

Priðjudaginn 9. maí 1972.

Nr. 74/1971. **Margrét J. Hallsdóttir vegna sín og ófjárráða dætra sinna, Ásdísar Eddu, Hafdísar Höllu og Jóhönnu Báru Ásgeirsdætra,**
(Hörður Einarsson hdl.)

gegn

Hagtryggigu h/f, Haraldi Ólafssyni,
(Sigurður Sigurðsson hrl.)

og borgarstjóranum í Reykjavík f. h. borgarsjóðs (Benedikt Blöndal hrl.)

og

Hagtrygging h/f og Haraldur Ólafsson
gegn

Margréti J. Hallsdóttur vegna sín og ófjárráða dætra sinna, Ásdísar Eddu, Hafdísar Höllu og Jóhönnu Báru Ásgeirsdætra.

Dómenndur:

hæstarqttardómararnir Logi Einarsson, Benedikt Sigurjónsson, Einar Arnalds og Magnús Þ. Torfason og Einar Ingimundarson sýslumaður.

Bifreiðar. Dánarbætur. Skaðabótamál. Húsbóndaábyrgð. Lögveðréttur í bifreið.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjendur hafa áfrýjað máli þessu með stefnu 1. júní 1971, að fengnu áfrýjunarleyfi sama dag. Krefjast þær þess, að gagnáfrýjendum og stefnda verði dæmt að greiða þeim óskipt skaðabætur, Margréti J. Hallsdóttur persónulega kr. 2.011.437.00, vegna Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur kr. 272.013.00, vegna Hafdísar Höllu Ásgeirsdóttur kr. 352.465.00 og vegna Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur kr. 370.334.00, allar fjárhæðirnar með 7% ársvöxtum frá 2. október 1967 til greiðsludags. Þá krefjast aðaláfrýjendur málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, en þær höfðu gjafsókn í héraði, og með bréfi dómsmálaráðuneytisins 23. febrúar 1972 fengu þær gjafsókn fyrir

Hæstarétti. Enn krefjast aðaláfrýjendur viðurkenningar á lögveðrétti í bifreiðinni Ö 767 (áður R 7244) til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Gagnáfrýjendur, Hagtrygging h/f og Haraldur Ólafsson, hafa áfrýjað málinu með stefnu 15. júlí 1971, að fengnu áfrýjunarleyfi 5. s. m. Krefjast þeir sýknu af kröfum aðaláfrýjenda og málskostnaðar óskipt úr þeirra hendi bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi, borgarstjórinn í Reykjavík f. h. borgarsjóðs, krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og aðaláfrýjendum dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Málsatvikum er lýst í héraðsdómi.

Fram er komið, að nyrðri akbraut Miklubrautar var ekki skipt með varúðarlínu í merktar akreinar, sbr. 20. gr. reglugerðar nr. 61/1959. Það var óvarlegt af ökumanni bifreiðarinnar R 7244 að stöðva bifreiðina svo, að hún væri að hluta inni á hinni fjölförnu akbraut, þar sem leyfður var 60 km hámarkshraði, án þess að sett væri upp aðvörunarmerki um vegavinnu, sbr. lið A 9 í 3. gr. reglugerðar nr. 61/1959, en ökumanninum bar að gæta þess, að slíkt væri gert. Ber því eigandi bifreiðarinnar, gagnáfrýjandinn Haraldur Ólafsson, samkvæmt 68. gr. og 1. mgr. 69. gr. laga nr. 26/1958, sbr. nú 68. gr. og 1. mgr. 69. gr. laga nr. 40/1968, ábyrgð á tjóni því, er varð vegna árekstrar bifreiðanna. Gagnáfrýjandinn Hagtrygging h/f, sem selt hafði vátryggingu vegna bifreiðarinnar, er einnig fébótaskyldur samkvæmt 2. mgr. 74. gr., sbr. 70. gr. laga nr. 26/1958, sbr. nú 2. mgr. 74. gr., sbr. 70. gr. laga nr. 40/1968.

Bifreiðin R 7244 var í umrætt sinn í þjónustu stefnda við gatnahreinsun. Verkstjórnendum stefnda bar að sjá til þess, að sett væru upp aðvörunarmerki um vegavinnu, hæfilega langt fyrir aftan bifreiðina. Þar sem þessa var eigi gætt, ber stefndi einnig fébótaábyrgð á slysi þessu.

Ökumaður G 2918, Ásgeir heitinn Sigurgeirsson, ók í umrætt sinn á móti rísandi sól, og þykir mega við það miða, að sólbirta hafi hindrað útsýn hans. Þegar þessa er gætt og

litið er til árekstrarins og afleiðinga hans, er ljóst, að aksturs-
hraði Ásgeirs heitins í umrætt sinn hefur verið óhæfilegur,
sbr. 1. og 2. mgr. 49. gr. umferðarlaganna. Telja verður, að
þetta hafi verið meginorsök árekstrarins, og þykir hæfilegt
að telja Ásgeir heitinn hafa átt $\frac{3}{5}$ hluta sakar. Samkvæmt
þessu ber gagnáfrýjendum og stefnda að bæta aðaláfrýj-
endum $\frac{2}{5}$ hluta tjóns þeirra.

Kröfur sínar sundurliða aðaláfrýjendur þannig:

A. Kröfur Margrétar J. Hallsdóttur:

- | | |
|--|------------------|
| 1. Bætur fyrir missi framfæranda | kr. 1.811.437.00 |
| 2. Bætur fyrir þjáningar og röskun á
stöðu og högum | — 200.000.00 |

Samtals kr. 2.011.437.00

B. Kröfur Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur:

- | | |
|--|---------------|
| 1. Bætur fyrir missi framfæranda | kr. 72.013.00 |
| 2. Bætur fyrir röskun á stöðu og högum — | 200.000.00 |

Samtals kr. 272.013.00

C. Kröfur Hafdísar Höllu Ásgeirsdóttur:

- | | |
|--|----------------|
| 1. Bætur fyrir missi framfæranda | kr. 152.465.00 |
| 2. Bætur fyrir röskun á stöðu og högum — | 200.000.00 |

Samtals kr. 352.465.00

D. Kröfur Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur:

- | | |
|--|----------------|
| 1. Bætur fyrir missi framfæranda | kr. 170.334.00 |
| 2. Bætur fyrir röskun á stöðu og högum — | 200.000.00 |

Samtals kr. 370.334.00

Um A. Eftir uppsögu héraðsdóms hefur Bjarni Þórðar-
son tryggingastærðfræðingur tvívegis reiknað með líkinda-
tölum fjárhagstjón aðaláfrýjanda Margrétar J. Hallsdóttur
vegna missis eiginmanns hennar, miðað við að hún hefði
notið helmings af atvinnutekjum hans og hann helmings af

atvinnutekjum hennar. Þá er miðað við þær launabreytingar, sem orðið hafa frá síðustu reikningum tryggingastærðfræðingsins og í héraðsdómi getur. Samkvæmt reikningi hans 13. marz 1972 nemur verðmæti tekjutaps Margrétar vegna missis tekna Ásgeirs heitins þannig reiknað kr. 3.561.596.00, en verðmæti hálfra atvinnutekna hennar kr. 844.556.00. Þá nemur skírt verðmæti lífeyris hennar frá Lífeyrissjóði barnakennara kr. 1.384.967.00. Samkvæmt reikningi tryggingastærðfræðingsins 1. febrúar 1972 nam verðmæti mæðralauna Margrétar kr. 294.727.00 og verðmæti ekkjubóta frá Tryggingastofnun ríkisins kr. 456.271.00.

Fallast má á þá niðurstöðu héraðsdóms, að mæðralaun og ekkjubætur frá Tryggingastofnun ríkisins skuli koma til frádráttar, þegar ákveðið er tjón Margrétar, það er hér um ræðir.

Eins og í héraðsdómi er rakið, nýtur Margrét lífeyris frá Lífeyrissjóði barnakennara, en Ásgeir heitinn var aðili að þeim sjóði. Verður litið til þessara greiðslna, þegar tjónið er ákveðið.

Þegar gætt er þessara atriða og annars þess, sem hér skiptir máli, þykir fjárhagstjón aðaláfrýjandans Margrétar í þessu sambandi hæfilega ákveðið kr. 1.050.000.00.

