

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 9. mars 2007 í máli nr. E-7668/2005:

Steinarr Lár Steinarsson

(Erlendur Þór Gunnarsson hdl.)

gegn

Óskari Hauk Gíslasyni

(Jón Egilsson hdl.)

Mál þetta er höfðað með stefnu birtri 12. desember 2005 og dómtekið 1. mars sl. Stefnandi er Steinarr Lár Steinarsson, Tjarnargötu 10a, Reykjavík. Stefndi er Óskar Haukur Gíslason, Bergstaðarstræti 31, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði riftun hans 28. apríl 2005 á kaupsamningi við stefnda um kaup á bifhjólinu OU-722, sem er Yamaha WR 450, árgerð 2003, og að stefndi verði dæmdur til greiðslu 600.000 króna ásamt dráttar vöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 28. maí 2005 til greiðsludags, gegn afhendingu bifhjólsins. Hann krefst einnig máls kostnaðar.

Stefndi krefst aðallega sýknu, en til vara að kröfur stefnanda verði lækkaðar. Hann krefst einnig málskostnaðar.

I

Málsatvik

Atvik málsins eru í veigamiklum atriðum umdeild.

Samkvæmt stefnu fékk stefnandi áhuga á því að kaupa bifhjólið OU-722, Yamaha WR 450, árgerð 2003, eftir að hafa lesið söluauglýsingu um það á vefsíðunni www.enduro.is. Í auglýsingunni, sem lögð hefur verið fram í málinu, segir eftirfarandi um hjólið: „Lítur út eins og nýtt og nánast ónotað.“ Samkvæmt aðilaskýrslu stefnda hafði hann keypt hjólið af manni á Akureyri í maí 2004 eftir að hafa fullvissað sig um að hjólið væri vel með farið. Hann hafi farið tvívegis á hjólið og skipt um olíu á því eftir báðar ferðir. Hjólið hafi verið geymt inni og litið vel út. Framangreind auglýsing hafi því að öllu leyti verið rétt.

Aðilum ber saman um að stefnandi hafi komið tvívegis og skoðað hjólið, sett það í gang og keyrt á því stuttan spöl. Í aðilaskýrslu sinni fyrir dómi kvaðst stefnandi, sem hefur nokkra reynslu af meðferð bifhjóla, hafa skoðað hjólið með venjulegum hætti í umrætt skipti. Hann hafi þó ekki sérstaklega skoðað magn eða ástand olíu. Stefnandi mótmælir staðhæfingum um að hann hafi gefið hjólinu í botn þegar hann prufukeyrði það í umrætt sinn.

Í síðara skiptið, föstudaginn 24. febrúar 2005, tókust samningar með aðilum um kaup stefnanda á hjólinu. Skyldi söluverðs hjólsins vera 615.000 krónur. Aðilum ber saman um að stefnandi hafi óskað þess að viðgerðarhandbók (e. Owner's Service Manual) fylgdi hjólinu. Þegar stefndi hafi ekki fundið viðgerðarhandbókina hafi verið ákveðið að stefnandi héldi eftir 15.000 krónum þar til hann sækti bókina einhverjum dögum síðar. Samkvæmt afsali 25. febrúar 2005, sem ritað var á staðlað samningsform og fyrir liggur í málinu, var kaupverðið 615.000 krónur. Aðilum ber saman um að stefnandi hafi tekið hjólið strax eftir gerð kaupsamningsins.

Samkvæmt aðilaskýrslu stefnanda hafði hann ráðgert að fara í ferð á hjólinu frá Böðmódsstöðum við Bláskógabyggð upp að Hlöðufelli og niður Haukadal. Af þessari ferð varð þó ekki vegna aðstæðna en í stað þess ók hann hjólinu frá sumar bústað hjá Böðmódsstöðum að Syðri Reykjum sem er um 8 km leið að sögn stefnanda. Samkvæmt skýrslu stefnanda var hann á leiðinni til baka á hjólinu á um 80 km hraða á klst. í fjórða gír þegar aftara hjól læstist skyndilega. Hann hafi þá látið sækja hjólið á vagni. Aðspurður kvaðst stefnandi ekki hafa reynt að gangsetja hjólið að nýju. Þá kvaðst hann ekki hafa ekið hjólinu í vatni í umrætt sinn.

