

Árið 2008, mánudaginn 30. júní, var á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. E - 7051/2005

Icecool ehf.

(Garðar Briem hrl.)

gegn

Bjarna Svavari Hjálmtýssyni

(Guðmundur Ómar Hafsteinsson hdl.)

kveðinn upp svofelldur

DÓMUR:

Mál þetta, sem dómtekið var 11. júní 2008, er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Icecool ehf., kt. 000000-0000, Lóurima 12, Selfossi, gegn Bjarna Svavari Hjálmtýssyni, kt. 000000-0000, Barðavogi 36, Reykjavík, með stefnu sem birt var 11. nóvember 2005.

Dómkröfur stefnanda eru að stefndi greiði félaginu 1.573.806 kr. auk dráttarvaxta skv. III. kafla laga nr. 38/2001 frá 25. desember 2004 til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt mati dómsins.

Dómkröfur stefnda eru *aðallega* að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi. *Til vara* að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar verulega og að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað að mati dómsins, eða að málskostnaður verði látinn niður falla.

Helstu málavextir eru að vorið 2004 sömdu aðilar munnlega um að stefnandi breytti bifreið stefnda, Ford Econoline, árgerð 2004.

Af hálfu stefnanda segir að félagið hafi tekið að sér að rífa upprunalegan hjólabúnað undan framenda bifreiðarinnar og setja öflugari og sterkari hjólabúnað að framan með framdrifri, auka girkassa „millikassa“, driflæsingu í fram- og afturdrif, nýja fjöðrun undir bílinn, bæði að fram og aftan, með loftpúðum og tilheyrandi stýrisbúnaði. Þá hafi stefnandi tekið að sér að setja spil og gangbretti á

bifreiðina og breyta og lagfæra yfirbyggingu bifreiðarinnar til að nýr hjólabúnaður kæmist fyrir. Einnig hafi verið samið um lítils háttar lagfæringar á öðrum bíl, Nissan Patrol, í eigu stefnda.

Stefnda segir að samið hafi verið um að stefnandi breytti bifreiðinni þannig að hún yrði hækkuð upp fyrir 44 tommu dekk „með tilheyrandi ráðstöfunum“.

Stefnandi byggir á því að verkið hafi verið unnið í tímavinnu fyrir 4.793 kr. á klukkustund með virðisaukaskatti í samræmi við gjaldskrá félagsins. Alls hafi verkið tekið 472 klukkustundir. Efniskostnaður nemi 1.848.987 kr. Þá hafi verið bætt við verkið samkvæmt ákvörðun stefnda eftirfarandi:

Skipta um conventer	28.758 kr.
Taka niður hjólaskál að aftan	38.344 kr.
Vinna við ásetningu spils	95.860 kr.
Kaup á spili	120.000 kr.
Skipta um legur á Patrol bifr. stefnda	28.758 kr.
Felgur	<u>49.800 kr.</u>
SAMTALS aukakostnaður	361.520 kr.

Greint er frá því að ágreiningur hafi orðið með aðilum um greiðslur fyrir verkið. Stefnandi hafi krafist stefnda um greiðslu að fjárhæð 1.245.000 kr., hinn 31. ágúst 2004, og 2.861.444 kr., hinn 25. nóvember 2004. Fyrri reikningurinn hafi verið greiddur að fullu, en 1.257.477 kr. af hinum síðarnefnda. Þá hafi stefnandi gefið út kreditreikning að fjárhæð 25.000 kr. vegna málningar á felgum, sem báðir aðilar hefðu greitt fyrir misskilning, og leiðréttur efnisliður verið að fjárhæð 5.000 kr.

Tölulega er krafan sundurliðuð þannig:

Útselt efni	1.843.987 kr.
Vinna 472 tíma x 4.793 kr.	<u>2.262.296 kr.</u>
Samtals	4.106.283 kr.

Frádráttur:

Málning á felgum 25.000 kr.

Leiðrétt v. bita	<u>5.000 kr.</u>	
	30.000 kr.	
		4.076.283 kr.
Innborganir:		
Fullnaðargr. reikn. nr. 179	1.245.000 kr.	
Innborgun á reikn. nr. 197[194]	<u>1.257.477 kr.</u>	
		<u>2.502.477 kr.</u>
Samtals stefnukrafa		1.573.806 kr.

Stefnandi byggir á því að ekki hafi verið samið um verktíma, en stefnda hafi mátt vera ljóst að verkið myndi taka talsverðan tíma þar sem verkstæðisrekstur stefnanda hafi þá sérstöðu að forsvarsmaður félagsins vinni einnig við að aka ferðamönnum. Stefndi hafi lofað að létta vinnu af honum við akstur á verktímanum til þess að hann fengi meiri tíma til að vinna við bifreiðina, en við það hafi stefndi ekki staðið.

Bent er á að hönnunarþjónusta, framkvæmd í tímavinnu og kaup stefnanda á hlutum á útsöluverði til framkvæmdarinnar fyrir stefnda hafi verið með hefðbundnum hætti. Vísað er til ákv. 28. gr. laga um þjónustukaup nr. 42/2000 í því sambandi. Stefnandi hafi látið stefnda í té vel unnið verk á flóknu tæknilegu verkefni er standist ströngustu gæða- og öryggiskröfur, enda hafi gæði verksins ekki verið dregin í efa.

Byggt er á því að kröfufjárhæð hafi ekki farið fram úr verðáætlun sem stefnandi hafi látið stefnda í té.

Stefndi byggir aðalkröfu sína um sýknu í *fyrsta lagi* á því að krafa stefnanda sé allt of há, umtalsvert hærri en hjá öðrum breytingaverkstæðum, tímagjald hafi verið herra, tímafjöldi og efniskostnaður meiri. Þá hafi ekki verið um hönnunarvinnu að ræða, breytingin hafi verið stöðluð. Reikningar stefnanda fyrir verkið séu óljósir og ósamræmi milli kostnaðar skv. efnislista og efniskostnaðar á reikningi, umfang vinnu stefnanda sé ósannað. Þá hafi varahlutir, sem stefndi lagði fram, ekki verið dregnir frá heildarkostnaði verksins. Hann hafi greitt stefnanda rúmar 3,8 milljónir „með peningum, úttektum og úttegun varahluta“ en kostnaðaráætlun stefnanda fyrir verkið hafi verið 3,5 til 3,7 milljónir. Stefndi vísar til ákv. 28. gr. laga um þjónustukaup nr. 42/2000 í þessu sambandi.

Í *öðru lagi* byggir stefndi á því að stefnandi hafi áætlað kostnað fyrir verkið í heild sinni að fjárhæð 3.500.000 til 3.700.000 krónur. Kostnaðurinn sé nú að fjárhæð 5.500.000 kr. „ef fyrirnefndar forsendur eru lagðar til grundvallar“. Stefnandi eigi því ekki kröfu á stefnda samkvæmt 7. gr. og 31. gr. laga um

Þjónustukaup nr. 42/2000.

Í þriðja lagi byggir stefndi á því að stefnandi hafi lofað að ljúka breytingum fyrir ágúst 2004 en ekki lokið verkinu fyrr en um miðjan september 2004. Um vanefnd sé því að ræða, sbr. 20. gr. laga nr. 42/2000. Stefnda hafi boðist nokkur verk á því tímabili, sem bifreiðin var í breytingu, sem hann hafi orðið af vegna dráttar stefnanda á afhendingu bifreiðarinnar. Stefndi hafi orðið fyrir tjóni að fjárhæð 736.000 kr. þess vegna. Með vísun til 23. gr. laga nr. 42/2000 og reglu kröfuréttar um skaðabætur innan samninga krefjist hann bóta úr hendi stefnanda vegna afnotamissis af bifreið sinni. Öll skilyrði skuldajafnaðar séu fyrir hendi.