Tjón hennar fyrir röskun á stöðu og högum þykir hæfilega ákveðið kr. 125.000.00.

Um B, C og D. Tjón ófjárráða barna aðaláfrýjanda Margrétar J. Hallsdóttur fyrir missi framfæranda og röskun á stöðu og högum er hæfilega ákveðið í héraðsdómi, til Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur kr. 80.000.00, Hafdísar Höllu Ásgeirsdóttur kr. 115.000.00 og Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur kr. 120.000.00.

Svo sem að framan hefur verið rakið, verða gagnáfrýjendur óskipt dæmdir til að greiða aðaláfrýjendum $\frac{2}{5}$ hluta tjóns þeirra, eða kr. 430.000.00 til Margrétar J. Hallsdóttur, kr. 32.000.00 til Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur, kr. 46.000.00 til Hafdísar Höllu Ásgeirsdóttur og kr. 48.000.00 til Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur ásamt 7% ársvöxtum af hverri fjárhæð frá 2. október 1967 til greiðsludags.

Stefndi, borgarstjórinn í Reykjavík f. h. borgarsjóðs, hefur ekki gagnáfrýjað máli þessu, og er hann því bundinn við fjárhæðir þær, sem dæmdar voru í héraðsdómi. Verður hann því dæmdur til að greiða framangreindar fjárhæðir ásamt vöxtum óskipt með gagnáfrýjendum, en auk þess til Margrétar J. Hallsdóttur vegna Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur kr. 16.000.00, vegna Hafðísar Höllu Ásgeirsdóttur kr. 23.000.00 og vegna Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur kr. 24.000.00 ásamt 7% ársvöxtum af hverri fjárhæð frá 2. október 1967 til greiðsludags.

Samkvæmt þessum úrslitum ber að dæma gagnáfrýjendur og stefnda óskipt til að greiða málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 210.000.00 og renni í ríkissjóð.

Allur gjafsóknarkostnaður málsins bæði í héraði og fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málssóknarlaun skipaðs talsmanns aðaláfrýjenda í héraði, kr. 80.000.00, og málssóknarlaun skipaðs talsmanns aðaláfrýjenda fyrir Hæstarétti, kr. 90.000.00.

Samkvæmt ákvæðum 4. mgr. 69. gr. laga nr. 26/1958 ber að viðurkenna lögveðrétt í bifreiðinni Ö 767 (áður R 7244) til tryggingar dæmdum fjárhæðum úr hendi gagnáfrýjenda.

Dómsorð:

Gagnáfrýjendur, Hagtrygging h/f og Haraldur Ólafsson, og stefndi, borgarstjórinn í Reykjavík f. h. borgarsjóðs, greiði óskipt aðaláfrýjanda Margréti J. Hallsdóttur sjálfri kr. 470.000.00, vegna Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur kr. 32.000.00, vegna Hafðísar Höllu Ásgeirsdóttur kr. 46.000.00 og vegna Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur kr. 48.000.00 ásamt 7% ársvöxtum af hverri fjárhæð frá 2. október 1967 til greiðsludags.

Stefndi, borgarstjórinn í Reykjavík f. h. borgarsjóðs, greiði Margréti J. Hallsdóttur vegna Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur kr. 16.000.00, vegna Hafðísar Höllu Ásgeirsdóttur kr. 23.000.00 og vegna Jóhönnu Báru Ásgeirs-

dóttur kr. 24.000.00 ásamt 7% ársvöxtum af hverri fjárhæð frá 2. október 1967 til greiðsludags.

Gagnáfrýjendur og stefndi greiði óskipt málskostnað í máli þessu bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 210.000.00, sem renni í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður málsins bæði í héraði og fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málssóknarlaun skipaðs talsmanns aðaláfrýjenda í héraði, Benedikts Sveinssonar hæstaréttarlögmans, kr. 80.000.00, og skipaðs talsmanns þeirra fyrir Hæstarétti, Harðar Einarssonar héraðsdómslögmans, kr. 90.000.00.

Viðurkenndur er lögveðréttur í bifreiðinni Ö 767 (áður R 7244) til tryggingar dæmdum fjárhæðum úr hendi gagnáfrýjenda.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 6. október 1970.

1.0.

1.1. Mál þetta var höfðað með stefnu, þingfestri 1. október 1968. Munnlegur flutningur fór fram í málinu 15. september 1970, og var málið dómtekið á þeim degi.

Stefnendur málsins eru Margrét J. Hallsdóttir, Melabraut 37, Seltjarnarnesi, og ófjárráða dætur hennar, Ásdís Edda, Hafdís Halla og Jóhanna Bára Ásgeirsdætur.

Stefndu eru Valdimar J. Magnússon framkvæmdastjóri f. h. Hagtryggingar h/f, Eiríksgötu 5, Geir Hallgrímsson borgarstjóri f. h. borgarsjóðs Reykjavíkur, Haraldur Ólafsson bifreiðarstjóri, Óðinsgötu 25, Reykjavík, og Guðmundur Sigurgeirsson, Grandavegi 31, Reykjavík.

Stefndi Guðmundur Sigurgeirsson er nú látinn, og hafa stefnendur fallið frá öllum dómkröfum á hendur honum og dánarbúi hans hér fyrir dóminum. Með bréfi dómsmálaráðherra, dags. 30. september 1968, fengu stefnendur gjafsókn til að höfða mál þetta.

Dómkröfur stefnenda hafa hækkað nokkuð undir rekstri máls-

ins. Hafa þær hækkanir á stefnukröfunum farið fram með samþykki allra aðilja.

Endanlegar dómkröfur stefnenda eru nú þær, að stefndu verði in solidum dæmdir til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 3.006.249.00 (um sundurliðun stefnukrafna vísast til 3.2) ásamt 7% ársvöxtum frá 2. október 1967 til greiðsludags og málskostnaðar úr hendi stefndu in solidum eftir gjaldskrá L. M. F. Í., eins og málið væri ekki gjafsóknarmál.

Loks hafa stefnendur krafizt staðfestingar á lögveðrétti í bifreiðinni R 7244, eign stefnda Haralds Ólafssonar, fyrir dæmdum fjárhæðum.

Af hálfu stefndu Haralds Ólafssonar og Hagtryggingar h/f hafa verið gerðar þær dómkröfur aðallega, að þeir verði með öllu sýknaðir af stefnukröfunum og stefnendum verði gert að greiða sinn kostnað sakarinnar að skaðlausu eftir mati réttarins.

Til vara er þess krafizt, að hinar umstefndu bótakröfur verði verulega lækkaðar og ábyrgð á þeim jafnframt skipt, þannig að þessir stefndu verði aðeins látnir bera óverulegan hluta þeirra, en málskostnaður verði felldur niður. Loks er mótmælt kröfu um lögveðrétt í bifreiðinni R 7244 fyrir dæmdum fjárhæðum.

Af hálfu stefndu Haralds Ólafssonar og Hagtryggingar h/f hafa verið gerðar þær dómkröfur aðallega, að þeir verði með öllu sýknaðir af stefnukröfunum og stefnendum verði gert að greiða sinn kostnað sakarinnar að skaðlausu eftir mati réttarins.

Til vara er þess krafizt, að hinar umstefndu bótakröfur verði verulega lækkaðar og ábyrgð á þeim jafnframt skipt, þannig að þessir stefndu verði aðeins látnir bera óverulegan hluta þeirra, en málskostnaður verði felldur niður. Loks er mótmælt kröfu um lögveðrétt í bifreiðinni R 7244 fyrir tildæmdum fjárhæðum.

Stefndi borgarsjóður Reykjavíkur hefur krafizt algerrar sýknu og málskostnaðar sér til handa að mati dómsins. Til vara hefur verið krafizt verulegrar lækkunar dómkrafna og að málskostnaður verði felldur niður.

2.0.

2.1. Þann 2. október 1967, um kl. 0830, ók Ásgeir Sigurgeirsson, eiginmaður stefnanda Margrétar Haraldsdóttur og faðir meðstefnenda, bifreið sinni, G 2918, sem er jeppi af Austin Gipsy gerð, austur Miklubraut, unz árekstur sá varð, sem síðar greinir frá. Bjart var af degi, þurrt og lágsett sól, sem skein beint í augu ökumanns.

