

króna sekt til bæjarsjóðs Ísafjarðar innan sama tíma, en afplánist ella með 3 daga varðhaldi. Þá greiði ákærði til Gunnars Bjarnasonar 235 krónur í læknishjálpi og kostnað og 300 krónur í miskabætur, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Ákærður greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talið málsvarnarlaun, 100 krónur, til skipaðs verjanda síns, Jóns Grímssonar kaupm.

Dóminum skal fullnægja með aðför að lögum.

Föstudaginn 19. janúar 1945.

Nr. 39/1944. **Elías Hannesson** (Theódór B. Líndal)
gegn

Jóni V. Jónssyni og gagnsök
(Sveinbjörn Jónsson).

Skaðabótamál vegna árekstrar bifreiða.

Dómur hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi, sem hefur skotið máli þessu til hæstaréttar með stefnu 11. apríl f. á., hefur *aðallega* krafizt þess, að hann verði algerlega sýknaður af kröfum gagnáfrýjanda og að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir báðum dómum eftir mati hæstaréttar. En til vara krefst aðaláfrýjandi þess, að tjóninu verði skipt til helminga milli aðilja og að málskostnaður fyrir báðum dómum verði látinn falla niður.

Gagnáfrýjandi, sem skotið hefur málinu til hæstaréttar með stefnu 11. maí f. á., hefur krafizt þess, að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 10797.48 með 6% ársvöxtum frá 10. marz 1943 til greiðsludags og málskostnað fyrir báðum dómum eftir mati hæstaréttar.

Eins og segir í héraðsdóminum, sýndi ökumaður á bifreið R 1633 mikla óvarkárni, er hann ók fram hjá bifreið G 397. Hins vegar þykir ekki vera fram komin sönnun fyrir því, að ökumaður á bifreið G 397 hafi orðið meðvaldur að slysinu með þeim hætti, að firrt geti gagnáfrýjanda að

nokkru leyti rétti til bóta. Verður krafa aðaláfrýjanda um skiptingu tjónsins milli aðilja því ekki tekin til greina.

Um einstaka kröfuliði athugast:

1. liðinn, viðgerðarkostnað kr. 5465.84, þykir rétt að taka til greina af ástæðum þeim, er í héraðsdómi segir.

2. liður. Með það fyrir augum, að bifreið G 397 var orðin gömul og úr sér gengin og eigandi hennar, sem og ók henni, var heilsuveill og því alls ólíklegt, að bifreiðin hefði verið í notkun alla daga $2\frac{1}{2}$ mánuð, sem krafan er miðuð við í málflutningi gagnáfrýjanda fyrir hæstarétti, þykja bætur fyrir atvinnutjón gagnáfrýjanda hæfilega metnar kr. 3500.00.

3. liður, matskostnaður, kr. 81.64, er viðurkenndur.

Ber því að dæma aðaláfrýjanda að greiða gagnáfrýjanda kr. 5465.84 + 3500.00 + kr. 81.64, samtals kr. 9047.48, með 6% ársvöxtum frá 10. marz 1943 til greiðsludags.

Eftir þessum málalokum þykir rétt að dæma aðaláfrýjanda til að greiða gagnáfrýjanda málskostnað fyrir báðum dómum, er þykir hæfilega ákveðinn samtals kr. 2000.00.

Því dæmist rétt vera:

Aðaláfrýjandi, Elías Hannesson, greiði gagnáfrýjanda, Jóni V. Jónssyni, kr. 9047.48 með 6% ársvöxtum frá 10. marz 1943 til greiðsludags og kr. 2000.00 í málskostnað fyrir báðum dómum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 22. febrúar 1944.

Mál þetta, sem dómtekið var 15. þ. m., er höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu útgefinni 15. desember s. l. af Jóni V. Jónssyni, Norðurbraut 19, Hafnarfirði, gegn Elíasi Hannessyni, Njarðargötu 33, hér í bæ, til greiðslu skaðabóta vegna bifreiðaárekstrar, þ. e. viðgerðarkostnaðar kr. 5465.84, atvinnutjónsbóta kr. 70 á dag frá 18. október 1942 til 20. marz 1943, eða til vara að mati dómars, 6% ársvaxta af upphæðum þessum frá 10. marz 1943 til greiðsludags, kr. 81.64 í matskostnað og málskostnaðar að mati dómars.