Í fjórða lagi byggir stefndi á því að samið hafi verið um að hann myndi annast akstur fyrir ferðaþjónustufyrirtæki stefnanda og þóknun stefnda fyrir aksturinn gengi upp í kostnað við breytingar á bifreið hans. Stefndi hafi a.m.k. farið eina ferð fyrir stefnanda, sem hann verðleggi á 181.770 kr., og skuldajafni upp í kröfu stefnanda, eins og samningur aðila hafi gert ráð fyrir. Þá hafi verið samið um að stefndi ynni með stefnanda við breytingar á bifreið stefnda. Stefndi hafi gert það og annast margvíslegar útréttingar vegna verksins. Vinnuframlag sitt verðleggi hann á 50.000 kr. og skuldajafni upp í kröfu stefnanda, eins og samningur aðila hafi gert ráð fyrir.

Stefndi mótmælir dráttarvaxtakröfu stefnanda.

Verði ekki fallist á aðalkröfu stefnda byggir hann *varakröfu* sína á sömu málsástæðum og aðalkrafan er byggð á eftir því sem við á.

Með beiðni hinn 1. mars 2006 fór stefndi fram á dómkvaðningu matsmanns til að skoða og meta:

1. Að tilteknir verði allir verkþættir sem inntir voru af hendi í tengslum við breytingar á bifreiðinni VR-521 fyrir 44 tommu dekk, með tilheyrandi breytingum á drifbúnaði fjöðrun o.fl. og metið hvort þeir hafi verið nauðsynlegar og eðlilegir í tengslum við verkið.
2. Að metið verði sanngjarnt og eðlilegt endurgjald fyrir þá verkþætti sem teljast nauðsynlegir og eðlilegir og matsþoli annaðist í tengslum við breytingar á bifreiðinni VR-521 fyrir 44 tommu dekk, með tilheyrandi breytingum á drifbúnaði, fjöðrun o.fl. Er þess sérstaklega óskað að matsmaður sundurliði umrædda kostnaðarliði hvað varðar eðlilegt vinnuframlag, kostnað vegna vinnu og efniskostnað.

Til að framkvæma hið umbeðna mat var Þórarinn G. Guðmundsson bifreiðasmíðameistari dómkvaddur. Matsgerð hans er dagsett 10. ágúst 2006 en var lögð fram í héraðsdómi 22. mars 2007. Þar er fyrri matsspurningunni svarað þannig:

Undirvagn:

Framan:

Framhjólástell hreinsað undan.

Framstuðari var færður fram til að pláss myndaðist fyrir dekkinn, sett var álplata til að loka því bili sem við það myndaðist á milli stuðara og yfirbyggingar bílsins.

Hásing keypt notuð og gerð upp, sett 4,88 drifhlutfall og ARB driflæsing. Liðhúsum snúið til að fá meiri spindilhalla. Ekki var skipt um hjöruliðskrossa á framöxlum.

Bremsur gerðar upp, notaðar orginal bremsuslöngur.

Smíðað 4link stífukerfi ásamt loftpúðafjöðrun með 1600 kg. púðum, Koni dempurum, hæðarstilliventlum og hliðarstífu.

Smíðaðar tog og millibilsstangir með Bens stýrisendum. Settur var stýristjakkur sem og stýrisdempari.

Sett var orginal ballans stöng og henni breytt.

Settir Bens samsláttarpúðar.

Niðurstaða:

Reynslan hefur sýnt að setja þarf bæði stýristjakk og dempara á stýrisgang þegar þetta stór dekk eru notuð, einnig er nauðsynlegt að hafa ballans stöng til að jafnvægi bílsins skerðist ekki í beygjum og hliðarhalla.

Matsmaður sér ekkert athugavert við framkvæmd þessa þáttar verksins.

Drifrás:

Skipt var um converter í skiptingu.

Hitamælir var settur á skiptingu.

Sett var millistykki fyrir millikassa.

Settur var NP 271 millikassi og skiptir einnig gaumljós í mælaborði fyrir drifstöðu.

Færa þurfti girkassabita, stytta hráolíutank og smíða nýjan bita fyrir tankinn að framanverðu til að koma millikassanum fyrir í bílnum.

Sérsmíða þurfti bæði fram og aftur drifsköft.

Niðurstaða:

Orginal converter sjálfskiptingar þessarar bifreiðartegundar hafa ekki reynst vel eftir þetta miklar breytingu og því eðlilegt að skipta honum út, einnig er eðlilegt að setja olíuhitamælir til að fylgjast með ástandi skiptingarinnar.

Önnur atriði þessa verkþáttar eru einnig eðlileg að áliti matsmanns.

Aftan:

Skipta þurfti um hásing þar sem upprunalega hásingin er ekki nægilega sterk til að þola það aukna álag sem 44 tommu dekkinn skapa.

Ford 10,25 hásing keypt notuð og gerð upp, sett 4,88 drifhlutfall og ARB driflæsing.

Bremsur gerðar upp, settir nýir bremsu borðar, dælur, gormar, rör, slanga og handbremsubarkar.

Ekki þurfti að skipta um hjólalegur en skipt var um pakkdósir og legur smurðar upp.

Smíðað 4link stífukerfi ásamt loftpúðafjöðrun með 1500 kg. púðum, Koni dempurum, hæðarstilliventlum og hliðarstífu.

Sett var orginal Ford ballans stöng.

Breyta þurfti pústi að aftan.

Settir Bens samsláttarpúðar.

Niðurstaða:

Ballans stöng er nauðsynleg hér af sömu ástæðu og á framhásing, breyta þarf legu pústkerfis vegna fjöðrunarkerfis og aukaolíutanks.

Önnur atriði þessa verkþáttar eru einnig eðlileg að áliti matsmanns.

Yfirbygging:

Klippa þurfti úr hjólskálum og brettum til að pláss væri fyrir dekkinn.

Einnig þurfti að klippa úr framhurðum bílsins og mála þær.

Smíða þurfti upp gólf og bita til að yfirbyggingin héldi styrk sínum.

Settar voru á brettakantar, málaðir í sama lit og bílinn, settar í þá mottur til varnar steinkasti.

Sérsmíðuð stigbretti voru sett á, einnig aftan við afturhjól.

Settar voru aurhlífar að framan og aftan með keðjum til varnar því að þær rækjust í dekkinn.

Sett var sérsmíðuð tveggja þrepa trappa fyrir farþega með lofttjakki til stýringar frá Barka hf.

Niðurstaða:

Vinna við úrklippur, brettakanta og aurhlífar er eðlileg, einnig vinna og efni í stigbretti, ekki var nauðsynlegt að setja stigbretti aftan við afturhjól reglugerðarlega séð.

Trappa sú sem notuð var hefur sannað sig við íslenskar aðstæður umfram aðrar gerðir og var því eðlilegt að nota hana, kostnaðarlega séð breytti það mjög litlu.

Annað:

Smíðuð var spilfesting að framan og spil sett í með öllum frágangi.

Hlífðarplat úr áli var sett undir mótör.

Dráttarkrókar voru settir að framan.

Smíðaður var ryðfrír auka hráolíutankur og settu í að aftanverðu með öllum tengingum og dælu til að dæla yfir í aðaltankinn.

Smíðað var dráttarbeisli að aftan.

Smíðuð var undirakstursvörn að aftan.

Tvær loftdælur voru settar í bílinn önnur var fest á grind en hin var sett inn í innréttingu í farangursgeymslu að aftan, dælurnar voru samtengdar.

Loftkerfi fyrir loftpúðafjöðrun, driflæsingar, tröppu og dekk var sett í fram í húddi og stýribúnaði komið fyrir undir bílstjórásæti.

Loftkútur var settur undir bíl, framan við aukatank.

Tvöfalt rafkerfi var sett fyrir loftdælur.

Sett voru breiddarljós að framan og aftan.

Hjólskál hægramegin að aftan var lækkuð og varð að fjarlægja innréttingu þeim megin í bílnum til að það væri framkvæmanlegt.

Mælaborð var tekið úr og sett í aftur og tengt við rafkerfi. Annar aðili sá um vinnu við mælaborð.

Niðurstaða:

Annað efnisval í aukaolíutank hefði lækkað kostnað um 15.000 kr.

Ein loftdæla með einföldu loft og rafkerfi hefði dugað og kostnaður þar með lækkað sem því nemur.

Hjólskál hægra megin að aftan var ekki nauðsynlegt að breyta nema til þæginda fyrir farþega.

Önnur atriði þessa liðar telur matsmaður að hafi verið staðið eðlileg að.