Á sama tíma fór fram hreinsun á Miklubraut á vegum Reykjavíkurborgar. Af því tilefni hafði Reykjavíkurborg tekið á leigu vörubifreiðina R 7244, sem er af Chevrolet gerð. Eigandi hennar er stefndi Haraldur Ólafsson, en váttryggjandi stefndi Hagtrygging h/f. Stjórnandi bifreiðarinnar var hins vegar Guðmundur Sigurgeirsson, Grandavegi 31, Reykjavík, en hann er nú látinn. Bifreiðin ók á vegum vörubifreiðastöðvarinnar Þróttar, og virðist Guðmundur hafa farið með stjórn hennar umrætt sinn á vegum eiganda hennar.

Tveir starfsmenn Reykjavíkurborgar, þeir Höskuldur Ottó Guðmundsson verkamaður og Skúli Ísleifsson verkamaður, fóru með vörubifreiðinni og unnu að hreinsun götunnar umrætt sinn.

Byrjað var að hreinsa Miklubrautina frá Kringlumýrarbraut. Var bifreiðinni ekið meðfram götubrúninni til austurs, en áðurgreindir verkamenn mokuðu jafnóðum á bifreiðina, þar sem þess þurfti.

Engin varúðarmerki voru á vörubifreiðinni umrætt sinn né á akbrautinni, sem gáfu til kynna, að verið væri að vinna við bifreiðina. Á hinn bóginn sýnist búnaður bifreiðarinnar R 7244 hafa verið fullnægjandi að undanteknu númersljósi.

Pegar atburðir þeir gerðust, sem mál þetta er sprottið af, var bifreiðarstjóri bifreiðarinnar R 7244 nýbúinn að færa bifreiðina, og var hún nú staðsett við nyrðri götubrún Miklubrautar við mynni innakstursins að Shell-bensínstöðinni við Miklubraut. Framhluti vörubifreiðarinnar var kominn inn í innakstur þennan að nokkru leyti, en hægra afturhorn vörubifreiðarpallsins skagaði út í akbrautina. Vörubifreiðin var þá kyrrstæð, en bifreiðarstjóri hennar stóð á hemilsfetlinum, og mennirnir, sem unnu við hana, voru við vinstri hlið hennar aftarlega.

Í ómótmælttri matsgerð, sem fram hefur farið um stöðu bifreiðanna á því augnabliki, sem áreksturinn varð, kemur fram, að vegalengdin frá akbrautarkanti að miðlínu akbrautar er 3.75 m. Breidd innkeyrslu að Shell-bensínstöð var ekki nema 1.03 m, þar sem áreksturinn varð, og skagaði hægra pallhorn vörubifreiðarinnar því um 1.30 m inn á vinstri (nyrztu) akrein Miklubrautarinnar, þannig að aðeins voru 2.45 m hindrunarlausir framundan að miðlínu akbrautar. Breidd vörubifreiðarinnar var 2.28 m.

Eins og kunnugt er, var vinstri handar akstur á þessum tíma. Er nú ekki að orðlengja það, að bifreiðarstjóri G 2918 ók austur Miklubraut á vinstri (nyrztu) akrein.

Er hann kom á móts við innkeyrsluna á Shell-bensínstöðinni, sýnist hann hafa ekið viðstöðulaust á hægra pallhorn vörubifreiðarinnar. Árekstur þessi var mjög harður. Hús jeppabifreiðarinnar rifnaði af henni að mestu leyti, og ökumaður jeppabifreiðarinnar, Ásgeir Sigurgeirsson, sem var einn í bifreiðinni, sýnist hafa látizt samstundis.

Við áreksturinn kastaðist vörubifreiðin lítið eitt áfram, en jeppabifreiðin rann fram með henni og staðnæmdist við hægri hlið hennar.

2.2. Vitnið Guðmundur Guðmundsson var flokksstjóri hjá hreinsunardeild Reykjavíkurborgar. Hér fyrir dómi hefur hann skýrt frá málavöxtum á þá leið, að hann hafi séð, að rusl hafi dottið á götuna á svipuðum stað og slysið varð. Kvaðst vitnið hafa beðið áðurnefnda starfsmenn Reykjavíkurborgar, þá Höskuld Ottó Guðmundsson og Skúla Ísleifsson, að fara á vettvang ásamt vörubifreið til þess að hirða upp ruslið. Jafnframt hafi þeir átt að hreinsa lítils háttar frá niðurföllum. Nú sagði vitnið, að það væri ýmist, að hann færi sjálfur með í svipaðar eða áþekkar ferðir og þetta, en þó ekki nærri alltaf. Í slíkum tilfellum og þessum hafi bifreiðar þær, sem teknar hafi verið á leigu hjá Þrótti, yfirleitt verið merktar með vegavinnumerki, sem hafi verið sett á skjólborð, og hafi Reykjavíkurborg lagt til vegavinnumerkið. Vitnið sagði, að það hafi ekki verið sérstaklega brýnt fyrir sér, að slíkt vegavinnumerki ætti að fylgja vörubifreiðum, en vitnið kveðst hafa vitað, að slíkt vegavinnumerki hafi átt að fylgja. Um nánari framkvæmd slíkra gatnahreinsana sagði vitnið, að bifreiðarstjóri þeirrar bifreiðar, sem í hlut á, sitji inni í bifreiðinni og það sé tiltölulega lítil stund, sem bifreið stöðvi á hverjum stað, á meðan rusli sé komið á hana.

Vitnið Sveinbjörn Hannesson var yfirverkstjóri hjá hreinsunardeild Reykjavíkurborgar á þessum tíma. Hann sagði, að í slíkum tilfellum, sem hér um ræðir, taki Reykjavíkurborg vörubifreiðar á leigu frá Þrótti, en ráðningarskrifstofa Reykjavíkurborgar ráði bifreiðar þessar í vinnu til Reykjavíkurborgar. Hann upplýsti, að þegar götuhreinsun fari fram, sé það ýmist, að flokksstjóri sé á vettvangi eða ekki. Hann kvaðst ekki muna, hvort bifreiðar, sem unnu við götuhreinsun, hafi verið merktar með sérstöku aðvörunarmerki á þeim tíma, sem slysið varð, en hins vegar sagði hann, að nú væru sérstök aðvörunarmerki á vörubifreiðum, sem sendar séu í slíkar hreinsunarferðir.

Í framburði Guðmundar Sigurgeirssonar, bifreiðarstjóra G 7244,

hjá rannsóknarlögreglunni kemur fram, að hann hafi verið nýbúinn að færa bifreiðina og hafi hún verið staðsett við nyrðri götubrún í mynni útskotsins við innkeyrslu að bensínstöð Shell, þegar ekið hafi verið aftan á hana. Um það leyti hafi akbrautin verið þurr, mjög mikið sólskin og sólin lágsett og hafi hún verið í augu ökumanns þess, sem ekið hafi austur Miklubraut. Vörubifreiðin muni hafa skagað eitthvað með hægra afturhorn vörupallsins út í akbrautina, en engin varúðarmerki hafi verið á pallhorninu né á akbrautinni, sem gæfu til kynna, að um kyrrstæða bifreið væri að ræða eða verið væri að vinna við hana.

Hann sagði, að þegar um slíka atvinnu væri að ræða, æki hann aðeins stuttan spöl í einu og stæði þá ævinlega á hemlum bifreiðarinnar, til þess að hemlaljósinn geti gefið til kynna kyrrstöðu hennar.

Höskuldur Ottó Guðmundsson verkamaður skýrði svo frá hjá rannsóknarlögreglunni, að hann hafi farið til vinnu sinnar kl. 0720 og verið sóttur af ökumanni R 7244. Starfið hafi átt að byrja á því að hreinsa frá niðurföllum á Miklubrautinni og hafi þeir farið þangað, þegar vinnan hafi byrjað. Hafi þeir verið komnir að innkeyrslu að bensínstöð Shell og hafi bifreiðin verið komin inn innkeyrsluna að nokkru leyti, en þó hafi afturhorn bifreiðarinnar skagað út í akbrautina. Bifreiðin hafi verið kyrrstæð, en engin varúðarmerki hafi verið á akbrautinni né bifreiðinni, sem hafi sýnt, að vinna stæði þarna yfir. Þessi vinna hafi farið fram samkvæmt skipun verkstjóra hans.

