

Miðvikudaginn 17. nóvember 1954.

Nr. 142/1953. **Páll Merkúr Aðalsteinsson**

(Egill Sigurgeirsson)

gegn

Steindóri Einarssyni (Theodór B. Líndal)
og gagnsök.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Skaðabótamál út af bifreiðaárekstri.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 17. september 1953 að fengnu áfrýjunarleyfi 7. s. m. Krefst hann þess, að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 19.708,65 eða aðra lægri fjárhæð eftir mati dómsins ásamt 6% ársvöxtum frá 5. ágúst 1951 til greiðsludags. Svo krefst hann og málskostnaðar úr hendi gagnáfrýjanda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 28. október 1953 að fengnu áfrýjunarleyfi 24. s. m. Krefst hann *aðallega* algerrar sýknu af kröfum aðaláfrýjanda, en *til vara*, að dæmdar fébætur verði lækkaðar. Þá krefst hann þess, að hvorum aðilja verði dæmt að bera sinn kostnað málsins í héraði, en aðaláfrýjanda verði gert að greiða honum málskostnað hér fyrir dómi eftir mati Hæstaréttar.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann. Eftir atvikum þykir rétt, að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu hér fyrir dómi.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Hvor aðili beri sinn kostnað af málinu fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 23. marz 1953.

Mál þetta, sem dómtekið var 9. þ. m., hefur Páll Merkúr Aðalsteinsson, Granaskjólí 2 hér í bæ, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, út gefinni 4. marz f. á., gegn Steindóri Einarssyni, Sólvalla-götu 68 hér í bæ, til greiðslu skaðabóta, að fjárhæð kr. 19.708,65, með 6% ársvöxtum frá 5. ágúst 1951 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndi hefur krafizt sýknu og málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómars.

Þá hefur Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f hér í bæ verið stefnt til réttargæzlu í máli þessu, en síðargreind bifreið stefnda, R. 1488, var váttryggð hjá því félagi. Engar kröfur hafa verið gerðar á hendur réttargæzlustefnda, og það hefur engar kröfur gert.

Málavextir eru þeir, að sunnudaginn 5. ágúst 1951 ók stefnandi bifreið sinni, R. 5770, eftir Suðurlandsvegi áleiðis til Reykjavíkur. Er stefnandi var á leið niður svonefnda Ártúnsbrekku við Elliðaár, ók hann bifreið sinni til hægri inn á veginn til að forðast ójöfnur, sem hann taldi vera á vinstri vegarhelmingi. Ók stefnandi á rólegri ferð eða með um það bil 15 mílna hraða miðað við klukkustund, að því er hann telur. Stefnandi varð þess nú var, að langferðabifreið stefnda, R. 1488, kom á móti honum með um 40—50 km hraða miðað við klukkustund. Bifreið þessi var á leið frá Reykjavík til Selfoss, og var hún að sveigja af Suðurlandsbraut inn á Suðurlandsveg, er stefnandi sá fyrst til ferða hennar. Hefur stefnandi áætlað, að fjarlægðin milli bifreiðanna hafi þá verið um það bil 200 metrar. Er bifreiðarnar átta ófarnar um 5—6 billengdir hvor að annarri, kveðst stefnandi hafa vikið bifreið sinni til vinstri, en þá hafi ekill R. 1488 um leið snarbeygt til sinnar hægri handar. Kveðst stefnandi hafa beitt fullu átaki á hemla, er hann sá, að árekstri yrði ekki forðað. Skullu bifreiðarnar saman, þannig að framhluti R. 5770 rakst á vinstra framhjól og aurlílf R. 1488. Við áreksturinn kastaðist R. 5770 til baka og snerist næstum við. Var hún að miklu leyti utan vegarins, er hún stöðvaðist. Bifreiðin R. 1488 fór öll út af veginum, áður en hún stöðvaðist. Bifreið stefnanda skemmdist mjög við áreksturinn, einkum framhluti hennar. Verulegar skemmdir urðu og á R. 1488. Tvö börn, sem sátu í framsæti R. 5770, féllu út úr bifreiðinni, er hægri framhurð hennar hrökk upp við áreksturinn. Hvorugt þeirra meiddist alvarlega, og önnur meiðsl á mönnum urðu ekki.

