

## D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur 12. janúar 2007 í máli nr. E-3090/2006:**

**BB & synir ehf**

*(Hlökkver Kjartansson hrl.)*

**gegn**

**Fljótavík ehf**

*(Jóhannes Ásgeirsson hdl.)*

Mál þetta höfðaði B B og synir ehf., Saurum, Stykkishólmsbæ, með stefnu birtri 24. maí 2006 á hendur Fljótavík ehf., Deildarási 7, Reykjavík. Málið var dómtekið 18. desember sl.

Stefnandi krefst greiðslu á 2.119.897 krónum með dráttarvöxtum af 940.948 krónum frá 1. febrúar 2004 til 1. febrúar 2005, en af 2.119.897 krónum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar.

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hans hendi. Til vara krefst hann lækkunar á kröfum stefnanda og að málskostnaður verði felldur niður.

Stefnandi keypti af stefnda bifreiðina RF-502, Volvo FH-16 6x4. Hann telur að bifreiðin hafi verið haldin verulegum göllum og hefur höfðað mál þetta til heimtu skaðabóta eða afsláttar af kaupverðinu.

Fram kom í skýrslum aðila fyrir dómi að þeir hefðu hist á athafnasvæði stefnda í Reykjavík um kvöld. Stefnendur hefðu þá skoðað bílinn, en ekki prófað hann neitt þar sem hann var fulllestaður. Bifreiðinni hafði þá verið ekið 320.059 km. Var skrifað undir samning 17. nóvember 2003. Fyrirsvarsmenn stefnanda báru að þeim hefði verið sagt að bifreiðin væri nýsmurð. Bar fyrirsvarsmáður stefnda ekki á móti því, en benti á að það væri ekki það sama og að skipt hefði verið um olíu. Þá lá smur- eða þjónustubók ekki frammi, en stefndi hefur sagt að þær hafi verið geymdar hjá Gúmmívinnustofunni og verið aðgengilegar þar.

Aðilar sömdu um verð og fór svo að það var hækkað um 100.000 krónur til að standa straum af söluskoðun hjá Brimborg, sem er umboðsaðili fyrir Volvo-bifreiðar. Fór bifreiðin í söluskoðun sem virðist hafa verið lítilfjörleg. Greiddi stefndi 5.000 krónur fyrir þessa skoðun. Þótti ökumanni bifreiðarinnar strax að óeðlileg hljóð heyrðust og leitaði aftur til Brimborgar. Fór söluskoðun fram strax

aftur. Stefnandi segir að eftir þessa skoðun hafi komi fram að bifreiðin fór ekki í lága girkassann og að flökt var á snúningshraðamæli. Hafi sér verið tjáð af umboðinu að það væri ekki óeðlilegt.

Við þessa síðari söluskoðun var skipt um ballansstangarfóðringar, þurrkublöð og tjakk í mótorbremsu.

Þann 19. desember 2003 var komið með bifreiðina á verkstæði Brimborgar. Sævar Benediktsson, einn forsvarsmanna stefnanda, sagði fyrir dómi að þá hefðu bilað loftþessa, tímagír og loftþurrkari. Í bréfi Brimborgar er unnið var upp úr skjölum fyrirtækisins segir að í ljós hafi komið að þurrkari fyrir loftkerfið hafi verið óstarfhæfur og því verið skipt um hann. Stefnandi hafi áður skipt um loftþessa þar sem hún hafi verið ónýtt. Ógangur og óhljóð hafi stafað af sliti í tímagír. Slitfletir hafi verið uppunir og það sé óvenjulegt þar sem bifreiðinni hafi aðeins verið ekið rúmlega 320.000 km. Skipt var um tímagírshús, öxul og fóðringar. Þá segir að olíuverk hafi verið sent í viðgerð í Vélaland og þar hafi verið skipt um spólur o.fl. Þá hafi verið skipt um klof í kúplingsarmi og kúplingin athuguð.

Stefnandi greiddi Brimborg 477.371 krónu og Vélalandi 83.181 krónu fyrir þessar viðgerðir, hvort tveggja auk virðisaukaskatts. Þá var við þessa viðgerð notuð vél er keypt var af Ragnari og Ásgeiri ehf. Reikningur vegna þess er að fjárhæð 164.642 krónur auk virðisaukaskatts.

Fram kom hjá Sævari Benediktssyni fyrir dómi að eftir þessa viðgerð hefði bíllinn reykt mikið. Í bréfi Gunnars Steinþórssonar, verkstæðisformanns Brimborgar, segir að þetta hafi komið fram þegar bíllinn var í hægagangi eftir viðgerðina og hafi átt að fylgjast með hvort þetta breyttist þegar vélin hitnaði og ynni undir álagi.