Kvaðst vitnið hafa farið fyrst aftur fyrir vörubifreiðina ásamt vinnufélaga sínum til þess að athuga niðurfall þar og hafi sér þá verið litið vestur Miklubrautina. Taldi vitnið sig þá hafa séð bifreiðina G 2918 á leið austur brautina, en vitnið kvaðst ekkert geta sagt um hraða hennar, því að það hafi ekki veitt henni það mikla athygli. Taldi vitnið þó, að henni hafi ekki verið ekið ýkja hratt. Sagði vitnið, að þar sem ekkert hafi verið að gera fyrir þá vinnufélaga við niðurfallið, sem var fyrir aftan vörubifreiðina, þá hafi það sagt við vinnufélaga sinn, Skúla Ísleifsson, að koma upp á grasflötina norðanvert við Miklubrautina til þess að athuga, hvort nokkuð rusl væri þar. Kvaðst vitnið hafa verið komið rétt frá vörubifreiðinni upp á grasflötina, þegar það hafi heyrt smell, og kvaðst vitnið þá hafa séð, að þarna hefði orðið slys.

Vitnið gat þess, að þegar þeir hafi hafið vinnu sína, hafi ekkert sólskin verið, en þegar slysið hafi skeð, þá hafi verið að létta til, en samt ekki komið sterkt sólskin. Eftir slysið hafi verið mikil

sólbirta, sem muni hafa skinið í augu ökumanna þeirra, sem hafi átt leið austur Miklubrautina.

Skúli Ísleifsson verkamaður segir í skýrslu sinni hjá rannsóknarlögreglunni efnislega eins frá um tildrög slyssins og áðurgreindur Höskuldur. Hann sagði, að þegar þeir hafi byrjað að vinna, hafi verið sólarlaust, en um það leyti, sem slysið hafi skeð, hafi sólin verið komin upp, en hún hafi ekki skinið skært. Hann sagðist ekki hafa séð til ferða bifreiðarinnar G 2918, áður en slysið hafi skeð, og þess vegna ekkert geta sagt um ferð hennar.

Í skýrslu sinni hjá rannsóknarlögreglunni skýrði vitnið Ríkharð Meyvantsson vörubifreiðarstjóri svo frá: „Ég var á leið vestur Miklubraut á bifreið minni R 6227, og ók ég á vinstri akreininni. Engin umferð var á undan minni bifreið né á eftir, svo að ég hafði góða yfirsýn vestur brautina.

Þegar ég er rétt kominn að bensínstöð Shell, sem er sunnanverðu við Miklubrautina, tek ég eftir jeppabifreiðinni G 2918, sem ekið var austur Miklubrautina á hægri akreininni, og fannst mér bifreiðinni ekið á mikilli ferð. Ég var búinn að taka eftir kyrrstæðu vörubifreiðinni, nokkru áður en slysið varð, og sá ég menn vera að vana við hana.

Ég tek strax eftir því, að jeppabifreiðin stefndi á kyrrstæðu vörubifreiðina, og í bifreiðinni með mér var Karl, sem vinnur hjá Sláturfélagi Suðurlands við Grensásveg, og segi ég við hann: „Sérðu, nú ekur jeppinn á vörubifreiðina“, og eftir að ég er búinn að sleppa orðinu, þá tók ég eftir því, að hús jeppans splundrast.

Ég sá alveg að hverju stefndi með þessum akusturmáta ökumanns jeppans, og þar sem sólin var á eftir mér, sá ég þetta vel og var þess vegna nærri búinn að stöðva bifreið mína“.

Að öðru leyti skýrði vitni þetta svo frá, að mjög mikil sól hafi verið um þetta leyti og að hún hafi skinið í augu ökumanns þess, sem austur brautina hafi ekið, og kveðst vitnið hafa verið að furða sig á því, hvað ökumaður jeppabifreiðarinnar æki hratt, þar sem vitnið taldi víst, að sólarljósið væri honum til trafala við aksturinn. Kvaðst vitnið sjálft ekki hafa treyst sér til að aka án sólgleraugga, þótt undan sól væri.

Vitnið Charlot Andreas Lilaa hefur m. a. skýrt svo frá um málsatvik hjá rannsóknarlögreglunni: „Ég var farþegi í bifreiðinni R 6327, sem Ríkharð Meyvantsson ók, og var ferð okkar heitið vestur Miklubraut. Það mun hafa verið rúmlega kl. 0800, sem við vorum á þessari leið, og um þetta leyti var sólskin enn

ekki ýkja mikið. Við vorum staddir rétt austan við bensinstöð Shell, sem er þarna sunnanverðu við Miklubrautina, og vorum við að tala saman, og þá mun ég hafa litið í áttina til ökumanns eða til vinstri.

Á því augnabliki segir ökumaðurinn við mig „sérðu“ og bendir í áttina norður yfir akbrautina, og þá lít ég við og sé þá skæðadrífu af braki þeytast út í loftið“.

Vitnið kvaðst hafa verið búíð að veita báðum bifreiðunum athygli, áður en slysið skeði, þ. e. vörubifreiðinni, sem kyrrstæð hafi verið, og eins jeppabifreiðinni, sem ekið hafi verið austur Miklubraut. Hafi henni verið ekið á nokkuð mikilli ferð, en ekki neinum ofsahraða, og kveðst vitnið ekki hafa tekið eftir því, að ökumaðurinn gerði neina tilraun til þess að víkja frá hinni kyrrstæðu vörubifreið.

Tveir lögregluþjónar hafa gefið skýrslu um málsatvik. Fóru þeir báðir á vettvang strax eftir slysið. Skýrsla þeirra beggja er efnislega samhljóða um það, að sól hafi verið mjög lágt á lofti og að erfitt hafi verið að aka austur Miklubraut vegna hennar, þegar þeir héldu á slyssað.

3.0.

3.1. Í sóknarskjölum kemur fram, að vörubifreiðin hafi verið þannig staðsett, að pallur hennar hafi skagað út í Miklubrautina. Vörubifreiðin hafi verið stödd þarna á vegum Reykjavíkurborgar og hafi verkamenn verið með bifreiðinni við hreinsunarstörf.

Telja stefnendur, að með því að stöðva bifreiðina R 7244 á þeim stað og við þær aðstæður, sem hafi verið á slyssað, hafi bifreiðarstjórinn bakað sér bótaábyrgð samkvæmt 3. mgr. 69. gr. laga nr. 26/1958, þar sem hún hafi verið stöðvuð á ólögmatan hátt og þannig, að sórkostlegri hættu hafi valdið fyrir alla þá, sem hafi ekið eftir hinni fjölförnu Miklubraut. Telja stefnendur, að brot bifreiðarstjórans hafi verið verulegra fyrir þá sök, að hann hafi sjálfur horft á móti sól og því hafi honum mátt vera ljós sú hætta, sem af stöðu bifreiðar hans leiddi. Með þessu hafi bifreiðarstjórinn gerzt brotlegur við 37. gr., 43. gr., 51. gr., 54. gr. umferðarlaganna nr. 26/1958 og sé hann bótaskyldur samkvæmt þeim og almennum skaðabótareglum.

Eigandi bifreiðarinnar beri einnig ábyrgð samkvæmt 67. gr. og 68. gr. umferðarlaganna nr. 26/1958, en Hagtryggingu h/f sé meðstefnt samkvæmt heimild í 2. mgr. 74. gr. sömu laga.

Kröfur á hendur Reykjavíkurborg eru á því reistar, að hún

hafi séð um og borið ábyrgð á hreinsunarstarfinu. Sá starfsmaður Reykjavíkurborgar, sem ábyrgð hafi borið á verkinu, hafi eigi hirt um að setja upp varúðarmerki, enda þótt þau hafi verið til í eigu Reykjavíkurborgar og auðvelt hafi verið að koma þeim við. Slíkt hafi verið bótaskyld vanræksla, sem hafi bæði stofnað starfsmönnum Reykjavíkurborgar í stórhættu og öðrum vegfarendum. Telja stefnendur, að þessi vanræksla sé brot á 7. mgr. 66. gr. laga nr. 26/1958 per analogiam og beri Reykjavíkurborg af þeim sökum meðábyrgð á slysinu samkvæmt reglu um ábyrgð húsbónda á mistökum starfsmanna sinna.