Strax eftir áreksturinn var lögregla kvödd á vettvang, og gerði einn lögregluþjónanna uppdrátt af stöðu bifreiðanna. Lögreglurannsókn var og háð þegar eftir slysið. Skýrði stefnandi þá svo frá, að hann mundi hafa ekið yfir á hægri vegarhelming, er hann var að forðast ójöfnurnar á vinstri vegarhelmingi, en að hann hefði verið kominn inn á miðjan veg eða meira, er bifreiðarnar rákust á, því að þá hefði hann verið búinn að beygja til vinstri,

og að hann hefði snarbeygt, rétt um leið og áreksturinn varð. Er stefnandi var síðar yfirheyrður í sakadómi Reykjavíkur, breytti hann hins vegar fyrri frásögn sinni og kvaðst eigi hafa ekið lengra inn á veginn en inn á vegarmiðju. Gaf hann þá skýringu á hinum breytta framburði, að í skýrslu þeirri, er hann gaf rannsóknar-lögreglunni, hefði hann átt við, að hann hefði ekið bifreið sinni yfir á hægri helming vinstri vegarhelftar. Einnig taldi hann nú, að áreksturinn hefði orðið utan vestari vegjaðars.

Ökumaður R. 1488 hefur skýrt svo frá, að hann hafi ekið austur Suðurlandsbraut með rúmlega 40 km hraða miðað við klukkustund á að gízka, en hraðamælir bifreiðarinnar var óvirkur. Hann kveðst fyrst hafa veitt R. 5770 athygli, er hann var búinn að beygja inn á Suðurlandsveg og var að rétta bifreiðina af á veginum. Hafi hann þá verið vinstra megin við miðjan veg, en ekki kominn yzt út að vegbrún. Stefnandi hafi þá ekið úti við sína hægri vegarbrún. Kveðst ökumaður R. 1488 hafa stigið á hemilinn, en þó ekki beitt fullu átaki. Er stefnandi hafi haldið óbreyttri stefnu, kveður ökumaður R. 1488 sér hafa komið í hug að víkja til hægri. Hafi hann fyrst skipt úr fjórða ganghraðastigi í þriðja og því næst sveigt í krappri beygju til hægri. Hafi þá verið um það bil 30 metrar milli bifreiðanna og eina ráðið til að forða árekstri að víkja til hægri handar. Í sama bili hafi ökumaður R. 5770 hins vegar vikið til sinnar vinstri handar. Ökuhraða sinn í þeim svifum, að árekstur varð, hefur ekill R. 1488 áætlað um það bil 30 km miðað við klukkustund. Eigi kveðst hann hafa beitt fullu átaki á hemla, fyrr en bifreiðarnar skullu saman.

Með dómi sakadóms Reykjavíkur, upp kveðnum 20. marz 1952, var stefnandi með akstri sínum í umrætt skipti talinn hafa gerzt brotlegur við 6. gr. laga nr. 24/1941 og 1. mgr. 27. gr. bifreiðalaga, nr. 23/1941, en ekill R. 1488 talinn hafa brotið gegn 3. másl. 3. mgr. 4. gr. og 6. gr. laga nr. 24/1941 og 5. mgr. 26. gr. og 1. mgr. 27. gr. bifreiðalaga, nr. 23/1941.

Stefnandi reisir kröfur sínar á því, að ökumaður R. 1488 eigi alla sök á árekstrinum. Hann hafi ekið óhæfilega hratt og enga tilraun gert til að draga úr hraða bifreiðar sinnar, fyrr en um leið og árekstur hafi orðið. Þá hafi hann, andstætt umferðarreglum, vikið til hægri handar, enda hafi áreksturinn orðið á vinstri vegjaðri stefnanda. Hafi ökumaður R. 1488 því verið í algerum órétti. Hins vegar hafi stefnandi ekið hægt. Hann hafi vikið til vinstri handar, er bifreiðarnar nálguðust hvor aðra, og eigi hafi hann heldur áður verið lengra frá sínum vinstri vegjaðri en inn undir vegarmiðju.

Stefndi reisir sýknukröfu sína á því, að hann beri ekki ábyrgð á tjóni stefnanda, þar eð ekki sé sýnt fram á, að ökumaður R. 1488 eigi neina sök á slysinu. Þá hefur hann og talið, að þótt svo yrði litið á, að ekill R. 1488 hafi sýnt eitthvert gáleysi, þá sé meginsökin

þó hjá stefnanda sjálfum, þannig að sá hluti af tjóni stefnanda, sem svari til sakar ekils R. 1488, sé bættur að fullu með síðargreindum kr. 8.000,00, er réttargæzlustefnda hafi þegar greitt stefnanda. Sérstaklega hefur stefndi bent á, að stefnandi hafi ekið bifreið sinni á röngum vegarhelmingi móti sól og undan brekku. Hins vegar hafi ökumaður R. 1488 ekið á sínum vinstri vegarhelmingi, er hann sá til ferða stefnanda, og hafi því ekki verið ástæða til annars fyrir hann en að aka með óbreyttri stefnu, eins og hann hafi líka gert, þar sem það hafi verið stefnanda að víkja. Ökumaður R. 1488 hafi eigi heldur sveigt til hægri, fyrr en ekki hafi sýnzt önnur leið fær til að komast úr þeirri hættulegu aðstöðu, sem stefnandi hafi skapað með akstri sínum, en þá fyrst hafi stefnandi beygt til sinnar vinstri handar.

