Dómsorð:

Framangreind riftunarkrafa stefnandans, Jónasar Guðmundssonar, er tekin til greina. Stefndi, Gunnólfur Sigurjónsson, endurgreiði stefnanda í peningum kr. 90.000.00 með 6% ársvöxtum frá 17. febrúar 1960 til 22. s. m., 9% ársvöxtum frá þeim degi til 29. desember s. á. og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Stefndi afhendi stefnanda að kostnaðarlausu kvittað skuldabréf það, sem hann gaf út í sambandi við kaupin, nú að eftirstöðvum kr. 60.000.00.

Stefndi greiði stefnanda kr. 14.750.00 í málskostnað.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 2. júní 1965.

Nr. 113/1964. **Leifur Þórhallsson**
og
Samvinnutryggingar
(Guðmundur Ásmundsson hrl.)
gegn
Gunnari Skapta Kristjánssyni og gagnsök
(Benedikt Sigurjónsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Þórður Eyjólfsson, Gizur Bergsteinsson, Jónatan Hallvarðsson og Logi Einarsson og prófessor Theodór B. Líndal.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 10. júlí 1964 og krafizt sýknu og málskostnaðar í héraði og hér fyrir dómi úr hendi gagnáfrýjanda.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu af sinni hendi með stefnu 22. júlí 1964. Hann krefst þess, að aðaláfrýjendum verði dæmt að greiða honum kr. 37.467.15 ásamt 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1962 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Í héraðsdómi er lýst umferðarslysi því, sem mál þetta er af risið, og sakargögn skilmerkilega rakin.

Leitt er í ljós, að ökumaður bifreiðarinnar Ö 594 sveigði með hóflegum hraða inn á vegamót Reykjanesbrautar og Litluhlíðar eftir að hafa gefið ljósmerki um hægri beygju, áður en að vegamótunum kom. Ökumaður þessi, sem sá bifreiðina R 8107 koma suður Reykjanesbraut á móti sér, nam hins vegar eigi staðar í því skyni að hleypa þeirri bifreið fram hjá.

Af skýrslum málsins og verksummerkjum þykir sýnt, að ökumaður R 8107 hafi ekið með hóflausum og ólöglegum hraða, þá er slysið varð. Þá verður að virða honum til vangæzlu, að hann varð ekki fyrr en um seinan var ljósmerkja bifreiðarinnar Ö 594 um beygju þeirrar bifreiðar til hægri.

Samkvæmt því, sem nú var rakið, og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms, þykir mega staðfesta ákvæði hans um ábyrgð á tjóni gagnáfrýjanda.

Í greinargerð gagnáfrýjanda í héraði er krafa hans sundurliðuð þannig:

1. Viðgerðarkostnaður o. fl. ..... kr. 33.987.15
2. Bætur „fyrir afnotamissi bifreiðarinnar“ Ö 594 „58 daga, kr. 60.00 á dag“ ..... — 3.480.00

Samtals kr. 37.467.15

Fjárhæð 1. liðar kröfunnar sætir ekki andmælum og 2. lið hennar er í hóf stillt. Bótakrafa gagnáfrýjanda verður því, að því er fjárhæð varðar, að fullu tekin til greina og aðaláfrýjendum dæmt að greiða ⅔ hluta hennar, þ. e. kr. 24.978.10, ásamt 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1962 til 1. janúar 1965 og 6% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og hér fyrir dómi, samtals kr. 12.000.00.

Dómsorð:

Aðaláfrýjendur, Leifur Þórhallsson og Samvinnutryggingar, greiði gagnáfrýjanda, Gunnari Skapta Kristjánssyni, kr. 24.978.10 ásamt 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1962 til 1. janúar 1965 og 6% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 12.000.00, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 29. apríl 1964.

Mál þetta, sem dómtekið var 14. apríl, hefur Gunnar Skapti Kristjánsson, Kirkjuteigi 7, Keflavík, höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur gegn Leifi Þórhallssyni, Karfavogi 17, Reykjavík, og Samvinnutryggingum, Sambandshúsinu við Sölvhólsgötu, Reykjavík, til greiðslu skaðabóta in solidum, að upphæð kr. 37.467.15 með 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1962 til greiðsludags og málskostnaðar að mati dómsins.