Aðilum ber saman um að sunnudaginn 27. febrúar 2005 hafi stefnandi haft samband við stefnda símleiðis og tjáð honum að hjólið væri bilað. Samkvæmt aðila skýrslu stefnda sagði stefnandi honum í þessu samtali að hann hefði verið á um 100 km hraða á klst. þegar aftara hjól hefði snöggfest og hjólið drepið á sér. Samkvæmt skýrslu stefnda sagði stefnandi að hann hefði reynt að gangsetja hjólið að nýju og það farið í gang en drepið á sér nærri strax aftur. Ágreiningslaust er að stefndi stakk upp á því að Jón B. Bjarnarson bifvélavirki skoðaði hjólið. Fór stefnandi með hjólið til hans nokkrum dögum síðar.

Að beiðni stefnanda undirritaði Jón yfirlýsingu 3. mars 2005 sem stefnandi hafði útbúið, þar sem fram kom að bilun mætti rekja til þess að tannhjól annars gírs í gírkassa hefði soðnað fast við öxulinn. Þá sagði í yfirlýsingunni að með öllu móti væri ómögulegt að bifhjól af þessari gerð bilaði með þeim hætti sem raun bæri vitni eftir eins dags notkun, sama hvað gengi á. Kom fram í yfirlýsingunni að án þess að fullyrt yrði um orsök bilunarinnar væri líklegt að hún ætti rætur sínar í framleiðslugalla. Umræddur Jón B. Bjarnarson gaf skýrslu sem vitni fyrir dóminum. Kom fram í skýrslu hans að degi eftir að hann hefði undirritað framangreinda yfirlýsingu hefði hann ákveðið að draga hana til baka þar sem þar væri tekið of sterkt til orða þótt í heildina stæði hann við efni yfirlýsingarinnar. Jón bar fyrir dóminum að raki hefði verið í olíu á vél og gírkassa og hefði hann ákveðið að geyma olíuna af þessum sökum. Samkvæmt skýrslu vitnisins var rakinn þó ekki svo mikill að olían freyddi. Vitnið kvaðst ekki hafa skoðað loftsíu hjólsins.

Hinn 8. mars 2005 sendi stefnandi stefnda bréf þar sem hann leitaði eftir því við stefnda að hann samþykkti riftun kaupsamningsins og 28. apríl 2005 lýsti lögmaður stefnanda yfir riftun kaupsamnings. Í bréfinu er stefnda bent á að hafa samband við lögmanninn til að fá nánari upplýsingar um hvernig megi nálgast hjólið. Með bréfi lögmanns 26. maí 2005 var því hafnað að um væri að ræða vanefndir af hálfu stefnda.

Undir meðferð málsins, það er 24. maí 2006, var Jóhannes Jóhannesson bif vélavirki dómkvaddur sem matsmaður til að skoða og meta framangreint bifhjól. Hann skilaði matsgerð sem lögð var fram í þinghaldi 6. nóvember 2006. Spurningar og svör dómkvadds matsmanns voru eftirfarandi:

1. Hvort matslag sé haldið galla?

Lagt er fram til mats bifhjól af gerðinni Yamaha WR 450 árgerð 2003 skráningarnúmer OU722 og er þegar búið að taka úr því vél og gírkassa. Vél og gírkassi er sundurrifið í plastkassa og við skoðun kemur í ljós að ýmsa vélarhluti vantar td. stimpil, tímakedju, knastása, fæðirör fyrir olíu sem á að liggja utan á vél og fæða olíu inn á hedd og gírkassa. Eins vantar gír fyrir svokallað “kickstart”. Vélnúmer og grindarnúmer stemma saman þannig að vélarblokk kemur úr þessari grind þ.e.a.s úr þessu hjóli. Það er hins vegar engin leið að staðfesta að hver einstakur hlutur í plastkassa sé úr þessu bifhjóli og eins er erfitt að gera mat á hvað það er sem veldur bilun þeirri er um ræðir án þess að hafa olíu og kælivatn sem á hjólinu var þegar bilun átti sér stað. Án olíurörs sem fæðir gírkassa þá er ómögulegt að segja til um hvort það sé stíflað af hvaða orsök sem er.