Í sama mund og R. 5770 var ekið niður Ártúnsbrekku eftir Suðurlandsvegi og slysið varð, var bifreiðinni R. 5327 ekið niður brekkuna eftir Vesturlandsvegi. Hafa farþegi og ökumaður þeirrar bifreiðar borið fyrir dómi, að R. 5770 hafi verið ekið með hægri ferð sem næst á miðjum vegi, en hins vegar hafi hraði R. 1488 verið mikill. Hafa vitni þessi talið, að bifreiðunum hafi verið beygt mjög samtímis og R. 1488 þó fyrr.

Tengdafaðir stefnanda, sem var meðal farþega í bifreið hans, taldi í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglunnar eftir slysið, að stefnandi hefði ekið nálægt miðjum vegi fyrir slysið. Er hann kom fyrir sakadóm sem vitni, taldi hann hins vegar, að stefnandi hefði haldið bifreið sinni vinstra megin við vegarmiðju.

Eftir slysið tók rannsóknarlögreglan skýrslu af 5 farþegum úr R. 1488, og hafa þrír þeirra staðfest þær skýrslur fyrir dómi, svo að séð verði. Hafa þeir skýrt svo frá, að fyrir slysið hafi R. 5770 verið ekið á sínum hægri vegarhelmingi að því undanskildu, að einn þeirra telur bifreiðinni hafa verið ekið um það bil á miðjum vegi. Þá hafa vitni þessi yfirleitt talið, að R. 1488 hafi verið beygt ívið fyrr en R. 5770. Ekki urðu þau vör við, að ekill R. 1488 drægi úr hraða bifreiðar sinnar, fyrr en áreksturinn varð.

Er slysið varð, var sól í þunnum skýjabakka í vestri, og er ósann- að, að sólskin hafi verið stefnanda til baga við aksturinn.

Ágreiningslaust er, að á árekstrarstaðnum hafi vegurinn verið nægilega breiður, til þess að bifreiðarnar gætu mætt án nokkurra vandkvæða, enda virðist breidd hans eftir fyrrgreindum uppdrætti lögreglunnar vera um $7\frac{1}{2}$ m. Á uppdrætti þessum, sem allmörg vitni hafa staðfest, að sé réttur í aðalatriðum, er árekstrarstaðurinn merktur um það bil $1\frac{1}{2}$ m frá vestari vegbrún, á vinstri vegarhelmingi stefnanda, en vegjaðarinn er þó óglöggur þarna, þar eð utan við hann er melur, sem er í svipaðri hæð og sjálft yfirborð vegarins. Austari vegjaðar er hins vegar hærri, og er því ekki haldið fram í málinu, að gerlegt hafi verið fyrir ekil R. 1488 að aka þar út af veginum til að forða árekstri.

Vitnum ber yfirleitt saman um, að R. 1488 hafi verið ekið greitt og jafnvel hratt, og að sögn ekilsins sjálfs var ökuhraðinn yfir 40 km miðað við klukkustund. Hann hefur og haldið fram, að R. 5770 hafi verið ekið á röngum vegarhelmingi og það úti við vegjaðar, er hann kom fyrst auga á hana. Mátti hann því ætla, að hætta kynni að stafa af akstri R. 5770, og bar honum að draga úr hraða bifreiðar sinnar og vera við því búinn, að hann kynni að þurfa að stöðva hana skyndilega. Hafði hann og nægilegt svigrúm til athafna, er hann sá R. 5770 fyrst. Eigi að síður hélt hann rakleitt áfram án þess að draga að neinu ráði úr hraða bifreiðarinnar, þar til fjarlægðin milli bifreiðanna var aðeins um það bil 30 metrar, að hann þverbeygði yfir á hægri vegarhelming, andstætt umferðarreglum, og þá fyrst, er áreksturinn varð, freistaði hann þess að beita hemlum til fulls. Eigi gaf hann heldur neitt hljóðmerki, er hann nálgadist R. 5770. Þegar allt þetta er virt, þykir ökumaður R. 1488 hafa ekið svo óvarlega og andstætt umferðarreglum, að telja verði, að hann eigi verulega sök á árekstrinum.