Ekki telja stefnendur, að ástæða sé til sakarskiptingar í málinu. Þeir benda á, að um sé að ræða eina fjölförnustu götu bæjarins, þar sem leyfður sé 60 km hraði á klukkustund. Bannað sé að leggja bifreiðum við götu þessa og hafi því bifreiðarstjóri G 2918 verið grandalaus um hindrun þá, sem var á veginum. Þá sé og ekkert fram komið, sem bendi til þess, að bifreiðarstjóri G 2918 hafi ekið of hratt miðað við aðstæður.

3.2. Dómkröfurnar eru að verulegu leyti byggðar á örorkuútreikningi cand. act. Bjarna Þórðarsonar, og samkvæmt venju er ástæða til að rekja hér útreikning þennan í heild sinni:

„Hafnarfirði, 18. des. 1967.

Hr. hdl.

Benedikt Sveinsson,

Austurstræti 17, Reykjavík.

Skaðabótamál eftir Ásgeir Sigurgeirsson, Melabraut 47,

Seltjarnarnesi, vegna dauðaslyss 2. okt. '67.

Ásgeir Sigurgeirsson lézt af slysförum þann 2. okt. 1967. Ásgeir heitinn er sagður fæddur 8. júlí 1932 og hefur samkvæmt því verið 35 ára, er hann lézt.

Hann lét eftir sig ekkju, Margréti Hallsdóttur, fædd 16. júlí 1935, og þrjár dætur, Ásdísi Eddu, fædd 9. jan. 1956, Hafdísi Höllu, fædd 23. júní 1961, og Jóhönnu Báru, fædd 12. febr. 1963.

Samkvæmt staðfestum ljósmyndum af skattframtölum Ásgeirs heitins voru vinnutekjur þeirra hjóna þrjú síðustu almanaksárin fyrir slysið sem hér segir:

	Tekjur Ásgeirs:	Tekjur Margrétar:
Árið 1964	kr. 220.474.00	kr. 35.405.00
— 1965	— 251.800.00	— 50.799.00
— 1966	— 247.903.00	— 93.505.00

Ásgeir aflaði tekna sinna að langmestu leyti með kennslustörfum við Vogaskólann í Reykjavík. Skólaárið 1964—1965 gegndi hann skólastjórastörfum í veikindaforföllum skipaðs skólastjóra, og frá 1. sept. 1965 var hann lausráðinn yfir- og eftirlitskennari og 1. sept. 1967 fastráðinn sem slíkur.

Ég hefi áætlað Ásgeiri heitnum vinnutekjur, ef honum hefði orðið lífs auðið á tvo vegu.

I. Ég hefi umreiknað vinnutekjur áranna 1964—1966 til kauplags á slysdegi og síðan samkvæmt þeim breytingum, sem orðið hafa á launakjörum barnakennara. Þannig umreiknaðar nema tekjurnar kr. 304.516.00 fyrsta árið eftir slysdeg og kr. 307.900.00 á ári síðan. Samkvæmt venju geri ég ráð fyrir, að frú Margrét hefði notið tekna þessara til jafns við mann sinn, þegar frá þeim hefur verið dreginn framfærslueyrir til dætra þeirra, þar til þær hafa náð 16 ára aldri, sem ég geri ráð fyrir, að sé jafnhár barnalífeyri almannatrygginga.

Verðmæti þess tekjutaps, sem frú Margrét verður fyrir við fráfall Ásgeirs, reiknast mér nema á slysdegi: kr. 1.697.012.00.

Við þennan útreikning er notuð lífrenta á líf beggja, þar sem reiknað er með starfshæfu lífi fyrir hann.

II. Þessi launaáætlun gerir ráð fyrir: 1) Launum barnakennara samkvæmt 16. launaflokki opinberra starfsmanna, 2) launum fyrir yfir- og eftirlitskennarastörf, en þau nema nú kr. 6.486.00 á mán., eða kr. 77.832.00 á ári og 3) launum fyrir sumarstörf, sem ég áætla kr. 33.085.00 á ári, en Ásgeir heitinn starfaði tvö undanfarin sumur við Dvalarheimilið að Jaðri, og samkvæmt upplýsingum Jóhanns Björnssonar, gjaldkera Jaðarsnefndar, voru laun hans s.l. sumar kr. 32.000.00. Mér hefur ekki tekizt að afla upplýsinga um áætlaðar greiðslur fyrir aukakennslu, forfallakennslu og heimavinnu frá byrjun þessa skólaárs, sem hefði verið æskilegt í þessari launaáætlun.

Áætlaðar launatekjur samkvæmt 1), 2) og 3) nema kr. 288.211.00 fyrsta árið eftir slysið og kr. 290.377.00 á ári síðan.

Verðmæti tekjutaps frú Margrétar, reiknað á sömu forsendum og í fyrri áætluninni, nemur á slysdegi kr. 1.592.579.00.

Verðmæti tekjutaps vegna aukakennslu, forfallakennslu og heimavinnu reiknast mér nema á slysdegi kr. L · 5.99332, þar sem L er árleg laun fyrir þessa vinnu.

Á sama hátt verður að gera ráð fyrir, að Ásgeir heitinn hefði notið tekna frú Margrétar til jafns við hana. Hún mun hafa aflað tekna sinna árin 1964—1966 með ræstingarstörfum utan kr.

22.500.00 árið 1966, sem hún fékk fyrir störf við Dvalarheimilið að Jaðri. Ég hef umreiknað tekjurnar til kauplags á slysdegi og síðan samkvæmt þeim breytingum, sem orðið hafa á kaupþóxtum fyrir ræstinugu.

Reiknast mér ársmeðaltalið kr. 75.851.00 fyrsta árið eftir slysið og kr. 76.478.00 á ári síðan. Helmingur þess reiknast frá Margréti til tekna, og nemur verðmæti þess helmings á slysdegi kr. 457.235.00, sem skal dragast frá verðmæti tekjutaps hennar. Við þennan útreikning er notuð lífrenta á líf beggja, þar sem reiknað er með starfshæfu lífi fyrir hana.

Við fráfall Ásgeirs verður að telja, að dætur hans hafi misst framfærslueyri. Við útreikning á verðmæti þessa taps geri ég ráð fyrir, að framfærslueyririnn sé jafnhár barnalífeyri frá almannatryggingum og hefði greiðzt til fulls 16 ára aldurs.

Verðmæti þessa taps reiknast mér nema á slysdegi:

Fyrir Ásdísi Eddu	kr. 58.948.00
— Hafdísi Höllu	— 113.415.00
— Jóhönnu Báru	— 125.512.00

Í útreikningunum hefur hvergi verið gert ráð fyrir frádrætti vegna opinberra gjalda.

Við útreikninginn hefi ég notað 7% vexti p. a., dánarlíkur íslenskra karla og kvenna samkvæmt reynslu árána 1951—1960 og líkur fyrir missi starfsorku samkvæmt sænskri reynslu“.

Stefnendur hafa tvívegis látið reikna út tjón sitt að nýju og nú síðast 7. september 1970. Ekki þykir ástæða til þess að rekja útreikninga þessa nánar hér, enda eru þeir byggðir upp á sömu sjónarmiðum og hinn fyrsti að öðru leyti en því, að tekið hefur verið tillit til breytinga á kauplagi og barnalífeyri, frá því að fyrsti útreikningur fór fram.

