim sökum að sýkna stefnda.

Á það sé bent, að í þeim gögnum, sem stefnandi reisi málshöfðun sína á, liggi ekki fyrir í málinu neinar áreiðanlegar upplýsingar um raunverulegar ástæður þess, að títtnefnd vél bilaði. Verði að telja það galla á málatilbúnaði stefnanda, sem sjálfstætt sé sýknuástæða. Sé ljóst, að stefnanda hafi ekki tekist að sýna fram á, að stefndi beri ábyrgð á umræddri bilun, og skorti því sönnun, sem leiði til ábyrgðar stefnda.

Forsendur og niðurstaða.

Óumdeilt er, að við kaup stefnanda á bifreiðinni HD-719 upplýsti seljandi, stefndi í máli þessu, að bifreiðin væri með nýuppgerða vél. Bar stefndi og hér fyrir dómi, að hann hefði keypt vélina upptekna frá Bretlandi.

Er stefnandi hafði aðeins átt bifreiðina í skamman tíma, varð hann var við ójafnan gang ökutækisins, og fór bifreiðin á verkstæði H.P.Hermannsdísilvéla viðgerða, eins og áður greinir.

Viðstaddur skoðun vélarinnar var Leifur Guðmundsson, Lloyd's skoðunarmaður, starfsmaður Könnunar hf. Að beiðni stefnanda gerði hann skýrslu þá, sem lögð hefur verið fram í málinu og hann hefur staðfest fyrir dómi. Segir í skýrslunni, að hún sé eingöngu byggð á þeim staðreyndum, er skoðunarmaðurinn, sem tók þátt í skoðuninni, hefur vitneskju um, og sé hún gefin af hlutleysi gagnvart rétti þeirra, sem málið gæti varðað. Í skýrslunni kemur fram, að skoðunarmaður hefur haft upplýsingar um, að vélin var keypt frá fyrirtækinu Truck & Bus Engineering Limited í Southampton og vísar til vörureiknings nr. 4134.

Í skýrslunni segir m. a.:

„Umrædd vél, sem sögð var vera fullkomlega uppgerð, var sett í Mercedes-Benz 303 hópferðabifreið, árgerð '78, með skráningarnúmerinu HD-719, í eigu Björns Sigurðssonar.

Eftir vélarísetningu í febrúar var bifreiðin tekin í notkun, en seinni partinn í júlí bilaði eldsneytisólíuverkið.

Til þess að stytta þann tíma, sem bifreiðin félli úr notkun, var annað olíuverk fengið að láni hjá öðru hópferðafyrirtæki.

Premur og hálfum mánuði síðar bilaði vélin, og hafði bifreiðinni þá verið ekið um það bil 28.000 kílómetra eftir vélarísetninguna.

Í millitíðinni hafði Björn Sigurðsson selt bifreiðina Kristjáni Willatzen.

Þegar vélin hafði verið tekin í sundur, kom í ljós, að um alvarlega bilun var að ræða, og einnig töldu viðgerðarmennirnir, að ástand vélarinnar gæfi ekki til kynna, að sögð upptekt vélarinnar hefði verið unnin af þeirri vandvirkni, sem menn ættu að venjast.

Tilgangur skoðunarinnar var að staðfesta sýnilegt ástand vélarinnar. Skoðunin fór fram 26. 11. '91 á dísilvéla verkstæði H.P.H. að Eldshöfða 16 í Reykjavík.“

Í málavaxtalýsingu stefnanda hér að framan eru rakin þau atriði skýrslunnar, sem í ljós voru leidd við skoðun. Auk þess segir í skýrslunni:

„Svo virðist sem ástæðuna fyrir skemmdunum megi rekja til þess, að ventillinn og undirlyftan hafi brotnað.“