Seinni matsspurningunni er svarað þannig:

Hér er sundurliðun á áætluðu efni og vinnu við verk þetta.

Sundurliðunin miðast við verðlag 2004

Vinnuliðir eru sundurliðaðir eins og hægt er á hinum ýmsu verkþáttum og stuðst við meðalverð útseldrar vinnu breytingarverkstæða á höfuðborgarsvæðinu árið 2004 kr. 4.275 á tímann.

...

Efni: ...

Undirvagn:

...

Samtals: 962.742 kr.

Eftirfarandi eru þeir hlutir sem Bjarni

útvegaði og ekki er ágreiningur um en

verða að vera með í matinu til að

niðurstað verði rétt.

...

Samtals. 543.620 kr.

Yfirbygging:

...

Samtals. 257.114 kr.

Annað:

...

Samtals. 559.967 kr.

Eftirfarandi eru þeir hlutir sem Bjarni útvegaði og ekki er ágreiningur um en verða að vera með í matinu til að niðurstaða verði rétt.

...

Samtals. 286.019 kr.

Efni samtals alls

2.609.462 kr.

Vinna ...

Undirvagn:

...

Yfirbygging:

...

Annað:

...

Vinna samtals. 398 t 1.701.450 kr.

Samtals efni og vinna: 4.310.912. kr.

Með beiðni hinn 22. mars 2007 fór stefnandi fram á dómkvaðningu yfirmatsmanna til að láta í té skriflegt og rökstutt álit á því hvað teljist sanngjarnt og eðlilegt endurgjald fyrir eftirtalið efni sem í té var látið:

Undirvagn

Loftlæsing að framan, D-60.

Loftlæsing að aftan , Ford 10,25.

Hæðarventlar

Four link fr. og aft. ft.tilb.f/ásetningu

Hlutfall aftan Ford 10,25.

Legusettt í drif D-60 að framan.

Legusettt í drif 10,25 að aftan

Stýrisdempari.

Tog- og millibilsstöng.

Bremsurör.

Yfirbygging og annað

Brettakantar.

Boddyblikk.

Vinkill 30 x 30 og 40 x 40.

Loftdæla, Viair.

Dráttarbeisli tilb.til undirsetningar.

Trappa, tilb.til ásetningar.

Mile Marker spil.

Auka olíutankur, tilb. til ísetningar, ryðfrír.

Þá er þess krafist sérstaklega að yfirmatsmenn láti í té skriflegt og rökstutt álit á því hver sé eðlilegur fjöldi klukkustunda við framkvæmd á eftirtöldum verkliðum.:

Undirvagn

Fjöðrunarkerfi sett undir að framan og aftan.

Stýrismaskína tekin úr og sett í, gerð tilbúin fyrir stýristjakk.

Ballans stangir.

Breyting á upprunalegum olútanki án úrtekningar eða ísetningar.

Mælaborð tekið úr og sett í, ásamt breytingum á því.

Uppsetning á stigbretti, tröppu og aurhlífum.

Þá er þess loks krafist að yfirmatsmenn láti í té skriflegt og rökstutt álit á því hvert sé sanngjarnt og eðlilegt verð á útseldri vinnu yfirmatsbeiðanda pr. klukkustund á þeim tíma sem framkvæmdin var unnin.

Til að framkvæma hið umbeðna mat voru Hafsteinn Hafsteinsson rennismiður og Jónas Jónasson verkfræðingur dómkvaddir. Matsgerð þeirra er dagsett 9. febrúar 2008 og var hún lögð fram í héraðsdómi 13. mars 2008. Þar segir undir fyrirsögninni *Sanngjarnt og eðlilegt endurgjald á efni (A)* m.a.:

Matsmenn voru sammála um að til þess að nálgast þetta atriði í yfirmatinu væri sanngjarnt að miða við möguleika beggja aðila til að afla efnisins/íhlutanna á „fyrirliggjandi“ verði á markaðnum. Þá skyldi einnig tekið tillit til þess að yfirmatsbeiðandi hefur með höndum atvinnurekstur og aflar íhlutanna á öðrum kjörum en um einstakling væri að ræða. Eðlilegt endurgjald hans fyrir umsýslu, útvegum, birgðahald o.s.frv. er innifalið í þeim mismun sem er á innkaupsverði hans og útsöluverði. Með hliðsjón af ofanrituðu var aflað upplýsinga um hvert væri verð þessara íhluta hjá nokkrum söluaðilum. Með þeim hætti þykir yfirmatsmönnum eðlilegur samburður á möguleikum beggja aðila til að nálgast íhlutina á sanngjörnu verði.

	Reikningsverð	Mat
Undirvagn	yfirmatsbeiðandi	yfirmatsaðili
Loftlæsing að framan Dana 60	135.000	122.260
Loftlæsing að aftan 10,25	135.000	122.260
Hæðarventlar	49.200	44.829
„Fourlink“ framan og aftan tilb. f. ásetn. 150.000	150.000	
Hlutfall aftan 10,25 4,88	38.900	40.753
Legusett í Dana 60 drif	18.900	16.301
Legusett í drif 10,25	26.500	20.377

Togstöng og millibilsstöng	30.000	27.509
Bremsurör	1.500	1.528
Yfirbygging og annað		
Brettakantar	122.000	127.119
Boddyblikk	5.000	5.000
Loftdæla Viair	39.800	36.678
Vinkill 30x30 og 40x40	9.261	4.365
Dráttarbeisli tilb. til ísetningar 33.898	40.000	
Trappa tilbúin til ásetningar án lofttj. 81.192	65.000	
Mile marker spil	120.000	173.202
Auka olíutankur	107.416	107.416

Þá segir í matsgerðinni undir fyrirsögninni *Verð á útseldri vinnu (C)*:

Launakostnaður starfsmanna fyrirtækja í þessar grein er að jafnaði stærsti einstaki kostnaðarliðurinn í rekstri fyrirtækjanna. Til þess að gera sér grein fyrir hvernig þessi taxti útseldrar vinnu hefði hugsanlega þróast, voru yfirmatsmenn sammála um að nota til viðmiðunar þróun launavísitölu á almennum markaði á tímabilinu, en hún var 97,6 í fyrsta ársfjórðungi 2005 og 122,6 í þriðja ársfjórðungi 2007 þegar yfirmatsmenn könnuðu þennan þátt. Til þess að meta hvað væri eðlilegt verð á útseldri vinnu voru nefndarmenn sammála um að sanngjarnt væri að skoða tímagjald nokkurra samkeppnisaðila yfirmatsbeiðanda. Skoðuð var því útseld vinna hjá nokkrum verkstæðum í þessari grein í september 2007. Taxti þeirra var síðan bakreiknaður m.v. launavísitölu. Við samanburð kom í ljós að meðal taxti reiknaður á þennan hátt væri kr. 4.920 með virðisaukaskatti. Við samanburð á útseldri vinnu á breytingaverkstæðum á núvirði og framreiknuðu tímagjaldi yfirmatsbeiðanda frá umræddum verk tíma kemur einnig í ljós að útseld vinna yfirmatsbeiðanda er vel innan þess ramma sem er á þessum markaði. Rétt er að taka fram að talsverð samkeppni ríkir á þessum markaði og verðlagning að öllu leyti frjáls og ekki væri nema eðlilegt að aðilar sem hafa meiri reynslu selji sinn tíma (selji sína vinnu) á hærra verði en þeir sem reynsluminni eru.

Yfirmatsmenn gera því ekki athugasemd við taxta yfirmatsbeiðanda kr. 4.793.- m.vsk.

Þá segir í matsgerðinni undir fyrirsögninni *Eðlilegur fjöldi vinnustunda á tilteknum verkliðum (B)*:

Fjöðrunarkerfi sett undir framan og aftan

Í því er fólgið að koma fyrir „fourlink“ stífukerfi í bíl og smíða og koma fyrir efri og neðri púðafestingum, samsláttarpúðum, efri og neðri demparafestingum og þverstífum að aftan og framan. Taka verður mið af því að yfirmatsbeiðandi hefur breytt þó nokkrum fjölda bifreiða af þessari gerð fyrir loftpúða og 44 tommu dekk eins og reikningar sýna. Því hlýtur hönnunarkostnaður að vera í lágmarki við hvern bíl.