Stefndu hafa aðallega krafizt sýknu af kröfum stefnanda og að þeim verði dæmdur úr hendi stefnanda málskostnaður að skaðlausu. Til vara krefjast þau, að stefnukrafan verði stórlega lækkuð og málskostnaður þá látinn falla niður.

Málsatvik eru þau, að hinn 24. apríl 1962, um kl. 2150, varð árekstur milli bifreiðanna Ö 594 og R 8107 með þeim afleiðingum, að þær skemmdust báðar töluvert.

Við lögregluannsókn, sem fram fór, hefur ökukonan á Ö 594, en bifreið sú er af gerðinni Volkswagen, skýrt svo frá, að umræddan dag hafi hún verið á leið til Reykjavíkur og ekið norður Reykjanesbraut og ætlað að beygja inn í Litluhlíð til hægri. Hafi hún beygt að miðlínu brautarinnar, en telur sig ekki hafa verið komna yfir hana, en hafi svo verið, þá hafi það verið að mjög litlu leyti. Segist ökukona hafa gefið stefnumerki um hægri beygju, áður en að gatnamótunum kom. Segist ökukona bifreiðarinnar hafa látið hana síga áfram til að hleypa bifreið fram hjá, sem á móti kom. Hafi bifreið þessa borið mjög hratt að. Er bifreið sú, sem á móti kom, var rétt komin að Ö 594, segist ökukonan hafa séð, að hún stefndi beint á bíl hennar, og því snarbeygt til vinstri, en það hafi engum togum skipt, að bíllinn hafi skollið hægra megin framan á bíl hennar, og hafi

Ö 594 henzt aftur á bak við höggið og snúizt í hálfhring á götunni.

Ekki kveðst ökukonan á Ö 594 geta sagt um, hve langt hún hafi verið komin vestur eftir gatnamótunum, er áreksturinn varð, og ekki heldur, hvað bifreiðin hafi kastazt langt aftur á bak við áreksturinn, en hann hafi verið mjög harður.

Ekki segist ökukonan á Ö 594 hafa séð, að bíll sá, sem á móti kom, hafi sveigt neitt frá hennar bíl, né heldur séð, að þeim bíl væri hemlað eða heyrt frá honum hemlahljóð. Segir ökukonan, að sér hafi virzt svo sem bifreið sú, sem á móti kom, hafi verið á mikilli ferð. Við áreksturinn kastaðist framrúða Ö 594 úr.

Ökukona bifreiðarinnar segist hafa haft ökuréttindi í 5 ár nú í vor, og sé hún mikið með bílinn. Segist hún aldrei fyrr hafa sett skrámu á hann og ekki brotið umferðarreglur.

Stefndi Steingrímur Jóhannes Leifsson skýrir svo frá, að hann hafi ekið í umrætt skipti suður Reykjanesbraut á um það bil 30—40 km hraða eða alls ekki hraðar. Hann segist hafa séð umferð koma á móti sér, en sér hafi fundizt hún eðlileg á götunni og segist ekki hafa séð neina hindrun fram undan. Hann segist hafa verið kominn á móts við eyjuna, sem sýnd er á uppdrættinum á dskj. nr. 4, eða jafnvel kominn fram hjá henni, er hann sá Ö 594 allt í einu á móts við hægra frambretti bifreiðar sinnar, og hafi bíllinn stefnt á sinn bíl. Þá samtímis sá hann stefnuljós blikka til merkis um hægri beygju hjá Ö 594, en í þessu hafi áreksturinn orðið, og hafi þetta allt gerzt með svo skjótum hætti, að hann hafi ekkert ráðrúm haft til að hemla eða beygja frá bifreiðinni.