Þá hefur og Sjóváttryggingarfélagi Íslands h.f., verið stefnt til réttargæzlu, en bifreið stefnds, R. 1633, er tryggð hjá því félagi.

Stefndur hefur aðallega krafizt sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar sér til handa að mati dómarans, en til vara lækkunar á kröfum stefnanda og að tjóni aðilja verði skipt í hlutfalli við sök þeirra á siðargreindum árekstri, enda séu þá og taldar með í tjóninu kr. 450.00, er stefndur hefur greitt fyrir yfirmat. Verði varakrafan tekin til greina, krefst stefndur þess, að málskostnaður verði látinn falla niður.

Málavextir eru þeir, að aðfaranótt þess 18. október 1942 ók stefnandi fólksflutningsbifreið sinni G 397 frá Reykjavík áleiðis til Hafnarfjarðar, og voru í bifreiðinni 3 farþegar. Er komið var á Kópavogshálsinn, hitti hann þar bifreiðina R 1633, sem er fólksflutningsbifreið og eign stefnds, og átti tal við bifreiðarstjóra þann, er ók þeirri bifreið, en hann var einnig á leið til Hafnarfjarðar. Er bifreiðinni G 397 var ekið af stað aftur, lét stefnandi af stjórn hennar, en við tók Bragi Jensson, en hann var farþegi í bifreiðinni. Ók hann síðan sem leið liggur niður hálsinn með 40—50 km hraða á klukkustund, að því er telja verður, en hraðamælirinn á bifreiðinni var í ólagi. Skýrir Bragi svo frá, að er hann átti um 20—30 metra ófarna að brúnni í Kópavogi, hafi hann orðið var við, að bifreiðin R 1633 var rétt á eftir og henni ekið þétt fram með bifreiðinni G 397. Kveðst hann hafa ekið á vinstri vegarbrún, en vegurinn er þarna um 7 m breiður og um tveggja mannhæða hár. Kveðst hann þó hafa hemlað sem snöggvast, en við það muni bifreiðin hafa færzt eitthvað til vinstri að framan, og sé líklegt, að hann hafi þá lagt snögglega á stýrið til hægri, til þess að forðast þá hættu að fara út af veginum, en bifreiðin R 1633 muni, er þetta skeði, hafa verið komin hálf fram fyrir bifreiðina G 397. Í þessum svifum hafi vinstra horn afturvara bifreiðarinnar R 1633 krækzt í hægra horn framvara bifreiðarinnar G 397 og dregið hana með sér um 2—3 bifreiðarlengdir á vegarbrúninni, enda hafi hún færzt 3—4 fet til vinstri við þetta, en bifreiðarstjórinn kveðst ekki hafa þorað að hemla eða beygja til vinstri, heldur sveigt til hægri. Bifreiðin G 397 rakst síðan á handriðastólpa brúarinnar og losnaði úr tengslum við bifreiðina R 1633 milli 1. og 2 stólpa. Stöðvaðist hún síðan á miðri brúnni. Skemmdist bifreiðin G 397 allmjög á vinstri hlið við áreksturinn á brúna, en bifreið stefnds sakaði ekki. Áreksturinn var þegar tilkynntur lögreglunni í Hafnarfirði kl. 1.20 um nóttina, og fór lögreglan þegar á staðinn.

Telur stefnandi, að bifreiðarstjórinn á bifreið stefnds eigi alla sök á árekstrinum, þar sem henni hafi verið ekið óhóflega hratt og of nærri bifreiðinni G 397, auk þess sem bifreiðarstjórinn hafi ekki gefið neitt hljóðmerki. Beri stefndum því að bæta sér allt tjón, er af árekstrinum hafi hlotizt.

Bifreiðarstjórinn á bifreið stefnds, R 1633, Steingrímur Nikulásson, hefur skýrt svo frá, að hann hafi umrædda nótt verið á leið til Hafnarfjarðar með 4 farþega. Hafi hann hitt bifreiðina G 397 á Kópavogshálsi, stöðvað aðeins þar, og síðan hafi bifreið stefnanda ekið niður hálsinn á undan sér. Hafi hann ekið á eftir og ætlað sér að aka fram úr bifreiðinni G 397 nokkru áður en komið væri að brúnni í Kópavogi. Hafi hann ekið með á að gizka 35—40 km hraða á klukkustund, en hraðamælir bifreiðarinnar var í ólagi. Kveðst hann hafa ekið á vinstri vegarbrún, en er hann var um 2—3 bifreiðalengdir fyrir aftan bifreið stefnanda, hafi hann beygt til hægri til þess að fara fram úr henni og hert á hraðanum um leið, en ekki hafi hann gefið hljóðmerki. Í því að hann hafi ekið fram úr bifreiðinni G 397, muni bifreiðarnar hafa krækzt svo saman, eins og áður greinir.