Vinna 100 klst.

Stýrismaskína tekin úr og gerð tilbúin fyrir stýristjakk

Taka skal tillit til þess að bifreiðin er á lyftu vegna breytinga á hjólabúnaði og stýrismaskína þá þegar aftengd frá stýrisstöngum.

Vinna 5 klst.

Ballans stangir

Taka skal tillit til þess að bifreiðin er á lyftu vegna breytinga á hjólabúnaði. Stöngin að framan er beygð lítillega frá upphaflegu formi.

Vinna 12 klst.

Breyting á olútanki

Skorið framan af tanknum og soðinn gafl í. Tankurinn er úr svörtu járni.

Vinna 3 klst.

Mælaborð tekið úr og sett í aftur með breytingum

Mælaborð fjarlæggt úr bifreiðinni, síðari breytingar yfirmatsbeiðanda og ísetning.

Vinna 5 klst.

Uppsetning á stigbrettum, tröppu og aurhlífum

Uppsetning á stigbrettum 15 klst.

Uppsetning á horni aftan til á stigbrettum 5 klst.

Uppsetning á tröppu 8 klst.

Uppsetning á aurhlífum 8 klst.

Samtals 36 klst.

Gunnar Egilsson, forsvarsmaður stefnanda, gaf skýrslu fyrir rétti. Hann sagði m.a. að hann þekki stefnda frá því að þeir voru að keyra saman, nágrenni þeirra sé félagi hans. Hann kvaðst vera „í þessum breytingum“ og hafi verið að klára að breyta bíl fyrir annan féлага þeirra, þegar stefndi bað hann um að breyta „þessum bíl“. Stefndi hefði hringt til hans og þeir hist og hann beðið hann um að breyta bíl.

Gunnar kvaðst hafa vitað að þegar stefndi keypti bílinn þá hafi hann keypt afturhásinguna með og milligírkassann. Umræða hefði verið um þetta og það vitað að þetta færi sömu leið og Herbert hafði farið. Kvaðst hann hafa spurt stefnda hvort hann vildi fá tilboð eða hvort hann vildi taka þessu eins og Herbert hafi gert. Stefndi hafi ákveðið að gera eins og Herbert, þ.e. að verkið yrði unnið í tímavinnu og stefndi útvegaði þá hluti eins Herbert hafði gert, tók út ákveðna hluti, sem teknir voru út á Ljónsstöðum. Hann hafi bara verið í eigin reikningi þar og þessir hlutir sem hann [Gunnar] vissi að voru teknir þar.

Vísað var til að síðan hafi verið talað um spil og fleira og spurt var hvenær það hafi komið til. Gunnar sagði að það hefði verið á miðjum smíðaferlinum.

Stefna málsins var lögð fyrir Gunnar og vísað til svokallaðra *viðbóta við verkið*, sem fram koma neðst á bls. 2 í stefnunni. Spurt var hvort þetta væru hlutirnir sem bættust við „í því ferli“. Gunnar sagði að svo hefði verið. Þá var spurt, hvað stefndi hefði sjálfur skaffað, og vísað til greinar ofar á bls. 2 í stefnunni og spurt, hvort þetta væri réttur listi yfir það sem stefndi kom sjálfur með. Gunnar játaði því.

Lagt var fyrir Gunnar dskj. nr. 6, sem kallað er *Yfirlit yfir efnisnotkun o.fl. vegna bifreiða stefnda* í skrá stefnanda yfir framlögð skjöl við þingfestingu málsins. Vísað var til þess að þar standi að 436 tímar hafi farið í verkið en krafist væri á reikningum fyrir 472 tíma. Gunnar sagði að þeir hefðu klárað bílinn í lok ágúst eða byrjun september en hann hafi ekki skrifað reikninginn fyrir en 25. nóvember 2004. Það hafi verið vegna þess að stefndi hafi ekki viljað samþykkja þetta. Hann hafi reynt eins og hann gat að ljúka þessu máli af því að hann hafi gefið stefnda ákveðinn afslátt þarna, 36 tíma afslátt af vinnu. Þegar hann hafði ekki árangur sem erfiði að ganga frá þessu á þessum nótum þá hafi hann skrifað fullan reikning eins og til hafi staðið, enda væri þetta [dskj. nr. 6] bara vinnuplagg.

Lögð voru fyrir Gunnar dskj. nr. 3, 4 og 5, sem eru myndrit af reikningum stefnda á stefnanda, dags. 31. ágúst 2004, 25. nóvember 2004 og 26. janúar 2005. Gunnar sagði að þetta væru reikningar stefnanda vegna verksins sem hér um ræðir. Þá var spurt hvort dskj. nr. 6 væri rétt skrá yfir þá hluti sem notaðir voru og stefnandi skaffaði. Gunnar sagði að svo væri.

Vísað var til dskj. nr. 8, 9 og 10, sem varða viðskipti stefnanda við björgunarsveitir og Landsvirkjun. Gunnar sagði að þessir reikningar hefðu verið greiddir án vandræða. Um svipaða vinnu hafi þar verið að ræða [eins og við bifreið stefnda]. Tvær af þessum bifreiðum hafi verið nákvæmlega eins.

Vísað var til dskj. nr. 11 og 12, sem eru myndrit af reikningum Jeppasmíðjunnar ehf. á Ljónsstöðum á stefnda. Gunnar sagði að þetta væru reikningar fyrir hluti sem stefndi hefði tekið út. Kvaðst hann fyrst hafa séð þessa reikninga við matsgerðina.

Gunnar kvaðst ekki hafa lofað stefnda að afhenda honum bifreiðina á ákveðnum tíma. Hann sagði að staðið hefði til að stefndi myndi keyra fyrir sig á móti. Stefndi hefði vitað að hann var með verkstæði og var að keyra. Staðið hefði til að stefndi myndi keyra fyrir hann til að hann gæti verið fljótari með bílinn. Stefndi hefði lítið keyrt fyrir hann, aðeins tvo túra á meðan á breytingunni á bifreiðinni stóð í júlí og ágúst. Þar með hefði verkinu seinkað. Hann hefði ekki tekið fram hvenær hann lyki því.

Gunnar sagði að bifreiðina, sem stefndi ók fyrir hann, hafi fyrirtæki hans, Hald hf., átt. Stefnda hefði verið bent á þetta þegar hann kom með reikninginn fyrir keyrsluna. Gunnar kvaðst hafa sagt honum að hann vildi fá reikninginn skráðan á Hald hf. en ekki fengið það. Reikningurinn hafi verið skráður á stefnanda.

Gunnar kvað vinnu við bifreið stefnanda ekki hafa dregist óeðlilega mikið.

Gunnar sagði að akstur stefnda fyrir Hald hf. hafi ekki átt að lækka verðið fyrir breytingu á bifreið stefnda. Gunnar kvað svo ekki hafa verið; málið hafi verið að flýta verkinu. Þá hafi staðið til að stefndi ynni sjálfur við breytinguna, en það hefði hann ekki gert.

Gunnar kvaðst hafa afhent stefnda bifreiðina án þess að fá greiðslu á móti vegna þess að hann hefði treyst honum.

Lögmaður stefnanda vísaði til matsgerða, er liggja fyrir í málinu, og benti á að þar væru metnir vinnutímar við loftpúðafjöðrun að framan og aftan og fourlink fjöðrunarkerfi og spurði hvort hann væri sáttur við þessa niðurstöðu og teldi hana rétta. Gunnar neitaði því að kvað hana vera of lága miðað við tímafjöldann, hversu mikill tími færi í að koma fyrir og festa fourlinkstífurnar á hásingunum undir á grindina, smíða púðafestingar, smíða samsláttarpúðafestingar, smíða demparafestingar, smíða skástífufestingar. Í fyrra matinu hafi verið sagt að þetta væru 40 tímar og hafi hann gagnrýnt það. Þá hafi þetta farið í yfirmat og þá hafi 100 tímar verið settir í þetta. Kvaðst hann vita upp á hár hvað færi mikill tími í þetta, þeir væru að gera þetta alla daga. Það fari í þetta tæpir 200 tímar.