Ekki segist hann hafa séð, að Ö 594 væri sveigt frá hans bíl. Áreksturinn hafi orðið svo óvænt eða skyndilega, að aðeins brot úr sekúndu hafi verið til að skynja, hvað var að gerast. Við áreksturinn segir hann, að Ö 594 hafi snúizt, eins og framlagðir uppdráttur gefi til kynna. Hann segist álíta, að bíll sinn hafi runnið beint áfram eftir áreksturinn, þar til hann hafi stöðvazt, sem hafi verið mjög fljótt, en hafi hann færzt til vinstri, hafi það verið af högginu við áreksturinn. Hann segist hafa farið út úr bílnum, strax eftir að hann hafði tekið hann úr gangi, og slökkt ljósin. Hann hafi gengið að Ö 594, og hafi sér virzt sem fólkið í bifreiðinni hafi fengið taugaáfall. Segir hann, að báðir bílarnir hafi verið óhreyfðir, er lögreglan kom á vettvang. Segir hann, að bifreið sín hafi verið til viðgerðar á hemlum, viku

áður en slysið varð, og hafi hemlarnir verið í fullkomnu lagi, er árekstur þessi varð. Hægri þurrkan á framrúðu hafi farið af við áreksturinn, en verið í lagi áður. Ökumaðurinn á R 8107 kom fyrir dóm 7. apríl s.l. og staðfesti þar skýrslu sína, er hann gaf fyrir lögreglunni.

Hann hélt fast við, að hraðinn hefði ekki verið meiri en 30—40 km. Einnig kvaðst hann hafa verið vel fyrirkallaður og útsýni gott. Þá heldur hann fast við, að hann hafi ekið á vinstri vegarbrún.

Aðspurður um, hvort hann treysti sér til að segja um, hve innarlega á veginum Ö 594 hafi verið, kvaðst hann ekki geta það.

Ekki kvaðst hann muna til að hafa farið fram úr neinni bifreið á leiðinni frá Miklatorgi að slysstað.

Í bifreiðinni Ö 594 voru nokkrir farþegar, og verður hér rakinn framburður þeirra.

Í framsæti bifreiðarinnar við hlið ökukonu sat Gunnar Skapti Kristjánsson.

Skýrir hann, sem er eiginmaður konu þeirrar, sem bílnum ók, og eigandi bílsins, svo frá, að bílnum hafi verið ekið ofan Öskjuhlíð á skikkanlegri ferð, og var hann í röð nokkurra bíla. Gizkar hann á, að 10—12 m hafi verið á milli Ö 594 og næsta bíls á undan. Hafi kona sín ætlað að beygja inn í Litluhlíð hjá Þóroddsstöðum, en þau hafi átt erindi niður í Engihlíð. Segir hann, að kona sín hafi sett á stefnumerki til hægri, og hafi hún ekið við miðlínu vegarins í undirbúningi sínum til að taka beygjuna. Segir hann, að sér hafi virzt það langt í næsta bíl, að óhætt væri að taka beygjuna. Mætti segir, að bifreið sú, sem á móti kom (þ. e. R 8107), hafi nálgazt með miklum hraða, og þegar konan sín hafi séð, að hún mundi ekki komast yfir götuna, þá hafi hún snarbeygt til vinstri, og hefði bifreiðarstjóri R 8107 gert slíkt hið sama, hefði líklega mátt forða árekstri, en mætti sá hann ekki gera neina tilraun til slíks, og hafi bílarnir skollið saman á hægri framhornum, en ella (þ.e.a.s. ef hún hefði ekki beygt) telur mætti, að R 8107 hefði lent á miðri hlið Ö 594. Segir hann, að við áreksturinn hafi Ö 594 snúizt við og kastazt í átt til Reykjavíkur. Segir hann höggið hafa verið geysimikið. Hann endurtekur aftur í skýrslu sinni fyrir rannsóknarlögreglunni, að hann álíti, að R 8107 hafi verið á mjög mikilli ferð.

Vitnið Ágúst Þorgrímur Guðmundsson, sem er faðir bifreiðarstjórans, er var í bifreiðinni Ö 594, segir, að þegar að umrædd-

um gatnamótum hafi komið, þá hafi bifreiðarstjórinn sveigt bifreiðinni til hægri og dregið úr ferð hennar, en hafi og ekið hægt áður. Það segist hafa séð bíl koma á móti þeim og segist strax hafa séð, að hann hafi verið á mikilli ferð. Hann segir, að farþeginn í framsætinu, sem var Gunnar Skapti, hafi aðvarað bifreiðarstjórann, sem þá hafi snarbeygt til vinstri, en rétt í því hafi bíll sá, er á móti kom, skollið með feikna afli á hægra framhorni bíls þeirra. Það kveðst ekki geta sagt nákvæmt um, hvað bifreiðin, sem það var í, hafi verið langt frá vinstri brún götunnar, þegar bifreiðarnar skullu saman.