Þegar hann hafi orðið var við þetta, hafi hann ekki þorað að hemla af ótta við, að bifreiðin G 397 rynni aftan á sína bifreið, og því hafi hann haldið áfram og sveigt til hægri. Er yfir á brúna kom, hafi bifreiðarnar síðan losnað í sundur.

Sýknukröfu sína byggir stefndur á því, að umgetið tjón á bifreið stefnanda hafi ekki getað orðið með þeim hætti, er ökumenn bifreiðanna hafa haldið fram. Því til stuðnings hefur stefndur skirskotað til álitsgerðar Jóns Ólafssonar bifreiðaeftirlitsmanns, en Jón telur vafasamt, að samakstur þessi hafi orðið með framangreindum hætti. Einnig telur stefndur, að stjórnandi bifreiðar stefnanda hafi ekið svo ógætilega, að stefnandi eigi sjálfur að bera allt sitt tjón.

Farþegar þeir, er í bifreiðunum voru, hafa samhljóða borið fyrir dómi, að bifreiðarnar hafi krækzt saman, svo sem bifreiðarstjórnarnir hafa haldið fram, og hafi það orðið til þess, að bifreiðin G 397 rakst á handriðsstólpa brúarinnar, eins og áður er lýst. Þykir ekki verða hjá því komizt að leggja framburði þessa til grundvallar, og verður því að telja, að tjónið á bifreið stefnanda hafi orðið með framangreindum hætti. Það er sýnt, að bifreiðinni R 1633 var ekið fram hjá bifreið stefnanda með allmiklum hraða og án þess að hljóðmerki væri gefið. Enn fremur er ljóst, að bifreiðinni R 1633 hefur verið ekið mjög nálægt bifreiðinni G 397, án þess að ástæða væri til. Með þessu hefur bifreiðarstjórinn á bifreið stefnds brotið hér að lútandi ákvæði 3. mgr. 28. gr. bifreiðalaganna nr. 23 frá 1941, og verður því að telja, að hann eigi slíka sök á umræddum árekstri, að sýknukrafa stefnda geti ekki orðið tekin til greina.

Varakröfu sína byggir stefndur á því, að bifreiðarstjórinn á bifreið stefndanda eigi og nokkra sök á árekstrinum, og þá sérstaklega með því að sveigja til hægri, er bifreið stefnds var ekið framhjá.

Það þykir mega fallast á það með stefndum, að ökumaður bifreiðarinnar G 397 hafi ekki sýnt fyllstu aðgæzlu um aksturinn, er hann snögghemlaði og sveigði til hægri, eins og hann hefur lýst. Þykir hann því einnig eiga nokkra sök á því, hvernig fór.

Þar sem sökin telst þannig beggja megin, ber samkvæmt 4. málsg. 34. gr. bifreiðalaganna nr. 23 frá 1941 að skipta tjóninu að tiltölu við sök hvors aðilja. Með tilliti til þess, hvernig atvikum að árekstrinum var háttað, þykir rétt, að stefndur bæti tjón stefnanda að $\frac{3}{4}$ hlutum, en stefnandi beri $\frac{1}{4}$ hluta sjálfur.

Kemur þá skaðabótakrafa stefnanda til athugunar, en hún sundurliðast þannig:

1. Viðgerðarkostnaður kr. 5465.84
2. Bætur vegna atvinnutjóns kr. 70 á dag frá 18. okt. 1942 til 20. marz 1943.
3. Matskostnaður (kr. 81.64 + 450.00) — 531.64

Um 1. Viðgerðarkostnaðurinn er byggður á mati þriggja dómkvaddra yfirmatsmanna, en mat þetta fór fram 15. maí 1943.

Stefndur hefur talið matsupphæðina of háa, þar sem taka verður tillit til þess, að nýtt komi í stað gamals, enda hafi og matsmennirnir talið bifreiðina, áður en tjónið varð, 6500.00 króna virði, en 2500.00 króna virði, er matið fór fram.