Hafþór Rúnar Benediktsson var á bílnum eftir áramótin. Hann sagðist hafa bætt 18 lítrum af smurolíu á hann 7. janúar og haft strax samband við Brimborg. Í framhaldi af því var farið með bílinn til Reykjavíkur. Hafi honum verið ekið fyrsta spölinn, en er smurolía fór að slettast upp á hliðarrúður hafi verið fenginn vagn undir hann og honum ekið á verkstæði Brimborgar í Reykjavík.

Í áðurnefndu bréfi Brimborgar segir um viðgerðir þær sem þá voru gerðar: „14.01.2004 var komið með bifreiðina á dráttarvagni og óskað eftir viðgerð vegna mikillar smurolíubrennslu vélarinnar. Við þjöppumælingu á vélinni kom í ljós að þjappþrýstingur á strokk 2 og 6 var óeðlilegur og við sundurtekt kemur í ljós að slífar eru rifnar á þessum strokkum og stimplar skemmdir. Mikið sót innan úr vélinni og einn stimpill tærður. Annað sem fannst að er að slífar eru nokkuð mikið slitnar og stangarlegur eru lélegar, (komið inn í kopar) og einnig kom í ljós brottinn olíuhringur á stimpli númer 4.”

Stefnandi lagði fram matsbeiðni, sem dagsett er 25. febrúar 2004. Matsgerð var skilað 15. júlí 2004 og í framhaldi af því óskaði stefndi eftir yfirmati og er yfirmatsgerð dagsett 13. desember 2004. Verða nú matsspurningar raktar og svör við þeim.

Í matsspurningu nr. 1 óskaði stefnandi eftir skýringum á því hverjar hefðu verið orsakir vélarbilunarinnar og hvort skemmdirnar hefðu verið komnar á

byrjunarstig við kaupin. Þá var óskað mats á viðgerðarþörf og hver kostnaður yrði.

Yfirmatsmenn segja um þetta atriði að það vanti þéttihólk í lofthreinsara. Þar af leiðandi fari óhreinindi fram hjá loftsíu og inn á vél, með þeim afleiðingum að stimplar, túrbínur étist upp. Þetta kalli á allsherjar vélarapptekningu, hreinsun á millikæli, lögnum, loftpressu og loftþurrkara.

Kostnað meta yfirmatsmenn 1.352.792 krónur samtals.

Í annari spurningu var óskað álits á orsökum bilunar í tímagír. Yfirmatsmenn skoðuðu smurkort og telja að allt of langur tími hafi liðið á milli olúskipta og loftsúskafta. Þetta leiði til þess að tímagír og legur og aðrir slitfletir slitni óeðlilega. Þá segjast þeir telja að bilun á olúverki tengist ekki bilun í tímagír.

Spurning nr. 3 laut að bilun í mótorbremsu. Yfirmatsmenn svara þessari spurningu ekki beint, en taka fram að vitað hafi verið við söluskoðunina 20. nóvember 2003 að mótorbremsan væri biluð. Undirmatsmaður taldi að kostnaður af viðgerð væri innifalinn í 1. lið.

Matsspurning nr. 4 laut að bilun í loftpressu og loftþurrkara, en hvorki matsmaður né yfirmatsmenn gátu svarað spurningunni þar sem gamla loftpressan var ekki til staðar.

Um kúplingu var spurt í lið nr. 5. Í undirmati segir að ekki sé óeðlilegt að kúplingsdæla bili miðað við hve mikið búið sé að aka bifreiðinni. Yfirmatsmenn segjast telja að bilunin hafi verið komin á byrjunarstig við kaupin.

Í lið nr. 6 var spurt um orsakir bilunar í skiptingu á milli háa og lága gírs. Telja yfirmatsmenn að óhreinindi hafi verið í skiptiventli og að það sé ekki óeðlilegt þegar bifreið sé ekið á malarvegum.

Í matslið nr. 7 er fjallað um bremsubúnað. Yfirmatsmenn vísa til þess að mælt hafi verið með skiptum á bremsuborðum fyrr en seinna. Telja þeir kostnað við þau skipti nema samtals 115.000 krónum.

Í beiðni var ekki neinn liður merktur nr. 8, en í lið nr. 9 er spurt um orsakir bilunar á öxli sem brotnaði og hvort þær orsakir hafi verið komnar á byrjunarstig við kaupin. Telja yfirmatsmenn ekki óeðlilegt að öxlar fari í sundur á þetta stórum bílum.

Matsliður 10 varðar aðkomu Brimborgar og framkvæmd söluskoðunar.