Það segist vera í þeirri vissu, að enginn árekstur hefði orðið, hefði ökumaður bifreiðarinnar, sem á móti kom, reynt að beygja til vinstri, eins og ökumaður Ö 594 gerði. Vitnið kveðst hafa misst meðvitund við slysið í bili og ekki jafnað sig, fyrr en bíllinn var stöðvaður og sneri þá öfugt við það, sem þau voru að fara. Vitnið kveðst ekki geta sagt um, hvað fjarlægðin á milli bílanna var mikil, er hann kom auga á R 8107, því allt hafi gerzt með svo skjótum hætti.

Vitnið Svanhildur Þorgrímsdóttir, sem er systir bifreiðarstjórans á Ö 594, sat í aftursæti bifreiðarinnar, er áreksturinn varð. Það segir, að bifreiðarstjórinn hafi ekið á rólegri ferð. Það sá ekki annað en að bifreiðarstjórinn æki eðlilega að gatnamótunum og kveðst það hafa séð, er hún setti stefnumerki á til merkis um hægri beygju, áður en að gatnamótunum kom. Það kveður sig ekki hafa séð bílinn, er á móti kom, fyrr en í þann mund, er áreksturinn varð. Segir það, að sér hafi fundizt hann vera á mikilli ferð og birtast sér mjög óvænt og skyndilega. Það segir, að rétt áður en bíll sá, er á móti kom, hafi lent á bifreið þeirra, þá hafi bifreiðarstjóri Ö 594 beygt snöggt til vinstri. Ekki kveðst það geta sagt um, hvað bifreið þeirra hafi verið komin langt inn á gatnamótin né hvað bíllinn hafi kastazt langt aftur á bak við áreksturinn.

Vitnið Örn Sigurðsson skýrir svo frá, að það hafi ekið niður Öskjuhlíðina næst á eftir bifreið stefnanda, Ö 594. Hafi bifreiðunum verið ekið með 30—40 km hraða, er þær nálguðust gatnamótin. Segir það, að bifreiðinni Ö 594 hafi verið ekið réttu megin á götunni, en er bifreiðin hafi komið inn á gatnamótin, hafi henni verið sveigt að miðlínu götunnar. Rétt áður en bifreiðin kom að gatnamótunum, hafi verið sett stefnuljós á um beygju til hægri. Segir vitnið, að bifreiðinni hafi ekki verið beygt krappt til hægri, heldur skáhallt. Þar sem það sá stefnuljós á bifreið-

inni og það, að henni var beygt til hægri, hélt það ferð sinni áfram eftir götujaðrinum.

Samtímis sá hann bifreiðina R 8107 koma á móti austur eftir gatnamótunum, en um hraða þess bíls kveðst það ekki geta sagt, þar sem það hafi séð framan á bifreiðina. Er bifreið vitnisins var komin á hlið við Ö 594, heyrði það hávaðann af árekstrinum, og alveg samtímis hafi Ö 594 henzt aftur á bak og snúizt í hálfhring á götunni. Um leið og bifreiðin snerist við, hafi afturendi hennar skollið utan í aftanverða hægri hlið bifreiðar vitnisins með þeim afleiðingum, að hægra afturbretti dældaðist, og hurð og afturstuðari beygluðust. Segist vitnið hafa stöðvað bifreið sína, en hún hafi verið færð úr stað og þangað, sem hún er sýnd á uppdrættinum, vegna þess að hún hafi lokað umferð um Reykjanesbraut, þar sem hún stóð eftir árekstrinn. Framrúðan úr Ö 594 lá hægra megin við hann. Rúðan var færð fram fyrir bílinn vegna umferðarinnar.