Lögmaður stefnanda vísaði til þess að í málinu væri haldið fram að hann væri í vanskilum við birgja og lokað væri fyrir viðskipi hans. Gunnar kvaðst ekki vita hvar stefndi hefði fengið þessar upplýsingar. Hann kvaðst ekki vita til þess að hann væri í vanskilum við einhverja sem lokuðu á viðskipti við hann.

Lögmaðurinn spurði hvort einhver vandamál hefðu komið upp hjá stefnda í sambandi við bílinn þar sem reynt hefði á ábyrgð stefnanda. Gunnar kvað svo hafa verið. Það hafi tvisvar gerst hjá þeim, sem aldrei hafði gerst áður, að þeir hefðu keypt lím hjá ákveðnum aðila til að líma saman boltana til að festa keisinguna við drifið að aftan. Þeir hefðu losnað og skemmt hásinguna. Hann hafi tekið þetta strax að sér og lagað það án þess að stefndi þyrfti að greiða fyrir það. Hann hafi skipt um háingu og skipt um hlutfall sem hefði kostað mikið fé. Hann hafi sett þetta saman aftur og aftur hefði þetta gerst. Hann hefði furðað sig á því. Stefndi hefði farið með bílinn inn í Stál og stansa og kvaðst hann hafa greitt reikninginn þar að fullu; tjón hjá sér hafi verið upp á 600.000, þegar upp var staðið. Stefndi hefði ekki haft aukakostnað út af því. Komið hefði í ljós að límið var gallað, þoldi ekki þann hita sem gefinn var upp og var það ástæðan fyrir að þetta losnaði.

Vísað var til dskj. nr. 6, sem áður var getið, og bent á að þar væri liður sem nefndur væri *ýmislegt* að fjárhæð 80.000 kr. Spurt var hvort hann gæti upplýst um hvað væri að ræða. Gunnar kvaðst ekki geta svarað því nákvæmlega hvað þetta væri. Þetta væri hitt og þetta sem væri verið að tína til inn í þetta.

Vísað var til dskj. nr. 11 og 12, sem áður var getið. Spurt var hvort hann kannaðist við að hafa farið með stefnda upp að Ljónsstöðum til að taka út hluti. Gunnar kvaðst ekki muna hvort hann hefði skutlað honum þangað eða hvort þeir hefðu farið saman þangað. Þá var spurt hvort hann hefði tekið þarna út hluti í bílinn. Gunnar kvaðst ekki hafa tekið út hluti í bílinn og sagði að stefndi hefði nýtt sér afsláttinn. Ákveðið hefði verið að gera það þannig, nákvæmlega eins og Herbert gerði.

Spurt var hvort stefndi hefði persónulega tekið þessa hluti út og farið með þá til hans, eða hann [Gunnar] tekið þá út. Gunnar kvaðst ekki muna hvernig þetta þróaðist, hvort hann hafi tekið þessa hluti, en þetta hafi allt farið í bílinn. Hann kvaðst ekki muna hvort stefndi náði í hlutina eða hann náði í þá. Það gæti meir en verið að hann hafi náð í einhvern hluta af þessu. Þegar stefndi var ekki við þá hafi hann þurft að ná í hlutina. Kvaðst hann hafa t.d. spurt stefnda hvort þeir ættu að skipta um allt í bremsum í þessum hásingum og stefndi játað því en ekki verið á svæðinu. Þá hafi hann farið og náð í hlutina. Hann kvaðst sjálfur hafa valið þá hluti sem þurfti í bifreiðina.

Gunnar sagði að þrír hefðu unnið á verkstæðinu við bifreiðina en mestan tímann tveir. Þriðji maðurinn hefði komið rétt í lokin.

Lögmaður stefnda sagði að í dómskjöllum málsins kæmi fram að hann hefði gefið stefnda verðáætlun í verkið og spurði hvort hann gæti greint frá henni.

Gunnar kvaðst hafa nefnt verðhugmynd. Hann kvaðst hafa setið fyrir framan tölvuna og spurt stefnda að því hvort hann vildi fá tilboð eða hvort hann vildi gera þetta eins og Herbert. Þá hafi stefndi spurt hvort væri hagkvæmara. Þá hefði hann sagt að hagkvæmara væri fyrir stefnda að gera þetta þannig að stefndi tæki út hlutina niðri á Ljónsstöðum og skaffaði þá hluti sem hann ætti til, þ.e. háingu og millikassa, þar með t.d. hafi hann hjálpað stefnda að skipta út afturhásingunni sinni til að fá aðra. Stefndi hafi ekki keypt afturhásinguna.

Gunnar kvaðst hafa gefið stefnda upp tölur 3.500.000 til 3.700.000 og hafi þá miðað við að ynni stefndi mikið í bílnum yrði verðið lægra en 3.700.000 krónur. Síðan komi viðbótin sem er tæpar 400.000. Þetta hefði ekki gengið eftir því að stefndi hafnaði tilboði. Hann kvaðst ekki kannast við að hafa sagt stefnda að það væri allur pakkinn. Hann hafi vitað hvaða hluti stefndi skaffaði. Hann vísaði til þess að hann hafi gert tilboð í aðra bíla upp á 5.200.000 krónur.

Gunnar sagði að yfirleitt taki svona verk átta vikur. Þeir hefði verið að ljúka við bifreið Herberts og bifreið stefnda hefði komið inn strax á eftir.

Spurt var hvort hann hefði sagt að í dagskránni hjá honum væri ljóst pláss fyrir bifreið stefnda. Gunnar kvaðst ekki muna það. Hann kvaðst ekki hafa heyrt að stefndi hefði bókað ferðir fyrir bifreiðina í ágúst fyrr en langt var komið með smíði hennar.

Gunnar sagði að stefndi hefði ekið fyrir hann tíu ferðir, tvær á meðan bifreið stefnda var hjá stefnanda. Hann kvaðst ekki muna hvort hann hefði sagt stefnda að skrifa reikninga fyrir það á Hald hf. en honum hefði verið bent á það í nóvember þegar þeir voru að reyna að ganga frá málnum.

Gunnar kvaðst hafa breytt tíu til fimmtán bílum áður en hann breytti bifreið stefnda. Hann kvaðst nú vera lengur að gera það en áður. Verkið hefði þróast og væri nú vandaðra. Nú færu hátt í 500 vinnustundir í svona bíl.

Vísað var til þess að hann hefði sagt að hann hefði breytt svipaðri bifreið fyrir Björgunarsveitina Stefán. Gunnar kvað upprunalega hugmynd um þá breytingu hafa verið að bílinn yrði á fjöðrum að aftan.

Vísað var til dskj. nr. 9, sem er myndrit af reikningi stefnanda á Björgunarsveitina Stefán, dags. 15. október 2004, ásamt greinargerð um efni, magn, verð og vinnutíma. Bent var á að þarna væru vinnustundirnar 420 og spurt var hvort það væri raunhæft fyrir svona bifreið. Gunnar sagði að gólfið hefði ekki verið tekið niður í þeirri bifreið, ekki sett spil á bílinn og ekki trappa.

Gunnar kvaðst hafa haft tímaskráningu og þannig haldið utan um vinnustundir við bifreiðar. Hann hafi ekki verið krafinn um tímaskýrslu en hún væri til.

Vísað var til dskj. nr. 3 og 4, sem eru myndrit af reikningum stefnanda á stefnda, dags. 25. nóv. 2004 og 31. ágúst 2004. Bent var á að á dskj. nr. 3 stæði *Vinna við breytingu samk. vinnuseðli tilboði hluta 1*. Spurt var til hvers væri vísað. Gunnar sagði að hann vissi ekki hvernig hann ætti að orða það. Kona hans hefði skrifað þetta. Þá var bent á að á dskj. nr. 4 stæði *vinna samkv. vinnuseðli*. Spurt var hvort vísað væri til dskj. nr. 6, sem áður var getið. Gunnar játaði því.