Eins og fyrr segir, viðurkenndi stefnandi fyrir rannsóknarlög-reglunni, að hann hefði ekið bifreið sinni inn á hægri vegarhelming á leið niður brekkuna. Að vísu breytti stefnandi þeirri frásögn, er hann kom fyrir sakadóm, en þar eð skýring sú, er hann gaf þá á hinum breytta framburði, er ekki alls kostar sennileg og hin fyrri viðurkenning hans er studd framangreindum vættum farþega í R. 1488 og frásögn ekils bifreiðarinnar, þá þykir nægilega leitt í ljós þrátt fyrir breytingu stefnanda á framburði sínum og vætti ökumanns og farþega R. 5327, að stefnandi hafi fyrir slysið ekið á hægri vegarhelmingi. Leitt er í ljós í málinu, að vinstri vegarhelft stefnanda var vel akfær, enda þótt hún væri nokkuð óslétt. Þar sem stefnandi ók á röngum vegarhelmingi og dró óhæfilega lengi að víkja á veginum og beygði þá fyrst til vinstri, er árekstur virtist yfirvofandi og í sömu svifum og ökumaður R. 1488 beygði sinni bifreið til hægri, þá þykir hann sjálfur einnig eiga sök á slysinu.

Með skírskotun til alls þess, sem að framan er rakið, þykir rétt að telja ökumann R. 1488 eiga sök á árekstrinum að $\frac{1}{2}$ hlutum, en stefnanda sjálfan að $\frac{1}{2}$ hlutum. Ber stefnda samkvæmt 1. mgr. 35. gr. bifreiðalaga að bæta stefnanda tjón hans af árekstrinum að til- tölu við sök ekils R. 1488.

Stefnandi hefur sundurliðað kröfu sína þannig:

1. Viðgerðarkostnaður á R. 5770 samkvæmt mati dómkvaddra manna	kr. 16.193,60
2. Atvinnumissir í 84 daga kr. 90,00 á dag	— 7.560,00
3. Leiga fyrir bifreiðarskúr í 3 mánuði	— 900,00
4. Kostnaður vegna ófánlegra varahluta	— 3.055,05
	<hr/>
Alls	kr. 27.708,65
÷ Greitt af Sjóvátryggingarfélagi Íslands	— 8.000,00
	<hr/>
Alls	kr. 19.708,65

Um 1. Stefndi hefur engum andmælum hreyft gegn fjárhæð þessa kröfuliðar, og verður hann því tekinn til greina.

Um 2. Bifreið stefnanda var 6 manna leigubifreið til mannflutninga. Hefur stefnandi sérstaklega bent á það til stuðnings þessum lið, að mat á skemmdum bifreiðar hans hafi ekki farið fram fyrr en 12. september, og beri stefnda því að bæta stefnanda atvinnutjón hans frá slysdegi til matsdags með fullri dagatölu, því að ekki hafi verið unnt að láta byrja á viðgerð fyrr en að loknu mati á skemmdunum. Þá sé í matsgerð hinna dómkvöddu manna reiknað með, að þurft hafi 309 vinnustundir til viðgerðarinnar, en það séu rúmlega 38 dagar miðað við 8 stunda vinnudag, en venja sé á viðgerðarverkstæðum, að einungis einn maður í senn vinni að viðgerð hverrar bifreiðar. Loks beri að telja með sunnudaga á þeim tíma, sem samkvæmt framansögðu verði að ætla, að viðgerðin hefði tekið. Beri samkvæmt þessu að reikna stefnanda bætur fyrir atvinnumissi í 84 daga.

Stefndi hefur mótmælt þessum lið sem of háum, bæði að því er varðar bótafjárhæð fyrir hvern dag svo og dagafjölda. Sérstaklega hefur hann andmælt, að sér beri að greiða stefnanda hærri atvinnutjónsbætur, þótt stefnandi hafi dregið að láta fara fram mat á skemmdunum, svo og því, að rétt sé að reikna með því, að einungis einn maður ynni við viðgerðina í senn.