Með Erni Sigurðssyni í bifreiðinni R 5238 var Karl Laxdal Marínósson. Vitnið segir, að bifreið sú, sem hann var í, hafi verið á leið til Reykjavíkur, og hafi bifreiðinni verið ekið með nálægt 40 km hraða niður Óskjuhlíðarbrekkuna. Segir vitnið, að þegar þeir hafi nálgazt umrædd gatnamót, hafi bifreiðin, sem næst var á undan, þ. e. Ö 594, hægt mjög ferðina. Segist vitnið álíta, að hraði Ö 594 hafi verið 10—15 km, þegar inn á gatnamótin kom. Bifreiðarstjórinn á Ö 594 setti á stefnuljós, áður en hann sveigði bifreiðinni til hægri. Fannst vitninu sem Ö 594 væri sveigt fljótt til þeirrar hliðar, er inn á gatnamótin kom. Þegar ökumaður bifreiðarinnar R 5238 sá á stefnuljósum Ö 594, hvert henni yrði ekið og er henni var vikið til hægri, ók hann áfram eftir vinstri kanti, séð frá vitninu, og varð þó að víkja aðeins út fyrir malbikið með vinstri hjól til að komast fram hjá Ö 594.

Vitnið kveðst ekki hafa séð til ferða R 8107, svo hann gerði sér það ljóst. Hins vegar sá það bílalest koma á móti þeim suður Reykjanesbraut. Ekkert sá vitnið frábrugðið við umferðina og kveðst ekki geta sagt um, hvað bílalestin var komin nærri gatnamótunum, er þeirra bifreið kom að þeim að sunnan. Vitnið segir, að bifreið sú, er það var í, hafi verið stödd sem næst á móts við eyju þá, sem sýnd er á framlögðum uppdrætti, er það heyrði skellinn af árekstrinum og væl í hemlum, og síðan hafi Ö 594 henzt aftur á bak og skollið með afturendann utan í aftanverða hægri hlið bifreiðarinnar, sem það var í.

Ekki kveðst vitnið hafa tekið eftir því, að Ö 594 væri sveigt til vinstri, rétt í því að árekstur inn varð, enda segir það, að sér hafi ekki dottið nein hætta í hug og því ekki fylgzt sérstaklega með Ö 594.

Það segir, að bifreiðarstjóri R 5238 hafi stöðvað bifreið sína þegar í stað, er Ö 594 skall utan í bíl hans. En síðar hafi einhver farið inn í bílinn og fært hann á þann stað, sem bíllinn er sýndur á uppdrættinum. Ekki kveðst vitnið hafa tekið eftir hemlaförum á gatnamótunum, þar sem bílarnir lentu saman, en það var að þess áliti á móts við eyjarendann.

Ekki kveðst vitnið geta sagt nákvæmlega um það, hvað Ö 594 var kominn langt til hægri á brautinni, er árekstur inn varð, en það álítur, að framendi bílsins hafi verið kominn inn yfir miðlínu brautarinnar.

Vitnið Kristján Friðjónsson skýrir svo frá, að það hafi ekið bifreið sinni T 100 austur Hringbraut í umrætt skipti og meðfram Miklatorgi að Reykjanesbraut. Þegar það var komið stutt austur fyrir húsið, sem verzlunin Hagkaup er í, kom bifreiðin R 8107 fram hjá bifreið þess á mikilli ferð suður Reykjanesbraut. Kveðst það hafa ekið bíl sínum á 50—60 km hraða. Ekki kveðst vitnið muna, að R 8107 færi fram úr fleiri bifreiðum á leið sinni að slysstaðnum, enda hafi engir bílar verið nálægt á undan sér. Ekki kveðst vitnið geta sagt um það, hvort R 8107 hafi verið með ljós eða ekki, þegar bíllinn fór fram hjá honum. Ekki kveðst vitnið geta sagt um, hvort bifreiðarstjórinn hafi haldið sama ökuhraða á slysstaðnum og þeim, sem hann ók á, þegar hann fór fram hjá bíl þess, það hafi ekki fylgzt með bílnum á leið hans á slysstaðinn. Ekki kveðst vitnið treysta sér til þess að segja um, á hvaða hraða R 8107 hafi verið, er hann fór fram úr bifreið þess, en vitnið kveðst þá hafa ekið með 50—60 km hraða. Ekki sá vitnið, er slys það varð, sem hér um ræðir. Ekki sá vitnið til ferða bifreiðarinnar Ö 594, svo það geti fullyrt nokkuð um það. Það man aðeins, að það sá bíl koma niður Öskjuhlíðina, og hafi sá bíll verið með biðljósum, en ekki ökuljósum, að það heldur, enda hafi ekki verið orðið fulldimt. Vitnið segist álíta, að bíll þessi hafi verið Ö 594, þótt það geti ekkert um það fullyrt. Bíll þessi hafi verið á beinni keyrslu, er það sá hann. Er vitnið kom að gatnamótunum, var slysið afstaðið.