Spurt var hvað hann væri lengi að setja drullusokka á svona bíl. Gunnar kvaðst ekki muna það en í því fælist að smíða festingu, vinkillinn væri tekinn, sagaður og boraður niður og festur í grindina og sett skáfesting í hana að aftan ef hún væri notuð að aftan. Hann kvaðst hafa smíðað álhorn í þetta að aftan á þessum bíl. Það tæki einn til tvo tíma að setja síðan drullusokkin á. Vísað var þá til þess að

í yfirmatsgerðinni væri sagt að það tæki átta tíma. Gunnar kvaðst ekki geta svarað því nákvæmlega hvernig það var reiknað út.

Spurt var hvað tæki langan tíma að skipta um stýrismaskínu. Gunnar kvaðst hafa reiknað með að það tæki sjö tíma.

Spurt var hvort aðrar bifreiðar hefðu verið í breytingu hjá honum á þessum tíma. Gunnar kvað einhverjar smávegis viðgerðir hafi verið gerðar á öðrum bifreiðum.

Spurt var hvort hann hefði verið búinn að samþykkja afslátt er næmi 36 tímum. Gunnar kvaðst hafa boðið stefnda það en hann hafi ekki viljað ganga frá reikningnum og þá hafi reikningurinn verið tekinn til baka.

Spurt var hvort hann kannaðist við að hafa lækkað einstaka liði eins og til dæmis spilið og þessa tíma sem hann kalli *ýmislegt*. Gunnar kvaðst ekki muna það.

Spurt var hver hefði útbúið reikninga fyrir stefnanda. Gunnar sagði að kona hans, Sæunn Lúðvíksdóttir, skrifaði reikningana.

Stefndi, *Bjarni Svavar Hjálmtýsson*, gaf skýrslu fyrir rétti. Hann sagði m.a. að hann hefði keypt umrædda bifreið af IB á Selfossi, er flytji inn ameríska bíla. Hann hafi verið með bifreiðina heima um tíma og hefði hugsað sér að fara með hana í breytingu hjá KK bílaþjónustunni en Kiddi hefði sagt honum að hann gæti ekki lokið við það fyrir sumarvertíðina vegna þess að hann væri önnum kafinn. Bjarni kvaðst því hafa verið á báðum áttum hvað hann ætti að gera. Hann hafi haft vinnu fyrir bifreiðina óbreytta við að sækja fólk út á Keflavíkurflugvöll og austur í Vík í „trúss“ fyrir Fjallabak, getað notað bifreiðina þannig. Þar sem leiðir hans og Gunnars hefðu legið saman í akstri, hafi Gunnar frétt að hann væri kominn með bifreið.

Bjarni kvaðst hafi farið í Breyti og í Stál og stansa og fengið tölur frá þeim, u.þ.b. 3.000.000, 3.200.000, 3.300.000. Kvaðst hann hafa velt þessu fyrir sér, en Gunnar hefði sagt honum að hann gæti tekið við bílnum fyrir hann, hann hefði „gat“ fyrir það. Bifreið Herberts hefði þá verið inni. Hins vegar kvaðst Bjarni ekki hafa verið að flýta sér á þessum tíma, en svo hafi hann tekið ákvörðun um það. Kvaðst hann hafa lent í því að Herbert bað hann að fara austur með dekk og sækja bílinn fyrir sig. Hafi þeir farið saman í bifreið sinni. Herbert hefði þurft að fara í bæinn aftur, en hann hafi starfað hjá lögreglunni. Bjarni kvaðst hins vegar hafa orðið eftir. Bifreið Herberts, sem er sambærileg við bifreið hans, hafa verið inni á lyftu. Hafi þeir tekið bílinn niður og sett á hann dekkinn og ýtt honum út, en drifsköftin voru ekki komin. Hafi hann og Gunnar eftir kaffitímann farið í amerískri bifreið Gunnars niður á Ljónsstaði til að ná í drifsköftin en þau voru ekki tilbúin. Þungt hefði verið í mönnum þar. Tyrtingur hafi hreytt einhverju í Gunnar. Lofað hefði verið að drifsköftin kæmu seinni hluta dags og staðið hefði verið við það. Þau hefði verið sett undir og bifreiðin tilbúin. Þetta hafi verið um kl. fimm eða sex. Hann og Gunnar hefðu sest inni á skrifstofu Gunnars og hafi hann spurt Gunnar hvað svona breyting á bifreið [Herberts] kostaði. Gunnar hafi svarað: „ég er dýr, þrjár fimm þrjár sjö.“ Hafi hann þá spurt hvort það væri allur pakkinn eins og

bifreiðin standi þarna nú. Gunnar hefði játað því. Kvaðst hann þá hafa sagt að hann væri tilbúinn að láta slag standa. Síðar hafi Gunnar kallað hann inn en sjálfur hafi hann átt framhásinguna, hann hafi keypt hana hjá Ingimar. Mikil eftirspurn hafi verið eftir þessum hásingum, Dana 60, en hann hafi átt hana. Hann hafi átt millikassa, en kassinn hafi verið klossaður, og hann skilað honum inn aftur.

Bjarni kvaðst hafa gert Gunnari grein fyrir því, að hann ætti tvær ferðir fyrir Fjallabak um sumarið í ágúst. Hann hafi spurt Gunnar hvort bifreiðin kláraðist fyrir þann tíma. Gunnar hafi þá boðið honum flýtimeðferð. Bjarni kvaðst ekki hafa þekkt það, en Gunnar hafi boðið honum það að fyrra bragði. Bjarni kvaðst hafi tekið boðinu. Bifreiðin hafi farið inn og allt tætt úr henni á einum laugardagsmorgni. Gunnar hefði hringt í hann um hádegi, en hann hefði þá verið að keyra, og sagt honum að hann væri búinn að rífa allt undan bílnum. Kvaðst Bjarni þá hafa haldið að allt myndi ganga vel fyrir sig.

Bjarni kvað það vera rétt hjá Gunnari að hann hefði sagt honum að hann skyldi keyra bíl Gunnars, en hins vegar lifi hann af því að keyra sinn bíl, við það starfi hann. Hann eigi Patrol og hafi sagt Gunnari að hann mundi láta hann ganga fyrir; ef hann hefði ekki túr á Patrolinn þá myndi hann keyra hans bíl og það hafi hann staðið að hluta til við. Þetta hafi verið tveir eða þrjú túrar.

Bjarni kvaðst síðar hafa borist ábendingar um að ekkert væri að gerast hjá Gunnari. Tíminn hefði liðið og hann ekki fengið bílinn afhentan fyrir en 3. september.

Þegar þeir voru að aka frá Ljónsstöðum umrætt sinn, kvaðst Bjarni hafa spurt Gunnar, hvort hann ætti ekki að opna reikning á Ljónsstöðum til að ekki yrðu tafir á framgöngu málsins. Gunnar hefði síðan tekið alla þessa hluti út, en sjálfur hefði hann ekki tekið einn einasta hlut út þarna. Gunnar hefði bara fengið að fara inn á reikninginn hans þar, sem hann hafði opnað þarna vegna samskiptaörðugleika Gunnars [við Jeppasmiðjuna ehf. á Ljónsstöðum].

Bjarni sagði að upphaflega hafi verið talað um að það sem hann skaffaði kæmi til frádráttar. Hann hafi átt loftkúta hjá Kidda og allt sem hann skaffaði hafi átt að dragast frá umræddri kostnaðarfjárhæð, 3.500.000 – 3.700.000 krónum.

Bjarni kvaðst hafa orðið að aflýsa tveimur tíudagatúrum fyrir Fjallabak sem hann átti, en verðmæti þeirra hafi verið 360.000 til 380.000 krónur fyrir túrinn.

Bjarni kvaðst sjálfur lítið hafa unnið við bifreiðina, en þrifið lítills háttar á vinnustaðnum.

Bjarni kvaðst samkvæmt dagbók sinni hafa ekið 11. maí fyrir Gunnar og sent reikning fyrir það á stefnanda og fengið greitt frá stefnanda. Hann hafi ekki vitað að Hald hf. [í eigu Gunnars] væri til. Hann hefði áður ekið fyrir Gunnar og fengið greitt fyrir það frá stefnanda.