Stefnanda var innan handar að æskja dómkvaðningar matsmanna til að meta skemmdirnar á bifreið hans þegar eftir slysið. Matsbeiðni hans er þó eigi dagsett fyrr en 28. ágúst 1951. Þar sem sá dráttur var honum sjálfum að kenna, getur hann ekki krafist stefnda um bætur fyrir atvinnumissi á þeim tíma, sem þessi dráttur hans seinkaði því, að viðgerð hæfist. Er hinir dómkvöddu matsmenn komu fyrir dóm til að staðfesta mat sitt, skýrði annar þeirra svo frá, að viðgerðir þær, sem reiknað væri með í matinu, hefðu fleiri en einn maður getað unnið samtímis, en gat þess, að venja væri á bifreiðaverkstæði því, þar sem hann ynni, að einungis einn maður ynni við hverja bifreið í senn. Bifreið stefnanda var hins vegar aldrei komið á verkstæði til viðgerðar, heldur vann stefnandi að viðgerðunum sjálfur að nokkru, en fékk bifvélavirkja sér til aðstoðar að nokkru leyti og kom einstökum hlutum til viðgerðar á bifreiðaverkstæði. Þegar allt framanritað er virt, þykir hæfilegt að taka kröfur stefnanda samkvæmt þessum lið til greina með kr. 3.500,00.

Um 3. Stefndi rökstyður þennan lið með því, að vegna árekstrarins hafi hann orðið að taka bifreiðarskúr á leigu í ágúst, september og október 1951 til þess að geyma bifreiðina í honum, auk þess sem hann hafi þurft á skúrnum að halda, á meðan viðgerð fór fram, þar eð bifreiðin hafi ekki verið sett á verkstæði. Hafi hann greitt kr. 300,00 á mánuði í leigu fyrir skúrinn.

Stefndi hefur andmælt þessum lið sem tjóninu óviðkomandi,

enda verði að telja leigu fyrir geymsluskýli til almenns rekstrar-
kostnaðar atvinnubifreiðar.

Ekki þykja næg rök leidd að því, að hér sé um að ræða nauð-
synleg útgjöld vegna slyssins, enda á valdi stefnanda að koma bif-
reiðinni á verkstæði til viðgerðar. Verður þessi liður því ekki tek-
inn til greina.

Um 4. Stefnandi reisir kröfur sínar samkvæmt þessum lið á því,
að er gert hafi verið við bifreiðina, hafi fremri og aftari aurhlíf,
vatnskassahlíf, brettahlíf, skraut á vélarhlíf, listar og ljóskers-
rammi verið ófáanlegt hér á landi. Í matsgerð hinna dómkvöddu
manna sé verð þessara hluta nýrra talið samtals kr. 3.055,05. Hins
vegar hafi stefnandi orðið að láta smíða hluti þessa, og telur hann
hæfilegt að reikna með því, að hlutirnir hafi af þeim sökum orðið
helmingi dýrari en ella.

Stefndi hefur mótmælt þessum lið, enda hefur hann haldið því
fram, að allur viðgerðarkostnaður sé innifalinn í matsfjárhæðinni
samkvæmt 1. lið.

Matsmenn hafa að vísu borið fyrir dómi, að þótt gera hefði mátt
við eða smíða eitthvað af þeim varahlutum, sem taldir eru í mats-
gerð þeirra, þá hefði það þó orðið kostnaðarmeira en að kaupa
hluti þessa nýja. Stefnandi hefur hins vegar engin gögn lagt fram
um kostnað vegna smíði fyrrgreindra hluta, og hann hefur ekki
leitt næg rök að því, að ekki hafi verið gerlegt að afla þessara
varahluta erlendis frá, þótt ófáanlegir væru í bili. Þar sem enn
fremur er í matsgerðinni reiknað með fullu verði þessara hluta
nýrra, verður þessi kröfuliður ekki tekinn til greina.

Samkvæmt framansögðu hefur tjón stefnanda vegna árekstrarins
orðið kr. 19.693,60 (kr. 16.193,60 + 3.500,00), og ber stefnda að
bæta honum það að $\frac{1}{2}$ hlutum, eins og fyrr segir. Ber stefnda því
að greiða stefnanda kr. 11.816,16 að frádregnum þeim kr. 8.000,00,
sem réttargæzlustefnda hefur þegar greitt, eða kr. 3.816,16. Verður
stefndi því dæmdur til að greiða stefnanda þá fjárhæð með vöxt-
um svo sem krafizt er svo og málskostnað, sem þykir hæfilega
ákveðinn kr. 600,00, og er þá haft í huga, að réttargæzlustefnda
hefur greitt kostnað við fyrrgreinda matsgerð.

Magnús Þ. Torfason, fulltrúi borgardómara, kvað upp dóm
þennan.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Steindór Einarsson, greiði stefnanda, Páli Merkúr
Aðalsteinssyni, kr. 3.816,16 með 6% ársvöxtum frá 5. ágúst
1951 til greiðsludags og kr. 600,00 í málskostnað innan 15 daga
frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.