Loks var í lið nr. 11. spurt um söluverðið og telja yfirmatsmenn að það hafi verið eðlilegt og miðað við bifreið sem er í góðu ástandi.

Matsmaður og yfirmatsmenn gáfu skýrslur fyrir dómi. Yfirmatsmaðurinn Kristján Grétar Tryggvason kvaðst ekki vita hvort þéttihólkinn hefði vantað þegar skipt var um loftsíu eða hvort hann hafi verið tekinn úr. Ekki sé unnt af atvikum að segja til um hvort þennan hólk hafi vantað þegar kaup fóru fram. Þá lýsti hann því

áliti sínu að hætta hefði átt notkun bifreiðarinnar þegar hin aukna smurolúeyðsla kom fram.

Yfirmatsmaðurinn Harald P. Hermanns sagði það fara eftir aðstæðum hversu lengi væri hægt að keyra ef umræddan þéttihólk vantaði.

### *Málsástæður og lagarök stefnanda.*

Stefnandi kveðst byggja á því að kaupverð bifreiðarinnar hafi verið fullt markaðsverð hennar miðað við eðlilegt og gott ástand í samræmi við aldur.

Hinn 13. janúar 2004 kveðst stefnandi hafa verið búinn að aka bifreiðinni 7.274 km frá því að hann keypti hana. Hún hafi verið meira og minna biluð allan þann tíma. Þær bilanir verði raktar til annmarka sem bifreiðin hafi verið haldin við kaupin. Þessir gallar hafi verið til staðar þegar bifreiðin var afhent eða a.m.k. verið komnir á byrjunarstig. Þá séu þeir óeðlilegir miðað við ástand bifreiðarinnar. Hann hafi mátt treysta því að bifreiðin væri nýsmurð og vegna söluskoðunar sem framkvæmd var af Brimborg hafi hann mátt treysta því að bifreiðin væri ekki haldin göllum.

Stefnandi telur sig hafa mátt bera sérstakt traust til upplýsinga stefnda og bílasölnunnar. Upplýsingar bílasölnunnar séu á ábyrgð stefnda. Þá telur stefnandi sig ekki eiga sök á bilunum í bifreiðinni eða umfangi þeirra.

Stefnandi mótmælir öllum viðbárum stefnda um að bifreiðin hafi verið í lagi á söludegi og að slæm meðferð á bifreiðinni eftir afhendingu sé orsök vandamála. Stefnda hafi ekki tekist að sanna þetta með yfirmatsgerðinni.

Stefnandi heldur því fram að við kaupin hafi vantað þéttihólk með loftsíu. Menn á sínum vegum hafi skipt um loftsíu þann 18. desember 2003. Ekki sé vitað hvort hólkinn vantaði þá eða að hann hafi glatast við þessa skiptingu. Stefnandi kveðst leggja áherslu á að eftir þessi skipti hafi bifreiðinni verið ekið beint til Reykjavíkur 180 km vegalengd á verkstæði. Á þessum tíma hafi bilanir og slit í vélinni þegar komið fram. Því hafi ekki verið valdið með þessum stutta akstri til Reykjavíkur. Vanræksla á viðhaldi og smurolúu- og síuskiptum áður en stefnandi keypti bifreiðina sé meginorsök bilananna. Þá hafi stefndi ekki sannað að bilanirnar sé að rekja til vanrækslu stefnanda á viðhaldi bifreiðarinnar eða annarra ástæðna sem hann beri ábyrgð á.

Stefnandi telur sig ekki hafa valdið því að viðgerðarkostnaður bifreiðarinnar hafi aukist. Hvort sem slit eða annað hafi aukist á þeim tíma sem leið frá kaupum bifreiðarinnar hefði ekki verið hægt að komast hjá þeim viðgerðum og varahluta kaupum sem ráðist var í. Ágallarnir séu óvenjulegir og óvæntir. Er tímagírinn bilaði hafi stefnandi lýst því yfir að hann skyldi bæta stefnanda það tjón, en hafi ekki efnt það loforð.

Í undirmatsgerð sé talið að megnið af sliti vélarinnar hafi verið til staðar við kaupin. Orsakir bilunar í tímagír megi rekja til slits.

Stefnandi segir að allir gallar á bifreiðinni hafi verið leyndir.

Verði talið að söluskoðun Brimborgar hafi verið ófullnægjandi byggir stefnandi á því að stefndi hafi vanrækt skyldu sína sem seljandi til að lýsa ástandi bifreiðarinnar.

Þá vísar stefnandi til bréfs lögmanns stefnda, sem dagsett 23. febrúar 2004. Með því hafi stefndi lofað að bæta alla galla sem verið hafi á bifreiðinni á afhendingardegi.