Eftir öllum atvikum þykir þó rétt að leggja matsgerðina til grundvallar að þessu leyti, og verður því þessi liður tekinn til greina óbreyttur.

Um 2. Atvinnutjónskröfu sína byggir stefnandi á því, að „netto“-hagnaður sinn af akstri bifreiðarinnar mundi hafa numið kr. 70.00 á dag. Hann heldur því og fram, að eftir tilmælum vátryggingafélags þess, er bifreiðin R 1633 er tryggð hjá, hafi hann látið bifreiðina standa óhreyfða frá því að áreksturinn varð og þar til lögreglurannsókn var lokið þann 5. janúar 1943. Hinir dómkvöddu undirmatsmenn hafi talið, að viðgerðin tæki $2\frac{1}{2}$ mánuð, og sé því miðað við fyrrgreindan tíma.

Stefndur hefur mótmælt því, að stefnandi hafi beðið nokkurt atvinnutjón, þar sem hann hafi ætlað að selja bifreiðina um það leyti, er áreksturinn varð. Ekki þykja þó þau gögn færð fyrir þessari staðhæfingu, að bótakröfunni verði hrundið af þeim sökum.

Stefndur hefur og mótmælt kröfunni sem allt of hárri, þar sem hagnaður hefði ekki getað orðið svo mikill, sem stefnandi telur, enda sé stefnandi mjög heilsuveill og ólíklegt, að hann hefði getað stundað akstur hvern dag. Bendir hann í því sambandi á, að vinnudagar bifreiðarinnar hafi frá því í byrjun maímánaðar 1942 þar til 18. október s. á., aðeins verið 51. Enn fremur hefur stefndur mótmælt því, að viðgerðin hefði tekið $2\frac{1}{2}$ mánuð, enda telja yfirmatsmennirnir, að viðgerðin taki ekki nema 371 vinnustund.

Gegn mótmælum stefnds er ekki unnt að taka til greina þá staðhæfingu stefnanda, að bifreiðin hafi að tilhlutun váttryggingarfélagssins, staðið óhreyfð til 5. janúar 1943, og verður því einungis tekið tillit til þeirra tekna, er ætla má, að stefnandi hefði haft þann tíma, er viðgerðin telst að hafa tekið, eftir því sem ráða má af yfirmatsgerðinni. Þess ber þó að gæta, að stefnandi var maður heilsuveill og bifreið hans gömul, þannig að gera má ráð fyrir nokkrum frátöfum af þeim sökum. Með tilliti til þessa, svo og ahnars þess, sem fram er komið í málinu um atvinnutekjur bifreiðarstjóra, þykja bætur fyrir atvinnutjón stefnanda af árekstrinum hæfilega ákveðnar kr. 1800.00.

Um 3. Þar sem aðiljar hafa fallið á, að þessi kostnaður verði talinn með í tjóni af árekstrinum, verður að taka þenna lið til greina.

Úrslit málsins verða því þau, að stefndur verður dæmdur til að greiða $\frac{3}{4}$ hluta af kr. 7797.48 (5465.84 + 1800.00 + 81.64 + 450.00) að frádregnum yfirmatskostnaðinum kr. 450.00, er stefnandi hefur greitt, eða kr. 5398.11 ásamt 5% ársvöxtum af kr. 5316.45 frá 10. marz 1943 til greiðsludags, en vaxta hefur ekki verið krafist af undirmatskostnaðinum, kr. 81.64, er stefnandi hefur innt af hendi.

Eftir þessum málsúrslitum þykir rétt, að stefndur greiði stefnandanum málskostnað, er þykir hæfilega ákveðinn kr. 600.00.

Árni Tryggvason settur borgardómari hefur kveðið upp dóm þenna.

Þvi dæmist rétt vera:

Stefndur, Elías Hannesson, greiði stefnandanum, Jóni V. Jónssyni, kr. 5398.11 með 5% ársvöxtum af kr. 5316.45 frá 10. marz 1943 til greiðsludags og kr. 600.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 26. janúar 1945.

Nr. 16/1944. **Valdstjórnin** (Kristján Guðlaugsson)
gegn

Vilberg Sigurjóni Hermannssyni
(Ólafur Þorgrímsson).

Kært fyrir brot á verðlagsákvæðum.

Dómur hæstaréttar.

Í máli þessu hefur Múrarafélag Reykjavíkur, sem er stéttarfélag múrarasveina, samið við tiltekinn vinnukaup-