Vitnið Guðrún Guðmundsdóttir skýrir svo frá, að hún hafi verið farþegi í bifreiðinni T 100 í umrætt skipti. Ekki kveðst

vitnið minnast þess, að neinn bíll færi á óeðlilegri ferð fram hjá bílnum, sem það sat í, á leiðinni frá Miklatorgi og að gatnamótunum, sem slysið varð á, sem hér um ræðir. Ekki kveðst vitnið hafa séð til ferða bílsins, sem kom sunnan Reykjanesbraut, og sá ekki, er slysið varð. Vitnið kveðst hafa veitt því athygli á undan bifreiðarstjóra T 100, að árekstur hefði orðið á gatnamótunum fyrir ofan Þóroddsstaði. Ekki kveðst vitnið hafa farið á slysstaðinn. Bifreiðarstjórinn á T 100 stöðvaði nokkuð frá honum, en fór svo strax til baka, þar sem umferðin stöðvaðist við gatnamótin.

Ekki kveðst vitnið vita, á hvaða hraða bifreiðinni T 100 hafi verið ekið, og segist alls engar upplýsingar geta gefið í máli þessu. Vitnið segir, að bifreið sú, sem það var í, muni hafa verið stödd á milli slysstaðarins og Miklatorgs, er slysið varð.

Skömmu eftir áreksturinn komu tveir rannsóknarlögreglumenn á vettvang ásamt lögregluþjónum, og gerði einn lögreglumannanna uppdrátt af slysstaðnum, sem ekki hefur verið vefengdur.

Sýnir uppdrátturinn, að akbrautin sjálf, þar sem áreksturinn varð, er ca. 8 m breið og er malbikuð. Suðvestan Reykjanesbrautar er malarbelti meðfram götunni, en hinum megin götunnar eru gulir götusteinar rétt við malbikið frá þeim stað, er boginn myndast niður í Litluhlíð.

Inn á uppdráttinn er merkt staða bifreiðanna, eins og þær stöðvuðust eftir áreksturinn. Er lögreglan kom á staðinn, hafði sjúkrabifreið flutt alla farþega bifreiðarinnar Ö 594 á læknavarðstofu, nema Gunnar Skapta Kristjánsson. Lögreglan skoraði á viðstadda að gefa sig fram, ef einhver gæti gefið upplýsingar um, hvernig slysið hefði borið að, en engir aðrir en áður greinir hafa gefið sig fram. Í skýrslu lögreglunnar kemur fram, að farið hafi verið að rökkva, en veður heiðskírt og vegurinn þurr.

Bifreiðaeftirlitsmaðurinn Júlíus Bernburg skoðaði bifreiðarnar, sem fyrir skemmdum urðu, og lýsir hann þeim þannig:

Ö 594 var ógangfær vegna skemmda. Ekki varð annað séð en að bifreiðin hefði verið í lagi fyrir slysið. R 5238 reyndist vera í lagi. Afturbretti og hurð h.m. dældað. Afturstuðari brotinn. R 8107 var ógangfær eftir áreksurinn. Við skoðun kom í ljós, að fóthemill gekk fast að gólfi, en er stigið var tvisvar, voru hemlar í lagi (þó er ekki að vita, nema hemlar hefðu verkað í fyrsta ástigi), segir í skýrslu bifreiðaeftirlitsmannsins.