Spurt var hvort hann kannaðist við að Gunnar hefði hringt í hann og sagt honum að hann þyrfti að bæta við þessu eða hinu. Bjarni neitaði því. Gunnar hefði hringt í hann einu sinni seinni part dags og spurt hann hvort hann mætti sleppa AB bremsukerfinu. Hann hefði spurt Gunnar hvort það skipti miklu máli og hafi Gunnar neitað því. Hafi hann þá spurt Gunnar hvað það vigtaði í þessu máli og

hafi hann tjáð að það væri 50.000 kr. Hafi hann þá sagt Gunnari að sleppa því.

Bjarni kvaðst ekki kannast við að Gunnar hefði hringt í hann og sagt honum að hann þyrfti að fara í tiltekin aukaverk [varðandi bifreiðina]. Hann hafi beðið Gunnar um einn pakka upp á 3.500.000 – 3.700.000 og fengið hann.

Spurt var hvaða verðáætlun hann hefði fengið í spilið. Bjarni sagði að bílinn hans Herberts hefði staðið þarna inni á gólfi með spilinu. Gunnar hefði spurt hann hvort hann vildi spil á bílinn og hann játað því. Þá eru það 120.000 kr. til viðbótar. Spurt var hvort það hefði verið með öllu eða bara spilið sjálft. Bjarni sagði að það hefði bara verið spilið.

Vísað var til þess að þegar verkinu var lokið hafi Gunnar sett fram lista, sambærilegan dskj. nr. 6, sem áður var getið. Bjarni kvað Gunnar fyrst hafa prentað út lista sem hann [Bjarni] hefði merkt hjá sér nr. 1. Hann hefði sagt: „Nei Gunnar, þú rukkar mig ekki um 135.000 kr. fyrir spilið, það var fast verð.“ Bjarni kvað sér hafa þótt ýmislegt ansi hátt. Það hafi verið upp á 120.000 krónur og Gunnar hafi prentað annan lista út og lækkað þessi verð eins og um var samið. Ýmislegt hefði hann lækkað niður í 80.000. Kvaðst Bjarni hafa sagt við hann og orðað það þannig: „Að hann gæti ekki borgað fyrir hann fasteignagjöldin líka fyrir austan.“

Spurt var hvort hann kannaðist við að Gunnar hefði boðið honum afslátt. Bjarni neitaði því. Bjarni kvaðst halda að afslætti, sem Gunnar hafi talað um, sé ruglað saman við frádráttinn á akstrinum í tímafjölda.

Vísað var til dskj. nr. 4, sem áður var getið, og spurt hvort hann vissi af hverju sá reikningur var hærri. Bjarni kvaðst hafa fengið þetta sent heim í gegnum bankann og fengið það síðan frá lögfræðingi Gunnars. Spurt var hvort hann kannaðist við að hafa verið boðinn afsláttur sem hann hafi hafnað. Bjarni kvaðst ekki kannast við það. Gunnar hafi bara ætlað að mínusa keyrslutímamann frá heildartímanum. Hann hafi ætlað að finna út einhvern meðaltíma og lækka hann síðan niður. Bjarni kvaðst aldrei hafi heyrt minnst á afslátt.

Lagt var fyrir Bjarna dskj. nr. 24, sem er myndrit af reikningum hans á stefnanda, dags. 2004, fyrir akstur Bjarna 11. maí til 10. ágúst 2004. Spurt var hvenær hann hefði gefið þessa reikninga út. Bjarni kvaðst halda að hann hafi gefið þá út eftir að Gunnar lét hann fá skjalið til að koma með reikning á móti því sem átti að dragast frá. Það hafi verið talað um það í upphafi. Hann hefði ekki getað gert það á undan. Hann hafi skrifað þessa reikninga eftir að hann fékk reikninga frá Gunnari á móti.

Spurt var hvort hann vissi að keyrsla er starfsemi án virðisaukaskatts. Bjarni kvaðst vita það. Þá var spurt hverjum hann hefði afhent frumrit reikninga, sbr. dskj. nr. 24. Bjarni kvaðst hafa sent Gunnari þá.

Fyrir réttinn kom *Hafsteinn Hafsteinsson* sem, ásamt Jónasi Jónassyni verkfræðingi, var dómkvaddur sem yfirmatsmaður, hinn 22. mars 2007, til að meta tiltekin atriði sem tengdust breytingum á bifreið stefnda, Ford Econoline, árg. 2004,

með skráningarnúmerið VR-521. Hafsteinn staðfesti að hafa ásamt Jónasi unnið yfirmatsgerðina, sem fram kemur á dskj. nr. 19.

Lögmaður stefnanda spurði hvort honum hefði þótt verkið eðlilegt og hvort honum hefði þótt vandað til verksins. Hafsteinn kvað verkið hafa verið eðlilega unnið; ekki hafi verið annað að sjá.

Lögmaður stefnanda sagði að þeir hefðu aðeins fjallað um hönnunarkostnað og spurði hvort eðlilegt væri að hönnunarkostnaður við breytingar á bíl væri einungis lagður á fyrstu eintökin. Hafsteinn sagði að það væri matsatriði, hvað mætti dreifa honum. Spurning væri hvort maður hefði trú á því að margir svona bílar kæmu eða mörg svona verk, hvort maður væri að gefa sig út í þetta, hvort maður ætti von á því að tveir, fimm eða tíu bílar kæmu næstu árin. Þeim hefði ekki þótt rétt að kostnaðurinn legðist einungis á fyrstu tvo bílana.

Lögmaður stefnda vísaði til þess að yfirmatsmenn hefðu metið fjölda vinnustunda við fjöðrunarkerfið til 100 klst., en hins vegar liggi fyrir undirmat, sem meti þetta 40 tíma verk, og spurt var hvers vegna.

Hafsteinn kvaðst hafa unnið við svona bíla áður og reyndar stæðust þessir 40 tímar í undirmatinu engan veginn. Eins og fram hefði komið væri í því falið að smíða hluta af fjöðrunarkerfinu, bæði púðafestingu, demparafestingu og annað, sem ekki væri talið með sem smíði og sjálfu fourlinginu.

Spurt var hvort tilteknir 100 tímar væru miðaðir við að vanur maður hefði unnið verkið, en stefnandi hafi sagt að hann hefði breytt minnsta kosti tíu bílum áður. Hafsteinn sagði að miðað hafi verið við að vanur og reyndur maður á þessu sviði hefði staðið að verki.

Vísað var til þess að uppsetning á aurhlífum væri í yfirmatinu ætluð 8 tíma vinna, og sagt, að stefnandi hefði sjálfur upplýst fyrir dómi að hann hefði verið tvo tíma að þessu. Hafsteinn sagði að nokkur smíði hafi verið í kringum þetta og farið hefði verið eftir reynslu yfirmatsmanna af sambærilegu verki.

Hafsteinn kvaðst aðspurður hvorki hafa átt viðskipti við stefnanda né verið í samstarfi við hann. Stefnandi hefði ekki haft samband við hann á meðan matsgerðin var unnin.

Vísað var til þess að vinnuseðlar og tímatöflur liggi fyrir í málinu frá stefnanda um breytingar á öðrum bílum, sem hann segi sambærilegar, annars vegar upp á 420 og hins vegar upp á 430. En væru þessar vinnustundir lagðar saman með tilliti til yfirmatsgerðarinnar þá væru þetta um 479 vinnustundir. Hafsteinn sagði að matið á fjölda vinnustunda væri raunhæft. Matsmenn hefðu ekki vitað um tilboð stefnanda í önnur verk.

Fyrir réttinn kom *Þórarinn Guðmundsson* bifreiðasmíðameistari, sem vann matsgerð, dags. 10. ágúst 2006, sem liggur fyrir í málinu sem dskj. nr. 17. Hann staðfesti að hafa unnið matsgerðina.

Lögmaður stefnda spurði við hvað Þórarinn starfaði. Hann kvaðst í dag starfa sem verkstjóri þjónustustöðvar Bílabúðar Benna og hefði unnið sem slíkur frá árinu 2005; unnið að jeppabreytingum í Bílabúð Benna frá árinu 1999 til ársins 2004, og raunar unnið við jeppabreytingar meira og minna frá árinu 1982.