2. Orsök bilunar?

Orsök bilunar er að 2. gírs hjól sem á að snúast frjálst á öxli hefur bitið/fests á öxli og miðað við þá stöðu er gírhjól var í þá var ekki verið að aka í 2. gír því tannhjól var fast í þeirri stöðu að ekki var möguleiki að það væri tengt. Þegar hins vegar 2. gírs hjólið festist þá er hjólið í einhverjum öðrum gír (vegna þess að 5. gír brotnar þá verður að teljast líklegt að það hafi verið í 5. gír þegar bilun á sér stað) og við það að festa 2. gírs hjólið þá er eins og gírkassinn sé í tveimur gírum í einu og þá verður eitthvað að láta undan og í þessu tilfelli er 5.gírs hjólið efnis minna en 2.gírs hjól og þar af leiðandi gefur það sig með þeim afleiðingum að það brotnar og fer meðal annars út um vélarblokk og skemmir fleiri hluti í vél og gírkassa. Það sem veldur því að 2.gírs hjólið festist er að það hefur ekki fengið nægjanlega smurningu og af hverju er ekki hægt að segja um fullkomlega. Eins og fram kemur í svari við spurningu 1 er olíurör sem fæða á gírkassa með olíuþrýstingi ekki lagt fram til mats ásamt öðrum vélar-og gírkassahlutum og ekki vitað með ástand á því en ef það rör er stíflað þá gæti það verið sá hlutur er veldur bilun þeirri er um ræðir. Eins gæti verið að það hafi verið vatn í olíu á vél og gírkassa og þar af leiðandi hafi smureiginleikar olíu verið ábótavant og gírkassi hafi orðið fyrir skemmdum, það sem er átt við hér er að skaði hafi orðið einhver tíman áður og hjóli hafi ekki bilað fyrr en umræddan dag er kaupandi var að aka hjólinu. Annað sem hafa ber í huga er

að hugsanlega er búið að aka hjólinu það mikið að komið hefur verið að viðhaldi sem snýr að gírkassa en framleiðandi gefur ekki upp neitt ákveðið ferli á viðhaldi á gírkassa en að sjálfsgöðu þarf að fylgjast með gírkassa eins og öllu öðru er viðkemur torfærubífhjólum. (Á bífhjólum af þessari gerð er ábyrgð framleiðanda einungis 30 dagar)

3. Hvort rekja megi orsök á ástandi bífhjólsins Yamaha WR 450 árgerð 2003,OU722 til stíflaðra olíurása í gírkassa hjólsins sem þjóna þeim tilgangi að smyrja gírkassa?

Við skoðun á gírkassa er ekkert sem bendir til þess að í gírkassanum séu stíflaðar olíurásir en hins vegar getur smurgat í öxli sem smyrja á 2. gír hafa stíflast af einhverjum orsökum. Smurgat í öxli er ekki stórt og þess vegna þarf ekki mikið til að það stíflist og hætti að smyrja snertiflöt á milli öxuls og tannhjóls. Eins og fram kemur í svari við spurningu 1 og 2 er olíurör sem fæða á gírkassa með olíu undir þrýstingi frá olíudælu ekki lagt fram með ásamt öðrum vélar og gírkassahlutum og þar með er ekki hægt að meta hvort það sé stíflað eður ei en ef það er stíflað verður að teljast líklegt að það sé valdur af bilun þeirri er um ræðir. Eins getur það verið að hjólið hafi orðið fyrir einhverju áfalli einhvern tímann áður (td.orðið olíulítið,fengið vatn í olíu,eða verið farið illa á slæmum gírskiptingum þ.e.a.s verið skipt um gíra án þess að nota kúplingu og við það hafi tannhjól það er brotnar orðið fyrir skemmdum)

4. Hvort rekja megi stíflaðar olíurásir til langvarandi vanrækslu á olíukerfi hjólsins?

Eins og fram kemur á svari við spurningu nr. 3 þá eru þeir hlutir sem lagðir eru fram til mats ekki með stífluðum olíurásum, matsmaður hefur skoðað og látið olíu renna í gegnum olíurásir og olía rennur hindrunarlaust í gegn að undanskildu smurgati í gíröxli fyrir 2. gír en það er nú algerlega lokað vegna þess að 2. gírshjól var nánast soðið fast við öxul (gírhjól fast á öxli og efni úr því búið að loka smurgati). Olíurör sem fæðir gírkassa með olíu undir þrýstingi var ekki á meðal þeirra hluta er lagðir voru fram til mats þannig að matsmaður getur ekki svarað því hvort það sé stíflað eður ei. Við skoðun á öðrum hlutum er lagðir eru fram til mats þá er ekkert sem bendir til að bífhjólið hafi fengið illa umhirðu en hins vegar er farið að finnast hnökur í legum í gírkassa og má þess vegna halda að það sé komið að viðhaldi á gírkassa sökum aldurs og/eða aksturs á bífhjólinu.