Stefnandi krefst aðallega skaðabóta. Til vara krefst hann skaðabóta vegna afnotamissis og tapaðs hagnaðar og afsláttar af kaupverði til samræmis við kostnað af viðgerðum á öllum þeim göllum sem bifreiðin var haldin.

Skaðabótakrafa stefnanda er sundurliðuð svo:

A. Greiddur viðgerðarkostnaður samkvæmt reikningum:

Reikningur Brimborgar 20. nóv. 2003	kr. 31.333
Reikningur Brimborgar 4. des. 2003	- 8.093
Reikningur Brimborgar 19. des. 2003	- 121.488
Reikningur Brimborgar 2. jan. 2004	- 55.040
Reikningur Brimborgar 5. jan. 2004	- 477.371
Reikningur Ragnars og Ásgeirs ehf. 31. des. 2003	- 164.642
Reikningur Vélalands ehf. 22. des. 2003	- 83.181

B. Viðgerðarkostnaður samkvæmt matsgerð:

Bremsur	kr. 92.369
Vélarupptekning	- 1.086.580

Krafa stefnanda er því samtals að fjárhæð 2.119.897 krónur.

Stefnandi vísar til almennra reglna kröfuréttar, skaðabótaréttar og reglna samningaréttar um gagnkvæma samninga, skuldbindingargildi loforða og efndir fjárskuldbindinga, vanefndir og afleiðingar þeirra. Þá vísar hann til samningalaga nr. 7/1936, laga um lausafjárkaup nr. 50/2000, einkum 17., 18., 19., 21., 30., 37., 40., 67. og 71. gr. Einnig til laga um verslunaratvinnu nr. 28/1998 og reglugerðar nr. 44/2003.

*Málsástæður og lagarök stefnda.*

Stefndi bendir á að við söluskoðun þann 20. nóvember 2003 hafi ekkert komið fram sem benti til vanrækslu af sinni hálfu eða að vélin væri slitin. Þá hafi verið búið að aka bifreiðinni meira en 42.000 km frá því að síðast var skipt um smurolíu og smurolíusíur. Þrátt fyrir það hafi stefnandi ekki látið skipta um olíu

eða síur. Forsvarsmönnum stefnanda hafi mátt vera ljóst að vegna breytingar á notkun bifreiðarinnar hafi þurft örari smurolúskipti.

Stefndi telur að vanræksla stefnanda og meðferð hans á bifreiðinni sé orsaka valdurinn. Þetta komi fram í niðurstöðu yfirmatsmanna. Sé ekið lengi á olíunni hafi það slæm áhrif á tímagír, legur og aðra slitfleti vélarinnar. Að aka svona lengi og skipta ekki um olíu eða loftsíu fari illa með bílinn. Bifreiðinni hafi verið ekið lengra en ráðlagt sé af framleiðanda smurolúunnar.

Stefndi telur ósannað að hólk í lofthreinsara hafi vantað við sölu og afhendingu. Öll atvik bendi til þess að akstur hafi verið eðlilegur í tvö til þrjú þúsund km eftir afhendingu til stefnanda.

Varakröfu um lækkun styður stefndi við sömu sjónarmið og að framan greinir um skyldu til að takmarka tjón og illa meðferð stefnanda á bifreiðinni.

Stefndi vísar til laga um lausafjárkaup, einkum 17., 20., 21. og 70. gr. Þá vísar hann til 1. mgr. 44. gr. laga nr. 91/1991. Stefnanda beri að sanna að tjón hans verði rakið til bótaskyldrar háttsemi og að tjónið sé afleiðing þeirrar háttsemi.

#### *Forsendur og niðurstaða.*

Ekki er ágreiningur um ástand umræddrar bifreiðar nú og yfirmatsgerð um kostnað af endurbótum er ekki dregin í efa. Ágreiningur snýst fyrst og fremst um það hvort bifreiðin hafi verið haldin leyndum göllum við afhendingu hennar í skilningi 17. gr. laga nr. 50/2000, en við afhendingu færðist áhættan af bifreiðinni til stefnanda, sbr. 1. mgr. 13. og 1. mgr. 17. gr. laganna.

Telja má sannað með yfirmatsgerð að orsakir þeirra skemmda sem fram eru komnar á vél bifreiðarinnar stafi af því að þéttihólk vantaði í lofthreinsara. Verði talið sannað að þéttihólk þennan hafi vantað er stefndur keyptu bifreiðina yrði að fallast á að bifreiðin hefði verið gölluð og að kostnaður af endurbótum sem metinn hefur verið af yfirmatsmönnum yrði lagður á stefnda sem skaðabætur til stefnanda.