Stefnuljós og hemlaljós h.m. að aftan voru óvirk og rúðuþurrka h. m. ekki í lagi.

Hefur nú verið rakið í meginmáli það helzta, sem fram hefur komið í lögreglu- og dómsrannsókn máls þessa.

Að lokinni rannsókn var málið sent saksóknara ríkisins til umsagnar. Með bréfi, dags. 7. júní 1962, samþykkir hann, að málinu verði lokið með dómsátt, enda fallist þau Þuríður Ágústsdóttir og Steingrímur Jóhannes Leifsson á að greiða hæfilega sekt auk sakarkostnaðar.

Brot Þuríðar þykir varða við 4. mgr. 45. gr. og 3. mgr. 46. gr. sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 26/1958, en brot Steingríms Jóhannesar við 2. mgr. 26. gr., 1. mgr. 37. gr. og 49. gr. sbr. 80. gr. sömu laga.

Í sakadómi samþykkir Steingrímur að greiða 400 kr. sekt í ríkissjóð, og heimfærir dómarinn brot hans undir 4. gr., 1. og 2. mgr. 26. gr., 1. mgr. 37. gr. og 49. gr. umferðarlaga og lið I–B í auglýsingu Dómsmálaráðuneytis 15/7 1960.

Á dskj. nr. 7 er í niðurlagi réttarhaldsins bókað, að Þuríður hafi undirgengizt að greiða kr. 100.00 sekt til ríkissjóðs, en strik dregið yfir þá bókun. Við munnlegan málflutning upplýsti lögmaður stefnanda, að samkvæmt sakadómsbók Keflavíkurkaupstaðar hefði hún undirgengizt sektargreiðsluna.

Stefnandi reisir kröfur sínar einkum á því, að ökumaðurinn á R 8107 eigi alla sök á slysinu með ofsalegum og ógætilegum akstri. Hefði hann sýnt lögskipaða varkárni, mundi hann hafa getað afstýrt slysinu. Beri honum því að bæta allt það tjón á bifreiðinni, sem af árekstrinum leiddi, in solidum með Samvinnutryggingum, sem selt hafi eiganda R 8107 skyldutryggingu á þeirri bifreið.

Stefndu byggja sýknukröfu sína á því, að ökukona Ö 594 eigi alla sök á árekstrinum með því að beygja til hægri án þess að huga nægilega að umferðinni, sem á móti kom.

Varakröfu sína byggja þeir á því, að verði ekki fallizt á, að stefnandi eigi alla sök á árekstrinum, hvíli þó langsamlega mestur hluti hennar á honum. Þá halda þeir því fram, að bætur fyrir afnotamissi séu of háar og viðgerðartíminn sé of langur.

Eins og atvikum hefur nú verið lýst, hefur ekki tekizt að finna neina sjónarvotta að árekstursaugnablikinu aðra en þá, sem í bifreiðunum voru. Hinir sérfróðu menn í dóminum hafa kynnt sér rækilega skemmdir þær, sem á bifreiðunum urðu, með það fyrir augum, hvort leiða megi af þeim frekari líkur

fyrir því, hvernig árekstur inn atvikaðist, en þegar eru fram komnar.

Að þeirra áliti má ráða af myndunum á dskj. nr. 8, að Ö 594 hafi verið skástæð á götunni árekstursaugnablikið. Leiða þeir þá ályktun einkum af því, að skemmdir á framstuðara Ö 594 og aðrir hlutir, sem losnað hafa í bifreiðinni, færast til hægri, og leiðir af því, að auðsætt er, að bifreiðin hefur snúizt réttsælis. Hins vegar benda skemmdirnar á Ö 594 ekki til þess, að bifreiðin hafi verið þverstæðari á veginum en fram er komið í málinu.

Frekari ályktanir telja þeir að verði ekki leiddar með vissu af myndunum á dsj. nr. 8 og þeim skemmdum, sem lýst hefur verið.