5. Hvað gefi sig fyrst miðað við hefðbundna notkun þegar um ofhitnun vegna yfirsúnings eða olíuleysis er að ræða við akstur á bífhjólum af gerðinni Yamaha WR450,árgerð 2003?

Bífhjól af gerðinni Yamaha WR 450 árgerð 2003 eru með svokallaðri yfirsúningsvörn sem kemur í veg fyrir að vél sé keyrð á of háum snúning og þar af

leiðandi er á ekki að vera hægt að yfirsnía vél. Engar upplýsingar voru fáanlegar hjá umboðsaðila Yamaha á Íslandi um við hvaða vélar snúning er vél slegið út. Það er hins vegar hægt að aka á mjög háum vélar snúning í langan tíma og sé hraði á hjólinu nægur þá fær vél nægilega kælingu til að koma í veg fyrir að eitthvað skemmist en sé hins vegar ekið á háum vélar snúning í lágum gír í langan tíma og engin vindkæling þá er það fyrsta sem gerist að kælivatn vélar byrjar að sjóða og þá er heddþakning í hættu og svo stimpill og cylinder. Ef vél og gírkassi verða olíulaus (sambyggt olíukerfi í þessum tveimur hlutum) þá er algengast að knastásar rífi sig fasta (bræði úr sér) en það er vegna þess að þeir sitja efst í vél og erfiðast er að koma olíu til þeirra og verða þeir fyrst fyrir olíusveldi, hins vegar gerist þetta allt mjög hratt verði vél olíulaus og ef ekið er án þess að verða var við að vél sé olíulaus þá er líklegt að fleiri hlutir vélar geti orðið fyrir skemmdum. Það er hins vegar engin algild regla fyrir þessu en reynslan sýnir að knastásar gefa sig fyrst í lang flestum tilfellum.

6. Hvort mögulegt sé að brjóta gírkassa í gegnum blokk með svokölluðu kickstarti á bifhjólum af gerðinni Yamaha WR 450, árgarð 2003?

Þegar startað er með kickstarti þá er sveif utan á vél þrýst (sparkað) úr efstu stöðu og niður á við með fætinum og snýst þá tannhjól sem tengt er við hana og það tannhjól snýr svo öðrum tannhjólum sem tengjast við sveifarás sem þá hreyfir stimpil upp og niður inn á cylinder og vél fer í gang (að því tilskildu að allt sé í lagi). Það er ekki hægt að brjóta gírkassa í gegnum vélarblokk með kickstarti vegna þess að tannhjól og öxull er tengjast við startsveifina er mun veikara en þeir hlutir sem snúast vegna snúnings á startsveif og ef eitthvað gefur sig við að kickstarta hjóli sem þessu þá er það gírinn frá startsveif og/eða öxull sem tannhjól leika á. Eins er bifhjólum vanalega startað í hlutlausum (engum gír) sé hins vegar startað í gír þá þarf að taka í kúplingu og rjúfa þar með tengsl á milli gírkassa og vélar því ef hjól væri í gír þá myndi vél leitast við að snúa gírkassa og knýja þar með hjólið á stað. Það er ekki hægt að brjóta gírkassa í gegnum vélarblokk með kickstarti.

7. Hvort mögulegt sé að keyra óbreytt bifhjól af gerðinni Yamaha WR 450, árgarð 2003 á 100 km/klst. í 3. gír?

Engar upplýsingar er hægt að fá hjá umboðsaðilum Yamaha á Íslandi um þetta en matsmaður fór og ók óbreyttu Yamaha WR 450 í 3. gír og hraði hjóls í 3. gír á botn snúning vélar var hraðinn 96 km/klst og þá var vél á útslætti. Þar með liggur það ljóst fyrir að ekki er hægt að aka bifhjóli af Yamaha WR 450 gerð á 100 km/klst. í 3. gír.