Eins og áður greinir, fór viðgerð á umræddri vél fram á verkstæði Haralds P. Hermanns vélvirkja. Kom hann fyrir dóm til skýrslugjafar ásamt Hilmarí Guðmundssyni véltækniþræðingi, er einnig vann að viðgerð vélarinnar. Lýsti Harald þeirri skoðun sinni, að hann teldi, að þegar slíkur mótór bilar, geti það stafað af því, að mótór hafi farið á yfirsnúning einhvern tíma. Hann bar, að sér hefði fundist vera gamalt brot í undirlyftu á umræddum mótór. Mótórinn kynni að hafa farið á yfirsnúning áður og sprengt undirlyftuna, sprungur komið í hana, en hún svo farið í sundur seinna. Ventill fari hins vegar oft af því, að hann er gamall eða þreyttur. Taldi hann bilaða undirlyftu frumorsök bilunar. Hins vegar lýsti hann því, að m. a. þau atriði, upp talin í skýrslu Könnunar hf., um tæringu á slitflötum sveifaráss og óhóflegt slit í bullum, væru alveg óskyld þessu og bentu til, að vélin væri slitin og hefði verið talsvert keyrð.

Harald staðfesti, að stefnandi hefði komið á verkstæði sitt nokkrum dögum áður en viðgerð hófst, og hefði þá verið skipt um dísu í „spíss“, sem var ónýtt, en þá hefðu engin högg verið í mótór, þannig, að ástæða hefði verið til að ráðleggja stefnanda að hætta notkun bifreiðarinnar.

Hilmar Guðmundsson bar, að hann gæti ekkert fullyrt um það, hvort bilun stafaði af því, að mótór hefði farið á yfirsnúning. Hins vegar hefði bilað þarna ventill, sem skemmdi út frá sér. Spurður um það, hvort hann teldi, að bilun hefði verið orðin fyrir þann tíma, er umrædd kaup voru gerð, vildi hann ekki fullyrða um það, en taldi það hugsanlegt, því að þegar hann (ventill) er búinn að brjóta sig og hreinsa allt út úr mótörnum, heyrast hljóðin ekki lengur. Það, sem heyrir, sé, að mótórinn gengur illa, þ. e. a. s. ekki á öllum cylindrum. Bar hann jafnframt, að sér hefði ekki komið þessi vél fyrir sjónir sem nýuppgerð, heldur teldi hann, að hún væri saman sett úr gömlum og slitnum, misgömlum einingum, svo að um misgamalt væri að ræða, og því ekki hægt um það að segja, hve mikið vélin hefði verið keyrð. Tæring í sveifarási benti til, að hann hefði staðið.

Í málinu liggur frammi reikningur Truck & Bus Engineering Limited, sem minnst er á í skýrslu Könnunar hf. sem reikning vegna kaupa stefnda á þessari umræddu, uppgerðu vél. Þar segir m. a.: „OM421 Mercedes Benz

Engine. Value for customs purposes only. Engine returned after being repaired. Engine previously sold on our invoice . . . 3448 04-05-90.“ Af reikningi þessum þykir ekki verða ráðið, að um sé að ræða kaup á nýuppgerðri vél, fremur, að vél sé skilað, eftir að viðgerð fer fram á henni. Stefnandi gat ekki upplýst fyrir dómi, hverju þetta sætti, en upplýsti, að hann hefði keypt annan mótór í þennan umrædda bíl, sem hefði síðan brotnað, og hann endursent mótórinn, en fengið síðan annan mótór, er var í bifreiðinni, er hún var seld. Önnur gögn vegna kaupa stefnda á hinni uppgerðu vél hafa ekki verið lögð fram í málinu.

Pegar virt er það, sem hér að framan er rakið, svo og annað, er fram hefur komið í málinu, þykir sýnt fram á, að bifreið sú, er stefnandi keypti af stefnda, var ekki með nýupptekinni vél, eins og staðhæft var af hálfu stefnda við kaupin, og eins og kemur fram í skýrslu Könnunar hf., var um óhóflegt slit að ræða í bullum og tæringu að finna í sveifarási, útblástursventlum, ventlasætum og undirlyftum.