Eftir vitnaframburðum og öðru, sem fram er komið í málinu, virðist ótvírætt leitt í ljós, að ökukonan á Ö 594 ekur á hægri ferð norður Reykjanesbraut. Þegar hún nálgast gatnamót Litluhlíðar, dregur hún úr ferðinni, gefur stefnuljós um hægri beygju og sveigir skáhallt inn á miðlínu brautarinnar. Eitt vitnið álítur, að framendi bifreiðarinnar hafi verið kominn yfir miðlínu hennar, og hefur ökukonan ekki neitað, að svo kunni að hafa verið, en þó að mjög litlu leyti. Öllum þeim, sem í bifreiðinni Ö 594 voru og fyrir rétt hafa komið, ber saman um, að R 8107 hafi borið að með miklum hraða og að ökukonan hafi snöggbeygt til vinstri, áður en áreksturinn varð.

Að lögum ber þeim, sem beygja til hægri, að gæta fyllstu varkárni gagnvart þeim ökutækjum, sem koma á móti, og fara ekki yfir miðlínu brautar, nema nægilegt svigrúm sé til umráða. Ökukona Ö 594 þykir ekki hafa gætt þess sem skyldi og verður því að bera sjálf nokkurn hluta sakarinnar.

Hins vegar hefur ökumaður R 8107 engan veginn gætt lögboðinnar varkárni gagnvart umferðinni, sem á móti kom, á jafnfjölförnum vegi. Hann veitir stefnuljósum Ö 594 ekki athygli, fyrr en rétt í því að áreksturinn verður, og gefst ekki tóm til neinna varnaraðgerða. Sterkar líkur benda því til, að hraði bifreiðarinnar hafi verið meiri en hann vill vera láta og að hann hafi ekki haldið sig sem skyldi á vinstri helmingi vegarins. Að öðrum kosti hefði hann auðveldlega átt að geta sveigt til vinstri, þar sem engin hindrun var frá gatnamótum Litluhlíðar, og forðast þannig slys eða stöðvað bifreiðina nær samstundis, sérstaklega þegar þess er gætt, að hann ekur upp á móti halla. Auk þessa virðast hemlar bifreiðarinnar ekki hafa verið í full-

komnu lagi, og bar honum því enn ríkari skylda til varkárni í akstri sínum.

Verður því að telja, að meginorsök slyssins sé ógætilegur akstur ökumannsins á R 8107. Þykir hann því eiga að bera meiri hluta sakarinnar.

Þegar öll málsatvik eru virt, þykir rétt, að stefndu bæti stefnanda ⅔ hluta sakarinnar, en stefnandi beri sjálfur ⅓ hluta.

Stefndu hafa ekki mótmælt upphæð viðgerðarreikninga tölulega, en talið viðgerðartímann of langan og orsakir dráttar á viðgerðinni ekki verið í ljós leiddar. Enn fremur hafa þeir mótmælt bótum fyrir afnotamissi sem of háum.

Hinir sérfróðu dómendur hafa yfirfarið viðgerðarreikinga þá, sem lagðir hafa verið fram. Af þeim sést, að nokkurt hlé hefur orðið á vinnu við bifreiðina, en þó ekki svo, að þeir telji óeðlilegt, þegar þess er gætt, að þurft hefur að spartsla og sprauta yfir skemmdirnar, en milli þess verður að líða nokkur tími. Má því að þeirra dómi telja viðgerðartímann eðlilegan. Eftir atvikum þykja bætur fyrir afnotamissi hæfilega ákveðnar kr. 2.200.00.

Niðurstaða málsins verður því sú, að dæma ber stefndu til að greiða stefnanda in solidum kr. 27.178.10 (kr. 24.978.10 + 2.200.00) auk vaxta, svo sem krafizt er, og kr. 4.800.00 í málskostnað.

Dóm þenna kváðu upp Kristján Jónsson borgardómari ásamt meðdómendum, Ágúst Hafberg forstjóra og Aðalsteini Hjálmarssyni bifvélavirkjameistara.

Dómsorð:

Stefndu, Leifur Þórhallsson og Samvinnutryggingar, Reykjavík, greiði in solidum stefnanda, Gunnari Skapta Kristjánssyni, kr. 27.178.10 ásamt 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1962 til greiðsludags og kr. 4.800.00 í málskostnað.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.