8. Hvort mögulegt sé að skipta úr 5. gír beint í 2. gír á Yamaha WR 450, árgarð 2003?

Í bifhjóli af gerðinni Yamaha WR 450 er ekki hægt að skipta beint úr 5. gír í 2. gír en það er vegna þess hvernig skiptibúnaður gírkassa er uppbyggður en í þessu

bifhjóli líkt og í öðrum verður að fara niður hina gírana alla fyrst. Það sem er átt við er að ef ekið er í 5. gír þá og það á að gíra niður í 2. gír þá verður að skipta úr 5. gír í 4. gír og úr 4. gír í 3. gír og síðan er hægt að setja í 2. gír. Í bifhjólum má segja að skiptibúnaður sé í “röð” en ekki eins og í bíl þar sem hægt er að velja hvaða gír sem er án tillits til hvað gír ekið er í.

9. Hver er kostnaður við úrbætur þess atriðis sem talið er til galla?

Matsmaður snéri sér til Yamaha á Íslandi og bað þá að gera viðgerðar áætlun á gírkassa og vél í umræddu bifhjóli og heildarkostnaður á viðgerð er um 550.000 kr. Meðfylgjandi er afrit af tölvupósti frá Yamaha með sundurliðun á verði á varahlutum og eins áætlaður kostnaður við vinnu.

Í þinghaldi 6. nóvember 2006 var óskað eftir því að dómkvaddur matsmaður gæfi viðbótarmat með hliðsjón af þeim vélar- og gírkassahlutum sem ekki voru lagðir fram við matið en höfðu síðar fundist. Viðbótarmatsgerð var lögð fram í þinghaldi 22. desember 2006. Kemur fram í matsgerðinni að á matsfundi hafi verið lagðir fram þeir hlutir sem vantaði í bifhjólið á fyrri matsfundi. Í viðbótarmatsgerð kemur fram að við skoðun á stimpli, sem nú hafi verið lagður fram, komi ekkert fram sem bendi til þess að vél hafi misst kælivatn. Hins vegar sé stimpillinn skemmdur eftir að hafa orðið fyrir höggum þegar gírkassi brotnar og brot úr honum fara um allt. Þá hafi knastásar verið skoðaðir og séu þeir í ágætis lagi. Ekkert bendi til að þeir hafi orðið fyrir olíusvelli. Þá kemur fram að olíurör, sem rætt hafi verið um í frummati, hafi verið skoðað og renni olía hindrunarlaust í gegnum það. Geti rörið ekki hafa valdið biluninni. Í viðbótarmatsgerð kemur fram að niðurstaða matsmanns sé hin sama og áður, þ.e. að ekki sé hægt að fullyrða um orsakir bilunar.

Við aðalmeðferð málsins gáfu aðilar skýrslur. Þá komu fyrir dóminn sem vitni Jóhannes Jóhannesson, dómkvaddur matsmaður, Jón B. Bjarnarson, bifvélavirki, Ísleifur Þorbjörnsson, sölumaður, og Geir Ómar Arnarson, fyrri eigandi hjólsins. Ekki er ástæða til að rekja framburð þessara manna frekar en þegar hefur verið gert.

II

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir kröfu sína um riftun og skil á greiðslum aðila á því að hið selda bifhjól hafi verið haldið galla í skilningi 17. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup sem stefnandi beri ekki ábyrgð á. Stefnandi vísar til þess að við mat á galla beri að miða við það tímamark þegar áhættan af söluhlut flyst yfir til kaupanda, jafnvel þótt gallinn komi ekki fram fyrr en síðar, sbr. 21. gr. laga nr. 50/2000. Áhættuskriptatímamarkið við kaupin hafi verið 25. febrúar 2005 þegar afhending fór fram samkvæmt fyrirmælum 1. mgr. 13. gr. laga nr. 50/2000. Meta verði ástand hjólsins á þeim tímamarki. Stefnandi telur fullvíst að bifhjólið hafi

verið haldið galla við afhendingu þess sem var degi áður en það bilaði. Ekki sé hægt að rekja ástæðu bilunarinnar til stefnanda sem hafi notað hjólið einungis í mjög stuttan tíma áður en það gaf sig. Stefnandi vísar þessu til sönnunar á skriflega yfirlýsingu Jóns B. Bjarnarsonar, fagmanns í bifhjólaviðgerðum, frá 3.mars 2005.

Stefnandi telur ljóst að gallinn hafi verið svo verulegur að það réttlæti riftun sbr. ákvæði 30. gr. og 39. gr. laga nr. 50/2000. Hinn leyndi galli, sem hafi verið á bifhjólinu þegar stefnandi keypti það, hafi verið mjög alvarlegur og ljóst sé að ef stefnandi hefði vitað af honum, þá hefði það haft úrslitaáhrif á ákvörðun um kaup hans á hjólinu.