Fram er komið, að ventill og undirlyfta höfðu brotnað og valdið skemmdum á vélinni. Ekki er upplýst um það, hvort brotnaði á undan, ventill eða undirlyfta. Gegn andmælum stefnanda hefur stefnda ekki tekist að sýna fram á, að ástæðu þessa megi rekja til atvika, er varða stefnanda. Hins vegar þykir gert sennilegt, einkum með hliðsjón af framburði Haralds P. Hermanns og Hilmars Guðmundssonar fyrir dómi um ástand vélarinnar, að ástæður þessa megi rekja til þess, að um slitna vélarhluti hafi verið að ræða, sem hafi brostið.

Samkvæmt framansögðu reyndist bifreið sú, er stefnandi keypti af stefnda, ekki hafa þá kosti, sem stefndi hélt fram við kaupin. Fallast ber því á með vísan til 2. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922, að stefndi sé bótaskyldur gagnvart stefnanda og beri að bæta honum það tjón, er hann varð fyrir vegna þessa.

Reikningur H.P.Hermanns-dísilvéla viðgerða vegna umræddrar viðgerðar nemur 755.157 krónum. Í skýrslu Leifs Guðmundssonar frá Könnun hf. kemur fram, að hann hefur farið nákvæmlega yfir reikninginn og telur hann eðlilegan og sanngjarnan. Fram hefur komið, að auk hinnar eiginlegu viðgerðar á vélinni var skipt um tengslisdisk og legur í því sambandi. Kostnaður þess liðar telst skv. fram lögðum reikningi nema 23.110 krónum, vinna og efni. Verður stefnda ekki gert að greiða þann kostnað. Með tilliti til þess, að umrædd vél var endurgerð og þar með allir slitfletir hennar endurnýjaðir, verður að líta svo á, að verðmæti vélarinnar sé meira en kaupandi mátti gera ráð fyrir, er hann keypti bifreiðina, en þá hafði vélin verið keyrð tæplega 30.000 km. Með tilliti til þessa þykja bætur til handa stefnanda vegna viðgerðar á vélinni hæfilega ákveðnar 650.000 kr.

Gegn andmælum stefnda telst ósannað, að hann hafi óskað eftir skoðun Könnunar hf. Er því kröfu stefnanda um greiðslu á reikningi Könnunar hf. hafnað.

Upplýst er, að viðgerð á bifreiðinni tók 16 daga. Stefndandi hefur lagt fram í málinu gjaldskrá Félags sérleyfishafa og Félags hópferðaleyfishafa, sem gildir frá 27. mars 1991. Samkvæmt þeirri gjaldskrá nemur daggjald 35-42 sæta bifreiðar 30.300 kr., og miðar stefndandi kröfugerð sína við þá fjárhæð. Með hliðsjón af því, að stefndandi keypti umrædda bifreið til þess að nota í atvinnurekstri sínum og gat ekki notað hana þann tíma, er hún var til viðgerðar á verkstæði, ber að fallast á, að honum beri bætur vegna afnotamissis. Með hliðsjón af því, að engin gögn hafa verið lögð fram í málinu um tekjutap stefnanda vegna afnotamissis bifreiðarinnar, þykja bætur honum til handa samkvæmt þessum tölulíð hæfilega ákveðnar 160.000 kr.

Samkvæmt framansögðu ber stefnda því að greiða stefnanda skaðabætur, að fjárhæð 810.000 kr.

Eftir þessari niðurstöðu ber stefnda einnig að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst 200.000 kr., þar með talinn virðisaukaskattur.

Kristjana Jónsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Finnþoga Eyjólfssyni bifvélavirkjameistara og Bent Jörgensen bifvélavirkjameistara.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Björn Sigurðsson, greiði stefnanda, Kristjáni Pétri Willatzen, 810.000 kr. með dráttarvöxtum skv. III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 5. desember 1991 til greiðsludags og 200.000 kr. í málskostnað, sem ber dráttarvexti skv. III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 15. degi eftir uppkvaðningu dóms þessa til greiðsludags.