Stefnukröfurnar eru nú miðaðar við síðasta útreikning tryggingafræðingsins þann 7. september 1970, og hafa stefnendur nánar sundurliðað dómkröfurnar þannig:

„A. Bætur til Margrétar J. Hall-
dórsdóttur fyrir missi framfæranda kr. 1.811.437.00
Sundurliðun:

Tekjutap byggt á 1) áætluðum
launum Ásgeirs heitins Sigurgeirs-
sonar sem barnakennara í 16.

launaflokkki opinberra starfsmanna, 2) launum hans fyrir yfirkennara- og eftirlitsstörf og 3) launum fyrir sumarstörf (miðað við störf Ásgeirs að Jaðri 1967). Samtals liðir 1)—3),	kr. 2.248.526.00
4) áætlað tekjutap vegna greiðslna fyrir aukakennslu, forfallakennslu og heimavinnu (40.000.00 kr. pr. annum 5.993 eftir formúlu Bjarna Þórðarsonar)	— 220.720.00

Kr. 2.469.246.00

Frá þessari tölu dregst helmingur áætlaðra vinnutekna Margrétar J. Hallsd.	— 657.809.00
--	--------------

Kr. 1.811.437.00

B. Miskabætur til Margrétar J. Hallsdóttur fyrir röskun á stöðu og högum, þjáningu etc.	kr. 200.000.00
Krafa vegna ekkjunnar:	
Samkvæmt A)	kr. 1.811.437.00
B) —	200.000.00
Samtals	kr. 2.011.437.00

Kröfur um bætur til dætranna sundurliðast svo:	
Ásdís Edda Ásgeirsdóttir:	
Fyrir missi framfæranda	kr. 72.013.00
Miskabætur	— 200.000.00
Hafdís Halla Ásgeirsdóttir:	
Fyrir missi framfæranda	— 152.465.00
Miskabætur	— 200.000.00
Jóhanna Bára Ásgeirsdóttir:	
Fyrir missi framfæranda	— 170.334.00
Miskabætur	— 200.000.00
Kröfur því samtals	kr. 3.006.249.00“.

Um verðmæti þeirra greiðslna, sem stefnendur fá frá ýmsum aðiljum, hefur verið lagt fram svohljóðandi skjal í málinu, samið af Bjarna Þórðarsyni, cand. act.:

„Skaðabótamál eftir Ásgeir Sigurgeirsson.

Þér hafið óskað eftir viðbótarútreikningum vegna skaðabótamáls eftir Ásgeir heitinn Sigurgeirsson yfirkennara, en ég hefi gert þrjá útreikninga vegna þessa máls, dags. 18. des. 1967, 15. júní og 7. sept. 1970. Þeir miða allir við sömu forsendur að öðru leyti en því, að þeir miða við mismunandi kaupgjald og barnalífeyrisupphæðir. Þér hafið óskað eftir útreikningi á verðmæti hinna ýmsu greiðslna, sem ekkja Ásgeirs heitins, frú Margrét Hallsdóttir, og dætur þeirra hjóna hafa öðlazzt rétt til við fráfali hans.

1. Mæðralaun. Frú Margrét öðlaðist rétt til mæðralauna, er hún varð ekkja, og á rétt á þeim, þar til yngsta dóttirin nær 16 ára aldri, eða til febrúarloka 1979. Mæðralaunin eru mismunandi há eftir því, hvað börn undir 16 ára aldri eru mörg. Nú eru árleg mæðralaun með þremur börnum eða fleiri kr. 51.756.00, með tveimur börnum kr. 25.872.00 og með einu barni kr. 4.764.00. Réttur til mæðralauna fellur niður, ef stofnað er til hjúskapar að nýju.

Verðmæti þeirra mæðralauna, sem frú Margrét öðlaðist rétt til, reiknast mér nema á dánardegi Ásgeirs heitins kr. 247.359.00.

Útreikningur þessi er miðaður við lífrentu á líf hennar, en hins vegar er ekki tekið tillit til hugsanlegrar lækkunar eða brottfalls mæðralaunanna vegna fráfalls einhverra af dætrunum eða hjúskapar.

2. Slysabætur frá Tryggingastofnun ríkisins.

Þar sem Ásgeir heitinn ók bifreið, er hann varð fyrir slysi því, sem varð honum að bana, öðlaðist frú Margrét rétt til ekkjubóta samkvæmt 37. gr. laga um almannatryggingar. Bætur þessar greiðast í átta ár og hafa numið þessum upphæðum:

Okt.—des. 1967	kr. 3.493.00 á mán.
Jan.—des. 1968	— 3.842.00 - —
Jan.—des. 1969	— 4.495.00 - —
Jan.—júní 1970	— 4.729.00 - —
Júlí 1970	— 5.675.00 - —

Verðmæti þessara slysabóta reiknast mér nema á dánardegi Ásgeirs heitins kr. 373.640.00, og er útreikningurinn miðaður við lífrentu á lífi hennar.

3. Makalífeyrir frá Lífeyrissjóði barnakennara.

Ásgeir heitinn var sjóðfélagi í Lífeyrissjóði barnakennara og

hafði verið það í 12 ár og 5 mánuði, er hann lézt. Frú Margrét öðlaðist rétt til makalífeyris úr sjóðnum, og nemur hann 32.42% af launum samkv. 16 launaflokki opinberra starfsmanna miðað við 8 ára starfsaldur. Lífeyrisgreiðslur hófust þremur mánuðum eftir lát Ásgeirs og nema nú miðað við kauptaxta 1. sept. s.l. kr. 83.488.00 á ári. Verðmæti þessara lífeyrisgreiðslna reiknast mér nema á dánardegi Ásgeirs heitins kr. 1.050.543.00, og er þá miðað við lífrentu á líf hennar.

Hins vegar missir hún af því að njóta með manni sínum þess ellilífeyris, sem hann hefði átt rétt til, ef hann hefði verið á lífi eftir 65 ára aldur og hún þá einnig verið á lífi. Einnig hefði hún öðlzt rétt til makalífeyris, ef hann hefði fallið frá á undan henni og sá makalífeyrir hefði farið hækkandi. Verðmæti þeirra lífeyrisréttinda, sem hún þannig tapar af, reiknast mér nema kr. 161.576.00, þannig að nettóverðmæti lífeyrisréttindanna nemur mismuninum hér á, eða kr. 888.967.00.

4. Lífeyrir til dætra Ásgeirs heitins.

Dætur þeirra hjóna öðlast rétt til barnalífeyris frá Tryggingastofnun ríkisins til fulls 16 ára aldurs og rétt til hálfss þess lífeyris til 16 ára aldurs og eins og hálfss þess lífeyris frá 16 ára aldri til 18 ára aldurs þannig, að samtals fá þær hver um sig einn og hálfan barnalífeyri til 18 ára aldurs. Ég hefi ekki reiknað út verðmæti þessara lífeyrisréttinda.

Við framangreinda útreikninga hefur ekki verið tekið tillit til opinberra gjalda. Þá hefur ekki verið greint frá launagreiðslum eftir lát Ásgeirs heitins.

Reiknigrundvöllur útreikninganna er hinn sami og í fyrri útreikningum“.

Kröfur stefnenda um miskabætur eru á því byggðar, að stefndur hafa orðið fyrir ástvinamissi og orðið að þola mikla röskun á stöðu og högum.

Krafa stefnenda um lögveðrétt er byggð á 69. gr., sbr. 67. gr. laga nr. 26/1958.

3.3. Kröfur stefndu Haralds Ólafssonar og Hagtryggingar h/f í máli þessu eru á því reistar, að þeir hafi enga sök átt á umræddu slysi og geti ekki borið ábyrgð á afleiðingum þess á þeim grundvelli né heldur verði ábyrgðin á þá felld á þeim forsendum. Það geti sízt orðið með því að vísa til atferlis ökumanns bifreiðarinnar R 7244, þar sem hann hafi enga möguleika haft til að afstýra slysinu og verði ekki með neinu móti um það kennt.

Í greinargerð þeirra segir, að Haraldur Ólafsson, sem sé vöru-bifreiðarstjóri að atvinnu, hafi ekki getað stundað það starf á undanförnum árum vegna lasleika. Því hafi aðrir ekið bifreið hans fyrir hann, en hún hafi tilheyrt vörubifreiðastöðinni Þrótti. Bifreiðin hafi verið á leigu hjá Reykjavíkurborg ásamt ökumanni, þegar slysið hafi orðið, og þannig á ábyrgð borgaryfirvalda. Hagsmunir þeirra hafi því verið fyrst og fremst þeir að fylgja í hvívetna þeim fyrimælum, sem um vinnuna voru gefin af hálfu vinnuveitandans.