Stefnandi hafi fullnægt skoðunarskyldu sinni á hjólinu fyrir kaupin þegar hann prófaði það þann 24. febrúar 2005. Stefnanda hafi hins vegar verið algerlega ókleift að gera sér grein fyrir hinum dulda galla, enda sé hann einungis áhugamaður um mótórhjól. Þess beri að geta að stefnandi hafi ekki skrifað undir neinn sjálfstæðan fyrirvara um bótakröfu á hendur stefnda og slíkur fyrirvari felist ekki í hinum staðlaða kaupsamningi aðila. Þvert á móti hafi stefndi ekki hvatt stefnanda til þess að leita til fagmanns um ástandsskoðun bifhjólsins, eins og honum hefði verið mögulegt, en fullyrt hins vegar að hjólið væri nánast ónotað og „í toppstandi“. Enn fremur hafi stefndi ekki látið af hendi viðgerðabók mótórhjólsins við afhendinguna.

Vísbendingar séu einnig uppi um það að stefndi sé ekki sá eini sem notaði hjólið meðan það var í hans eigu, eins og hafi komið í ljós þegar stefndi þurfti að hafa samband við þriðja mann vegna notkunar bifhjólsins.

Stefnandi vísar sérstaklega til 1. mgr. 18. gr. laga nr. 50/2000. Einnig er vísað til meginreglna samningaréttar um skuldbindingargildi samninga og til meginreglna kröfuréttar um efndir fjárskuldbindinga. Þá er jafnframt vísað til reglna kröfuréttar um riftun vegna galla.

III

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að umrætt bifhjól hafi ekki verið haldið galla þegar það var sýnt og selt stefnanda 24. febrúar 2005. Stefnandi beri sönnunarbyrðina um að galli hafi verið fyrir hendi en sú sönnun hafi ekki tekist. Þegar stefnandi hafi tekið við hjólinu hafi það verið í lagi og í samræmi við þá auglýsingu sem áður greinir. Hafi stefndi fullnægt upplýsingaskyldu sinni að öllu leyti og eigi 1. mgr. 18. gr. laga nr. 50/2000 ekki við.

Ljóst sé að girkassi hjólsins hafi verið í fullkomnu lagi þegar stefnandi reynsluók hjólinu og hafi bilunin þannig komið til eftir að kaupin fóru fram. Stefndi telur engu skipta fyrir úrslit málsins þótt viðgerðarhandbók hafi ekki verið afhent. Þá sé ekki unnt að byggja á yfirlýsingu Jóns B. Bjarnasonar sem hann hafi dregið til baka. Vísað er á bug staðhæfingum um að annar maður hafi átt hjólið með stefnda eða notað hjólið meðan stefndi átti það.

Í málatilbúnaði stefnda kemur fram að orsakir bilunar hjólsins séu ósannaðar. Stefndi hefur hins vegar einnig uppi staðhæfingar um að bilun hjólsins megi rekja til misnotkunar stefnanda á hjólinu eftir að hann tók við því. Í greinargerð kemur fram að skemmdir á hjólinu bendi til þess að um olíuskort hafi verið að ræða, en stefnandi kunni að hafa keyrt hundruðir eða þúsundir kílómetra á hjólinu án þess að kanna olíu. Einnig er í greinargerð sett fram sú tilgáta að stefnandi kunni að hafa skipt óvart í annan gír á 100 km hraða á klst. og þannig valdið biluninni. Í munnlegum málflutningi lögmanns stefnda var lögð á það áhersla að vatn hefði verið í olíu hjólsins og benti það til þess að vatn hefði komist inn á vél og gírkassa við akstur stefnanda með fyrrgreindum afleiðingum. Í munnlegum málflutningi lagði lögmaður stefnda einnig áherslu á að viðbrögð stefnanda við biluninni hefðu verið röng og mætti rekja skemmdirnar á hjólinu að mestu til þess að stefnandi hefði ítrekað reynt að gangsetja það að nýju.

Samkvæmt framangreindu telur stefndi að skilyrði riftunar séu ekki fyrir hendi. Þá sé það skilyrði riftunar að greiðslur gangi til baka, en stefnandi geti ekki skilað hjólinu aftur ógangfæru með ónýtum gírkassa og vél, sbr. 66. gr. laga nr. 50/2000.