Menn á vegum stefnanda skiptu um loftsíu þann 18. desember. Meðdómendum er kunnugt um að til að fjarlægja umræddan þéttihólk í þessari bifreiðategund þarf að taka loftsíuna úr. Þegar litið er til þess hvenær óhreinindi fara að gera vart við sig inn á stimplum telur dómurinn líklegra en hitt að þéttihólkur þessi hafi verið til staðar við kaupin. Þá er þessu til stuðnings sú frásögn Haraldar Hermanns, yfirmatsmanns, að loftsía hafi verið svo föst að talsvert átak hafi þurft til að ná henni úr síuhúsinu. Þar sem sönnunarbyrðin um þetta atriði hvílir á stefnanda verður að byggja niðurstöðu á því að ósannað sé að hólkin hafi vantað við kaupin. Verður því að hafna þeim hluta kröfu stefnanda sem byggir á niðurstöðu yfirmatsgerðar, en sá liður verður í heild rakinn til þessa ágalla.

Aðilar eru sammála um að við kaupverð hafi verið bætt 100.000 krónum til að standa straum af söluskoðun bifreiðarinnar. Er rétt að leggja þann skilning í þessa ákvörðun að stefndi hafi átt að greiða skoðunina og þær minni háttar

lagfæringar sem gripið yrði til við skoðunina. Reikningar Brimborgar vegna þessa er að fjárhæð 33.180 krónur, en að frádregnum virðisaukaskatti nemur þessi liður 26.651 krónu.

Þann 4. desember var lagt í kostnað sem stefnandi krefur um 8.093 krónur fyrir. Samkvæmt verklýsingu í þjónustusögu var athugað loft á kúplingu, átt við mótorbremsu og öryggisbelti. Samkvæmt gögnum hefur stefnandi greitt 5.612 krónur fyrir þá þjónustu sem Brimborg veitti umrætt sinn. Í stefnu er þessu atviki aðeins lýst með þeim orðum að ólag hafi verið á kúplingu, en eftir lofttæmingu hafi þetta skánað. Að þessu virtu verður að telja að hér sé um að ræða eðlilegt tilfallandi viðhald. Þessum lið verður því að hafna.

Þriðji liður í kröfu stefnanda byggir á reikningi Brimborgar vegna vinnu við loftpressu. Þar sem matsmenn gátu ekki metið þetta atriði verður að hafna þessum lið. Sömuleiðis verður að hafna fjórða kröfulið stefnanda, vegna kúplingsdælu, en matsmenn telja að hér sé um að ræða eðlilegt slit. Skiptir ekki máli þó þeir telji þessa bilun hafa verið komna á byrjunarstig við kaupin.

Fimmti, sjötti og sjöundi liður í kröfugerð eru byggðir á reikningum vegna vinnu við tímagír, loftpressu og olíuverk. Dómurinn telur að bilanir á þessum hlutum hafi verið til staðar við kaupin og stafi af lélegri hirðu á smurolíu. Er ástand bifreiðarinnar að þessu leyti umtalsvert lakara en stefnandi gat eða mátti búast við. Verður þetta talið fela í sér galla í skilningi laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup, sbr. einkum c-lið 1. mgr. 19. gr. Verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda kostnað er hann hafði af því að bæta úr. Nema þessir liðir samtals 725.194 krónum.

Verður því fallist á að stefnda beri að greiða stefnanda bætur að fjárhæð 751.845 krónur (725.194 + 26.651). Stefnandi krefst vaxta frá 1. febrúar 2004. Stefnandi hefur lagt fram tvö bréf lögmanns síns til stefnda og lögmanns hans, sem dagsett eru 6. febrúar og 27. júlí 2004, en í hvorugu kemur fram skýr krafa um greiðslu þessara liða í formi skaðabóta. Það er fyrst með bréfi lögmannsins 10. febrúar 2006. Samkvæmt 9. gr. laga nr. 38/2001 er því rétt að dæma dráttarvexti af hinni dæmdu fjárhæð frá 10. mars 2006.

Í málinu er fallist á minni hluta af kröfum stefnanda og stórum hluta af málatilbúnaði hans er hafnað. Er rétt að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kveða upp Jón Finnbjörnsson héraðsdómari og meðdómendurnir Jan Jansen og Þórhallur Steinsson, bifvélavirkjameistarar.

## **D ó m s o r ð**

Stefndi, Fljótavík ehf., greiði stefnanda, B B og sonum ehf., 751.845 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá 10. mars 2006 til greiðsludags.

Málskostnaður fellur niður.