Lögð er sérstök áherzla á það, að ökumaður bifreiðarinnar R 7244 eða eiganda hennar verði með engu móti sakaðir um neinn vanbúnað varðandi slysið. Varúðarmerki bifreiðarinnar hafi verið í góðu lagi og ökumaður hennar gætt allrar þeirrar varúðar, sem af honum verði krafizt, m. a. þess að staðsetja bifreiðina eins utarlega við götuna og aðstæður leyfðu. Er því haldið fram, að ef búnaður bifreiðarinnar sem ökutækis nái ekki til þess að veita fullkomið umferðaröryggi við þá vinnu, sem um sé að ræða, þá sé ekki við ökumann hennar eða eiganda að saka, heldur þann einan, sem vinnunni ráði. Vinna bifreiðarinnar hafi að þessu sinni verið unnin fyrir Reykjavíkurborg eftir þeim venjum, sem um slíka vinnu hafi myndast undir þeirri verkstjórn, sem séð hafi verið fyrir af hálfu borgarinnar. Það sé ekki á valdi annars en þess, sem kostnaðinn hafi af vinnunni og ábyrgð beri á henni, að sjá fyrir viðvörunarráðstöfunum eins og þeim, sem stefnendur telja hafa skort á slysstað.

Því er mótmælt, að bifreiðin hafi verið stöðvuð á ólöglegan hátt og ólöglega staðsett á götunni. Bifreiðin hafi þvert á móti verið við lögleg og nauðsynleg störf við viðhald götunnar og staðsett eftir því, sem venja hafi verið um þá vinnu. Hún hafi í fyllsta máta verið lögleg hindrun og meðal þess, sem menn megi jafnan búast við að mæta á förnum vegi og verði að taka tillit til við akstur sinn.

Á hinn bóginn telja þessir stefndu sannað í málinu með fram-burði vitna og skoðun á vettvangi, að ökumaður bifreiðarinnar G 2918 hafi ekið beint og viðstöðulaust aftan á vörubifreiðina án þess að verða hennar nokkru sinni var. Engin hindrun hafi verið á götunni, sem hafi byrgt honum sýn eða truflað hann við aksturinn. Hins vegar hafi hann ekið á móti lágsettri morgunsól, sem kunni að hafa blindað hann. Að vísu beri vitnunum ekki fyllilega saman um, hve sterkt sólskinið hafi verið, þegar slysið hafi skeð, en sýnt sé, að það hafi verið til mikils trafala við

akstur, þegar komið var á vettvang. Það sé frumkrafa, sem gera verði til hvers ökumanns, að hann viti, hvert hann sé að fara og hvað sé á veginum. Sé honum erfitt að gera sér grein fyrir þessu, verði hann skilyrðislaust að haga akstri sínum í samræmi við þær aðstæður. Séu umferðarlög nr. 26/1958 byggð á þessari grundvallarreglu, t. d. 1. og 2. mgr. 49. gr. laganna.

Ljóst sé af atvikum, að hinn látni ökumaður G 2918 hafi brugðizt þessari frumskyldu í þetta sinn. Hann hafi ekið bifreið sinni allt of hratt miðað við aðstæður og haldið leiðar sinnar án þess að vita, hvað framundan var. Sjónarvottum hafi verið ljóst, að hverju stefndi, og séð, að um feigðarakstur var að ræða. Telja stefndu því, að með tilliti til þessa virðist mega slá því föstu, að litlu skipti eða engu um aðdraganda slyssins, hvort vörubifreiðin hafi verið staðsett innar eða utar á götunni, þar sem atvik bendi til, að slysið hefði orðið allt að einu, þótt reynt hefði verið að auðkenna hana eða vinnustæðið með sérstökum aðvörunarmerkjum.

Varðandi varakröfu benda stefndu Haraldur Ólafsson og Hagtrygging h/f á, að ábyrgð á slysi hins látna hljóti að hvíla á honum sjálfum í yfirgnæfandi mæli, hvernig svo sem málið fari að öðru leyti. Auk þess telja þeir, að bótakröfur stefnenda séu til muna of hátt áætlaðar og eigi þetta einkum við um hinar umstefndu miskabætur. Varðandi bótakröfur varðandi missi framfæranda er þess krafizt, að lögð verði til grundvallar skattframtöl þriggja síðustu ára fyrir slysið. Enn fremur er á það bent, að ekki hafi verið tekið tillit til greiðslna þeirra, sem stefnendur eigi rétt á frá Tryggingastofnun ríkisins og lífeyrissjóði barnakennara. Þá hafi heldur ekki verið reiknað með frádrætti vegna opinberra gjalda og fríðinda í því sambandi.

Loks er kröfu stefnenda um viðurkenningu lögveðréttar mót-mælt, hversu sem málið fari, þar sem sérreglur umferðarlaga eigi ekki við um slysið.

3.4. Af hálfu stefnda borgarsjóðs Reykjavíkur hefur verið synjað bótaskyldu í fyrsta lagi af þeim sökum, að bifreiðin R 7244 hafi ekki verið í eigu borgarsjóðs né heldur hafi ökumaður þeirrar bifreiðar verið starfsmaður borgarsjóðs. Hafi verið um sök að ræða hjá ökumanni R 7244 í umrætt sinn, þá beri hann sjálfur alla bótaábyrgð ásamt skrásettum eiganda bifreiðarinnar samkvæmt umferðarlögum. Réttarsamband eiganda bifreiðarinnar R 7244 við borgarsjóð í umrætt sinn hafi verið venjulegt réttarsamband verkkaupa og verktaka, þar sem skrásettur eigandi bif-

reiðarinnar R 7244 sé verktaki, en ökumaður starfsmaður hans á hans ábyrgð.

Af þessum sökum hafi engin aðvörunarskylda hvílt á Reykjavíkurborg, hún hafi alfarið hvílt á bifreiðarstjóra. Til stuðnings þessari skoðun hefur verið vísað til 1. mgr. 26. gr., 1. mgr. 37. gr. og 52. gr. umferðarlaga nr. 26/1958.

Í öðru lagi er synjað um bótaábyrgð, þar sem skilyrði fyrir bótum vegna framkvæmda opinberrar þjónustu sé ekki fyrir hendi.

Í þriðja lagi er synjað bóta, þar sem staða bifreiðarinnar R 7244 geti ekki talizt saknæm í umrætt sinn og hafi ekki verið lagt öðru vísi en venja sé til og við hafi mátt búast og nauðsyn hafi krafizt.

Í fjórða lagi er því haldið fram, að ekki sé um bótaskyldu borgarsjóðs að ræða, þar sem slysið verði að teljast eigin sök öku-mannsins í bifreiðinni G 2918.

Varakröfur stefnda borgarsjóðs eru á því byggðar, að ökumaður bifreiðarinnar G 2918 hafi ekið ógætilega miðað við aðstæður umrætt sinn og átt sjálfur mestan þátt í slysinu. Um aðrar ástæður til lækkunar, sem nefndar hafa verið af hálfu borgarsjóðs, vísast til 3.3. Loks er þess krafizt, að vextir séu miðaðir við dómsuppsögu.

4.0.

4.1. Stefndi Reykjavíkurborg hefur skyldu til að sjá um framkvæmd hreinsunar á götum borgarinnar og ber kostnað af henni. Til fullnustu þeirrar skyldu hafði hún m. a. í þjónustu sinni vörubifreið frá vörubifreiðastöðinni Þrótti, eins og rakið hefur verið.

Samkvæmt 43. gr. og 6. mgr. 66. gr., per analogiam, laga nr. 26/1958 þar fyrirvarsmönnum hreinsunardeildar Reykjavíkurborgar að sjá svo um, að sú hreinsun færi fram, án þess að ónauðsynleg hætta skapaðist fyrir vegfarendur.

Umrætt sinn var vörubifreiðin stödd á hinni fjölförnu Miklubraut á svæði, þar sem leyfður er 60 km/klst. hámarkshraði. Á þeim stað, þar sem vörubifreiðin hafði staðnæmzt, er áreksturinn varð, er merkt akrein, en í e lið 5. mgr. 51. gr. laga nr. 26/1958 er lagt bann við því að stöðva eða leggja ökutæki á merktri akrein. Augljós hætta stafaði af stöðu vörubifreiðarinnar þarna á einni fjölförnustu götu borgarinnar, og var sú hætta stórlega

aukin við þau erfiðu akstursskilyrði, sem urðu um morguninn þann 2. október 1967, þegar áreksturinn varð.