Stefndi vísar til meginreglna kröfuréttar um galla og skilyrði riftunar, sem og fimmta kafla og 66. gr. laga nr. 50/2000.

IV

Niðurstaða

Í máli þessu er óumdeilt að málsaðilar gerðu samning um kaup stefnanda á bifhjólinu OU-722, sem er af gerðinni Yamaha WR 450, árgerð 2003, föstudaginn 25. febrúar 2005 og fékk stefnandi hjólið afhent samstundis. Þá er fram komið að degi síðar, laugardaginn 26. febrúar 2005, bilaði hjólið þegar stefnandi var við akstur á því. Er stefnandi einn til frásagnar um akstur sinn umræddan dag, hvernig bilunina bar að og hvernig hann brást við biluninni.

Í málinu liggur fyrir greinargóð lýsing dómkvadds matsmanns á því að orsök bilunar hafi verið sú að tannhjól annars gírs, sem snúast eigi frjálst á öxli, hafi fest á öxlinum þegar hjólið var í einhverjum öðrum gír, líklegast þeim fimmta. Við þetta hafi gírkassinn í raun verið í tveimur gírum samtímis sem hafi leitt til þess að fimmta gírs hjólið, sem sé veikara en annars gírs hjólið, hafi brotnað, farið út um vélarblokk og skemmt hluti í vél og gírkassa. Dómurinn fellst á það álit hins dómkvadda matsmanns að ástæða þess að gírhjólið hafi fest sé sú að það hafi ekki fengið nægilega smurningu. Samkvæmt þessu verður ekki á það fallist með stefnda að bilun hjólsins kunni að mega rekja til þess að stefnandi hafi óvart skipt niður í annan gír á mikilli ferð. Kemur þá næst til athugunar af hverju smurning hjólsins var ónóg í umrætt sinn.

Af hálfu stefnda hefur því verið hreyft að ekki hafi verið nægileg olía á vél og gírkassa sem fá olíu úr sameiginlegu olíukerfi. Samkvæmt skýrslu stefnda fyrir dómi hafði hann skipt um olíu á hjólinu eftir bæði þau skipti sem hann notaði

hjólið. Þá hafði hann aðgætt sérstaklega hvort nægileg olía var á hjólinu áður en það var selt stefnanda. Samkvæmt viðbótarmatsgerð dómkvadds matsmanns voru knastásar vélarinnar í góðu ástandi. Áréttaði matsmaður einnig fyrir dómi að ástand vélarinnar að öðru leyti hefði ekki bent til þess að of lítil olía hefði verið á vél og gírkassa. Samkvæmt framangreindu verður að hafna þeirri skýringu að umrædd bilun hafi stafað af ónógri olíu á vél og gírkassa. Þar af leiðandi hefur það ekki þýðingu þótt fyrir liggi að stefnandi hafi ekki kannað olíu hjólsins áður en hann hóf notkun þess degi eftir kaupin.

Af hálfu stefnda er að öðru leyti lögð á það áhersla að umrædda bilun megi rekja til slæmrar meðferðar stefnanda á hjólinu. Í þessu sambandi var einkum til þess vísað í munnlegum málflutningi að líklegt væri að við meðferð stefnanda á hjólinu hefði komist vatn í olíu sem hefði skert smureiginleika olíunnar nægjanlega til að valda umræddri bilun. Samkvæmt framburði vitnisins Jóns B. Bjarnarsonar, sem skoðaði vél hjólsins í beinu framhaldi af bilun þess, var raki í olíu hjólsins án þess þó að olían freyddi. Samkvæmt framburði dómkvadds matsmanns voru öll önnur tannhjól í gírkassa en annars gírs hjólið í góðu ástandi. Að virtum þessum gögnum verður að hafna þeirri tilgátu að umrædd bilun hafi orsakast af vatni í olíu. Liggur því ekkert fyrir um að bilunina megi rekja til vanrækslu stefnanda eftir að hann fékk hjólið í hendur.

Að virtum gögnum málsins í heild er það álit dómsins að líkleg orsök bilunar sé sú að oliurás eða smurgat í giröxli fyrir annan gír hafi stíflast. Á það verður þó fallist með dómkvöddum matsmanni að um þetta verði ekki fullyrt með vissu. Verður þannig að ganga út frá því við úrlausn málsins að orsök bilunarinnar sé ókunn. Með hliðsjón af tímasetningu atvika málsins verður hins vegar að telja að orsakavaldur bilunarinnar hafi ótvírætt verið fyrir hendi þegar hjólið skipti um hendur deginum áður, sbr. 1. mgr. 21. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup.