Lögmaður stefnda spurði m.a. hvort eðlilegt hefði verið að meta vinnutíma 40 stundir við að setja fjöðrunarkerfi að framan og aftan undir umrædda bifreið stefnda, sbr. 2 lið á bls. 9 í matsgerðinni. Þórarinn kvað svo vera miðað við að þarna hafi verið búið að rífa allt undan bifreiðinni og gera allt tilbúið, allir hlutir hefðu verið tilbúnir til að setja þá undir. Þetta hafi reyndar bara verið samsetning á hlutum, hluta af kerfinu, síðan hefði átt eftir að ganga frá stýrisgögnum.

Lögmaður stefnda spurði hvernig hann hefði fengið verðlagningu á hluti sem getið er á bls. 6 til 8 í matsgerðinni. Þórarinn kvaðst hafa fengið upplýsingar um það hjá Bílabúð Benna, en jafnframt spurst fyrir um það hjá öðrum, t.d. jeppasmíðjunni á Ljónsstöðum, IB á Selfossi, Fjallabílum og Stáli og stönsum.

Lögmaður stefnda spurði hvernig hann hefði lagt mat á „tilfallandi kostnað“. Þórarinn sagði að að hluta til hefði það verið reiknað inn í tímagjaldið, en í svona stórum verkefnum eins og þessu væru aukalega teknar slípiskífur, skurðarskífur o.fl.

Lögmaður stefnda spurði hvað áætlað hefði verið að uppsetning á aurlífum tæki langan tíma. Þórarinn sagði að þegar unnið væri í stigabrettum, aurlífum og brettaköntum þá gæti maður ekki reiknað með aukalega nema ef til vill klukkutíma fyrir hvern lið, nema um algjöra sérsmiði væri að ræða.

Þá spurði lögmaður stefnda Þórarin hvort mat hans á efni og vinnu við umræddar breytingar í tilteknum fleiri liðum hefði verið eðlilegt og m.a. hvort vanur maður væri styttri tíma að vinna svona verk en óvanur. Þórarinn kvað svo vera.

Lögmaður stefnanda spurði Þórarin hvort hann hefði breytt Econoline bíl í 44 tommur með fourlink og loftpúðafjöðrun allan hringinn. Þórarinn kvaðst sjálfur ekki hafa breytt með loftpúðafjöðrun en hafa gert það með blaðafjöðrun og gormafjöðrun. Hann hafi gegnum tíðina breytt 23 Econoline bílum.

Lögmaður stefnanda spurði Þórarin hvor það væri rétt skilið hjá sér að í mati hans á tíma, sem tekið hefði að setja fjöðrunarkerfið undir bifreiðina að framan og aftan, hafi verið reiknað að festa fourlinkinn, búa til skrúfufestingar, búa til demparafestingar, samsláttarpúða og skástífufestingar. Þórarinn kvað svo ekki vera. Hann kvaðst hafa reiknað tímann inn í mat sitt á einingarverði á bls. 6 í matsgerðinni þar sem segir: *Four link fr og aft. Tilbúið til ásetningar* [samtals 142.110 kr.].

Sigríður Lovísa Arnarsdóttir gaf skýrslu gegnum síma. Hún staðfesti að hafa gefið yfirlýsingu, sem liggur skriflega fyrir í málinu sem dskj. nr. 23. Hún sagði m.a. að hún myndi eftir ferðum sem búið var að bóka stefnda til að taka að sér í ágúst

2004. Hann hefði átt að fá 600.000 til 700.000 kr. fyrir ferðirnar.

Lögmaður stefnanda spurði hvernig þetta mál hefði verið leyst. Sigríður sagði að annar bílstjóri hefði verið fenginn til að gera þetta. Lögmaður spurði þá hvort hún vissi hver það væri. Sigríður kvaðst ekki muna eftir því.

Ályktunarorð: Aðilar sömdu um að stefnandi tæki að sér að breyta bifreið stefnda, Ford Econoline árgerð 2004. Um munnlegan samning er að ræða og ber þeim hvorki saman um um hvaða breytingar var samið né hvenær verkinu skyldi lokið. Í stefnu er greint frá því að verkið hafi verið unnið í tímavinnu í 472 tíma, fyrir 4.793 kr. á tímann með virðisaukaskatti. Stefndi mótmælir hins vegar tímagjaldinu sem of háu, sem og fjölda vinnustunda.

Reikningar, sem stefnandi byggir kröfufjárhæð sína á, liggja fyrir í málinu sem dskj. nr. 3, dags. 31. ágúst 2004, að fjárhæð 1.245.000 kr., og dskj. nr. 4, dags. 25. nóvember 2004, að fjárhæð 2.861.439 kr., eða samtals að fjárhæð 4.106.283 kr., en stefndi hafi greitt 2.502.477 kr.

Fyrir rétti kvaðst Gunnar Egilson, forsvarsmáður stefnanda, hafa gefið stefnda upp tölur 3.500.000 til 3.700.000 og hafi þá miðað við að ynni stefndi mikið í bílnum yrði verðið lægra en 3.700.000. Síðan hafi komið til viðbót við verkið að fjárhæð tæpar 400.000 kr.

Fyrir liggur að fjárhæðir, 3.500.000 til 3.700.000 krónur, voru nefndar við upphaf viðskipta aðila, en aðilar eru ósammála um hvaða magn vinnu og efnis úr hendi stefnanda var þar lagt til grundvallar. Stefndi telur að samið hafi verið um að heildarkostnaður við breytingu á bifreið hans næmi í mesta lagi 3.700.000 krónum og þar væri innifalin greiðsla fyrir vinnu og allt efni, bæði það sem hann útvegaði sjálfur og það, sem hann keypti af stefnanda. Af hálfu stefnanda er hins vegar talið að umrædd fjárhæð hafi verið verðhugmynd forsvarsmanns stefnanda um greiðslu fyrir vinnu og efni, sem stefnandi útvegaði. Í stefnu er greint frá því efni, sem stefnandi lagði til, en það er hvorki verðlagt né sýnt fram á að andvirði þess hafi ekki verið innifalið í umræddum 3.500.000 til 3.700.000 krónum. Þá greinir aðila á um það hvort stefndi hafi meðan á verkinu stóð óskað eftir viðbótum á vinnu og efni eða ekki.

Stefndi heldur því fram að samið hafi verið um að hann fengi bifreið sína fullbúna frá stefnanda í byrjun ágúst 2004. Þessu er mótmælt af hálfu stefnanda. Þá er ágreiningur um í hvaða mæli vinna stefnda á verkstæði stefnanda og akstur stefnda fyrir Gunnar Egilsson, forsvarsmann stefnanda, skyldi mæta andvirði kostnaðar við breytingar stefnanda á bifreið stefnda. Af hálfu stefnanda er haldið fram að þetta framlag stefnda hafi eingöngu átt að stytta verktímann við breytingar á bifreiðinni, en stefndi heldur því fram að vinnuframlag hans í þessa veru hafi átt að koma til skuldajöfnunar á móti kostnaðarverði á breytingu bifreiðarinnar. Ekkert er ljóst í þessu efni. Á hinn bóginn er ekki ágreiningur um verkgaði stefnanda. Þá er álit sérfróðra meðdómsmanna að útsöluverð efnis sé raunhæft og óverulegur munur sé á reikningum stefnanda og mötum dómkvaddra matsmanna.

Stefnandi er félag, sem rekur bifreiðaverkstæði og selur þjónustu sína. Stefnandi stóð því nær en stefndi, kaupanda þjónustunnar, að skrásetja viðskipti og samninga þeirra í milli. Er því rétt að stefnandi beri halla af skorti á haldbærum skriflegum gögnum um samning félagsins við stefnda.

Að öllu virtu, sem hér hefur verið rakið, verður það niðurstaða dómsins að sýkna beri stefnda af kröfum stefnanda.

Með vísun til 3. mgr. 130 gr. laga nr. 91/1991 þykir rétt að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu.

Páll Þorsteinsson héraðsdómari, Jón Hjalti Ásmundsson vélaverkfræðingur og Ragnar Valsson bifreiðasmiður kveða upp dóminn.

DÓMSORÐ:

Stefndi, Bjarni Svavar Hjálmtýsson, er sýkn af kröfum stefnanda, Icecool ehf.

Málskostnaður fellur niður.

Páll Þorsteinsson

Jón Hjalti Ásmundsson

Ragnar Valsson