Þegar athugaður er uppdráttur af aðstæðum, kemur í ljós, að með því að aka vörubifreiðinni um 8 metrum lengra til austurs inn á innaksturinn að Shell-bensínstöðinni, hefði mátt færa vörubifreiðina alveg út af akbrautinni. Þá er og ljóst af skjölum málsins, að viðeigandi og greinileg viðvörðunarkerki voru ekki sett upp, þar sem götuhreinsunin fór fram.

Því hefur að vísu verið haldið fram, að þessar síðargreindu ráðstafanir hefðu ekki dugað, eins og aðstæðum var háttað. Þessi mótbára verður þó að teljast ósönnuð. Samkvæmt framansögðu voru því verulegir misbrestir á því, að starfsmenn Reykjavíkurborgar fullnægðu skyldu sinni í sambandi við áður tilvitnuð lagaákvæði.

Ber því Reykjavíkurborg bótaábyrgð á tjóni vegna framangreinds slyss, sbr. 3. mgr. 69. gr. laga nr. 26/1958.

Í 2. 0. er því lýst, að vörubifreiðin R 7244, sem er í eigu stefnda Haralds Ólafssonar, hafi verið í vinnu hjá Reykjavíkurborg í umrætt sinn. Ekki verður þó talið, að það breyti þeirri skyldu vörubifreiðarstjórans að haga akstri og stöðu vörubifreiðarinnar í samræmi við framangreind ákvæði umferðarlaganna, sem áttu við þær aðstæður, sem urðu umrætt sinn.

Eins og að framan er rakið, skorti á, að þeim reglum væri framfylgt. Var því staða bifreiðarinnar ólögmat, eins og á stóð. Er því skráður eigandi vörubifreiðarinnar, stefndi Haraldur Ólafsson, einnig bótaskyldur samkvæmt 1. mgr. 69. gr. laga nr. 26/1958 á tjóni því, sem af umræddu slysi hlaut.

Stefndi Hagtrygging h/f var vátryggjandi umræddrar vörubifreiðar samkvæmt 70. gr. sömu laga. Samkvæmt þessari grein, sbr. 2. mgr. 74. gr. sömu laga, er því Hagtrygging h/f einnig bótaskyld.

Það þykir sýnt, að skyggni hafi verið lélegt framundan bifreiðinni G 2918 vegna sólbirthu, þegar Ásgeir Sigurgeirsson ók austur Miklubraut umrætt sinn.

Þykir nægjanlega í ljós leitt, að Ásgeir heitinn hafi ekið ógætilega miðað við aðstæður og þannig gerzt brotlegur við 49. gr. laga nr. 26/1958 og 46. gr. lögreglusamþykktar Reykjavíkur.

Af þeim sökum verða stefnendur sjálfir að þola nokkra skiptingu sakarinnar.

Þegar atriði eru virt, þykir hæfilegt, að stefndu beri in solidum $\frac{1}{3}$ hluta sakar en stefnendur $\frac{2}{3}$ hluta.

4.2. Verður nú vikið að dómkröfum stefnenda, en þær eru sundurliðaðar í 3.2.

Við ákvörðun tekjutaps Margrétar J. Hallsdóttur þykir eiga að miða við umreikning tryggingafræðingsins á vinnutekjum Ásgeirs heitins árin 1964—1966, eins og nánar er lýst í 3.2. Samkvæmt nýjasta útreikningi tryggingafræðingsins nemur tekjutap Margrétar samkvæmt ofangreindu kr. 2.370.372.00 að frádreginni upphæð, sem svarar til helmings af áætluðum vinnutekjum hennar sjálfrar, sem nemur samkvæmt sama útreikningi kr. 657.809.00, eða kr. 1.712.563.00.

Ásgeir heitinn var sjóðfélagi í lífeyrissjóði barnakennara samkvæmt lögum þar um. Sjóðfélagar inna af hendi skylduframlag í sjóðinn ásamt launagreiðendum og ríkissjóði í vissum tilvikum.

Við fráfali Ásgeirs heitins öðlaðist Margrét rétt til lífeyris úr sjóðnum, og nemur nettóverðmæti þeirra lífeyrisréttinda kr. 888.967.00, sbr. 3.2.

Um verðmæti þessara lífeyrisréttinda, sem ekkjan á þannig rétt á, þykir eiga að beita grunnreglunni í 1. mgr. 25. gr. laga nr. 20/1954 og virða þau til frádráttar á kr. 700.000.00, sbr. 264. gr. laga nr. 19/1940.

Við fráfali Ásgeirs heitins öðlaðist Margrét einnig rétt til mæðralauna og ekkjubóta að verðmæti samtals kr. 620.999.00. Þessar bætur þykja eiga að koma til frádráttar bótakröfunum.

Þegar framanritað er virt og annað það haft í huga, sem hér þykir skipta máli, þykja bætur Margrétar fyrir missi fyrirvinnu og vegna röskunar á stöðu og högum, sem hún þykir einnig eiga rétt á, hæfilega ákveðnar í heild kr. 425.000.00.

Telja verður, að þær Ásdís Edda, Hafdís Halla og Jóhanna Bára Ásgeirsdætur eigi rétt á bótum úr hendi stefndu vegna missis framfæranda, sem fari fram úr hinu lögskipaða meðlagi frá almannatryggingum og þeim lífeyri, sem þær að öðru leyti eiga von á (sbr. 3.2.).

Verður að reikna með, að verðmæti þeirrar framfærslu, sem þær hefðu notið frá föðurnum, hefði numið hærri upphæð en því nemur.

Þegar þau atriði eru virt, sem hér þykja skipta máli, þykja bætur hæfilega ákveðnar í einu lagi fyrir missi fyrirvinnu og röskun á stöðu og högum kr. 80.000.00 til Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur, kr. 115.000.00 til Hafdísar Höllu Ásgeirsdóttur og kr. 120.000.00 til Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur.

Samkvæmt framanrituðu bera stefndu in solidum $\frac{3}{4}$ hluta sakar,

og ber þeim því að greiða samtals til Margrétar J. Hallsdóttur kr. 255.000.00, til Ásdísar Eddu Ásgeirsdóttur kr. 48.000.00, til Hafdísar Höllu Ásgeirsdóttur kr. 69.000.00 og til Jóhönnu Báru Ásgeirsdóttur kr. 72.000.00.

Vexti ber að dæma af framangreindum fjárhæðum, og ákveðst vaxtafótur 7% á ári frá 2. október 1967 til greiðsludags.

Þá ber að dæma stefndu til að greiða stefnanda Margréti J. Hallsdóttur sjálfri og vegna barna hennar málskostnað, samtals kr. 80.400.00. Þar af hljóti skipaður talsmaður stefnenda kr. 60.000.00 í málflutningslaun.

Að lokum má fallast á kröfu stefnenda um viðurkenningu á lögveðrétti í bifreiðinni R 7244 fyrir framangreindum fjárhæðum, sbr. 69. gr. laga nr. 26/1958.

Stefán M. Stefánsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Jóni Birgi Jónssyni og Vilhjálmi Þorlákssyni verkfræðingum.

Dómsorð:

Stefndu, borgarstjóri f. h. borgarsjóðs Reykjavíkur, Hagtrygging h/f og Haraldur Ólafsson, greiði in solidum stefnanda, Margréti J. Hallsdóttur, sjálfri kr. 255.000.00 og f. h. Ásdísar Eddu kr. 48.000.00, f. h. Hafdísar Höllu kr. 69.000.00 og f. h. Jóhönnu Báru kr. 72.000.00 ásamt vöxtum af þeirri fjárhæð, sem reiknist 7% ársvextir frá 2. október 1967 til greiðsludags.

Stefndu, borgarsjóður Reykjavíkur, Hagtrygging h/f og Haraldur Ólafsson, greiði stefnanda Margréti J. Hallsdóttur sjálfri og f. h. greindra barna hennar málskostnað, kr. 80.400.00, þar af hljóti skipaður talsmaður hennar, Benedikt Sveinsson hæstaréttarlögmaður, kr. 60.000.00.

Lögveðréttur í bifreiðinni R 7244 er viðurkenndur fyrir framangreindum fjárhæðum.

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