Við úrlausn máls þessa verður að horfa til þess að umrætt hjól var auglýst og kynnt sem hjól sem liti út eins og nýtt og væri nánast ónotað. Það er álit dómsins að áðurlýst bilun samræmist ekki þeim eiginleikum sem gera verður ráð fyrir að „nánast ónotað“ hjól af umræddri gerð hafi. Er það því niðurstaða dómsins að umrætt hjól hafi verið haldið galla, sbr. 2.-lið 2. mgr. 17. gr. og 2. mgr. 18. gr. laga nr. 50/2000. Getur það ekki haggð þessari niðurstöðu þótt stefnda, sem seljanda hjólsins, hafi sjálfum verið ókunnugt um gallann og selt hjólið á grundvelli upplýsinga sem hann vissi sannar og réttar.

Í málinu hefur því verið hreyft að stefnandi hafi brugðist óforsvaranlega við þegar hjólið bilaði með því að gangsetja það ítrekað að nýju. Jafnvel þótt þetta teldist sannað er ekkert komið fram um að tilraunir til gangsetningar hefðu leitt til meira tjóns á vélinni en þegar var orðið. Hefur því ekki verið sýnt fram á að það tjón sem hlaut af biluninni hafi orsakast af öðru en galla sem stefndi ber ábyrgð á, sbr. 2. mgr. 21. gr. laga nr. 50/2000.

Samkvæmt matsgerð dómkvadds matsmanns nemur viðgerðarkostnaður vegna bilunarinnar 550.000 krónum. Að mati dómsins svarar gallinn því til verulegrar vanefndar, sbr. 39. gr. laga nr. 50/2000. Er að öðru leyti fullnægt skilyrðum greinarinnar til þess að fallast á kröfu stefnanda um að viðurkennd verði riftun hans á kaupunum 28. apríl 2005.

Í málinu er óumdeilt að stefnandi greiddi stefnda 600.000 krónur fyrir hjólið. Með vísan til 2. mgr. 64. gr. laga nr. 50/2000 verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda þá fjárhæð gegn því að hann skili stefnda hjólinu, sbr. 2. mgr. 64. gr. laga nr. 50/2000. Í munnlegum málflutningi var því hreyft af hálfu stefnda að stefnandi hefði vanrækt skyldu sína til umönnunar hjólsins og gæti hann því ekki skilað greiðslunni í fullnægjandi ástandi. Þessi málsástæða stefnda kom fyrst fram við munnlegan flutning málsins og var mótmælt af hálfu stefnanda sem nýrri og of seint fram kominni. Þegar af þeirri ástæðu verður ekki frekar um þetta atriði fjallað, sbr. 5. mgr. 101. gr. laga nr. 91/1991. Samkvæmt framangreindu verður fallist á greiðslukröfu stefnanda eins og hún er sett fram í stefnu. Í samræmi við 3. mgr. 5. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu verður fallist á kröfu stefnanda um dráttarvexti.

Eftir úrslitum málsins verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda máls kostnað. Með hliðsjón af tímaskýrslu lögmanns stefnanda ákveðst hann hæfilegur 373.500 krónur að teknu tilliti til virðisaukaskatts, auk matskostnaðar að fjárhæð 72.000 krónur, eða samtals 445.500 krónur.

Af hálfu stefnanda flutti málið Erlendur Þór Gunnarsson hdl.

Af hálfu stefnda flutti málið Jón Egilsson hdl.

Skúli Magnússon héraðsdómari kveður upp dóm þennan ásamt Jan Jansen bifvélavirkjameistara og Þórhalli Steinssyni bifvélavirkjameistara.

D Ó M S O R Ð

Viðurkennd er riftun stefnanda, Steinars Lárs Steinarssonar, 28. apríl 2005 á kaup samningi við stefnda, Óskar Hauk Gíslasonar, um kaup á bifhjólinu OU-722, sem er Yamaha WR 450, árgerð 2003.

Stefndi greiði stefnanda 600.000 krónur ásamt dráttarvöxtum frá 28. maí 2005 til greiðsludags gegn afhendingu bifhjólsins OU-722.

Stefndi greiði stefnanda 445.500 krónur í málskostnað.

Skúli Magnússon

Jan Jansen

Þórhallur Steinsson

