

Föstudaginn 8. júní 1973.

Nr. 193/1971: Ólafur Markússon og
Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f
(Benedikt Blöndal hrl.)
gegn
Tómasi P. Sigurðssyni
(Jóhann Ragnarsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Bifreiðar. Árekstur. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar:

Héraðsdóminn kvað upp Rúnar Guðjónsson, fulltrúi sýslumanns í Rangárvallasýslu.

Áfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 15. desember 1971. Krefjast þeir þess, að þeim verði einungis dæmt að greiða stefnda kr. 38.254.00 með 7% ársvöxtum frá 27. nóvember 1970 til greiðsludags. Þá krefjast þeir þess, að málskostnaður í héraði falli niður, en stefnda verði dæmt að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti óskipt úr hendi áfrýjenda.

Fallast ber á þá úrlausn héraðsdóms, að áfrýjendum beri að bæta tjón stefnda að fullu.

Stefndi hefur eigi lagt fram viðhlítandi gögn fyrir kröfu sinni samkvæmt 1. kröfulið að fjárhæð kr. 1.692.00, og verður hún því eigi tekin til greina. Fallast má á ákvörðun héraðsdómara um kröfur samkvæmt 2.—7. kröfulið.

Með vísan til þessa ber áfrýjendum að greiða stefnda óskipt kr. 81.508.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 31. október 1970 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 45.000.00.

D ó m s o r ð :

Áfrýjendur, Ólafur Markússon og Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, greiði stefnda, Tómasi P. Sigurðssyni, óskipt

kr. 81.508.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 31. október 1970 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 45.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur aukadómþings Rangárvallasýslu 22. október 1971.

Mál þetta var dómtekið 29. september s.l. að loknum munnlegum málflutningi. Það er höfðað með dómsstefnu, útgefinni 4. ágúst 1971, og var stefnan birt lögmanni stefndu, en hann mætti í dóminum við þingfestingu málsins þann sama dag. Stefnandi er Tómas Þorsteinn Sigurðsson verkstjóri, Hlunnavogi 6, Reykjavík. Hann stefnir Ólafi Markússyni kjötmatsmanni, Hrafnskálum 8, Hellu Rangárvallasýslu, og Stefáni G. Björnssyni forstjóra, Hrefnugötu 10, Reykjavík, f. h. Sjóvátryggingarfélags Íslands h/f, Reykjavík. Dómkröfum breytti stefnandi til lækkanar við munnlegan málflutning. Kröfurnar eru nú þær, að stefndu verði in solidum dæmdir til að greiða stefnanda kr. 89.305.00 auk 10% ársvaxta frá 31. október 1970 til greiðsludags og málskostnað að mati réttarins. Af hálfu beggja hinna stefndu er þess krafizt, að þeim verði aðeins gert að greiða stefnanda kr. 38.254.00 með 7% ársvöxtum frá 27. nóvember 1970 til greiðsludags, en málskostnaður verði felldur niður.

Málavextir.

Bifreiðáárekstur varð um klukkan 1100 laugardaginn 31. október 1970 á þjóðvegnum rétt austan við brúna á Ytri-Rangá, þ. e. gegnt veginum Þrúðvangi, sem liggur inn í Hellukauptún. Skullu þar saman bifreiðarnar R 750, Rambler fólksbifreið, árgerð 1965, eigandi og ökumaður stefnandi, og L 163, Austin Gipsy, jeppi, árgerð 1962, eigandi og ökumaður stefndi Ólafur Markússon. Á lögregluskýrslu er skráð, að veðrið hafi verið heiðskírt, dagsbirta og færið þurrt, en yfirborð vegarins fast og malborið. Engin slys urðu á mönnum í árekstri þessum, en báðar bifreiðarnar urðu fyrir talsverðum skemmdum. Mál þetta er höfðað til bóta vegna tjóns stefnanda, og er Sjóvátryggingarfélagi Íslands h/f stefnt, þar sem keypt hafði verið ábyrgðartrygging vegna L 163 hjá því tryggingarfélagi.

Á árekstrarstað eru staðhættir þannig, eins og sýnt er á framlögðum uppdráttum og sést enda á framlögðum ljósmyndum, að

Suðurlandsvegurinn liggur þarna fram hjá Hellu, skammt frá kaupþúninu, og er vegurinn $7\frac{1}{2}$ metri á breidd. Á árekstrarstaðnum sker vegurinn, sem liggur frá Hellu, Suðurlandsveginn og liggur áfram suður að vöruskemmum, stórgripasláturhúsi og trésmiðju, sem eru skammt sunnan Suðurlandsvegarins. Einnig liggur gamall vegarslóði út frá þessum vegamótum, þó steinsnar austar, í suðausturátt. Austan vegarins að Hellu, en norðan Suðurlandsvegarins er benzínafgreiðsla, áföst við veitingaskála (grillskála). Biðskyldumerki er hægra megin vegar, þegar ekið er frá Hellu við vegamót Suðurlandsvegar, sem nýtur því aðalbrautarréttar.

Áreksturinn varð með þeim hætti, að bifreiðinni R 750 var ekið í austurátt eftir Suðurlandsvegi. Rétt áður en bifreiðin kom að vegamótunum að Hellu, tók ökumaður hennar eftir jeppabifreiðinni, sem ekið var frá Hellu á mjög hægri ferð. Jeppabifreiðin nálgadist vegamótin hægt, en hafði áður stöðvað við fyrrnefnt biðskyldumerki, sem er spölkorn frá sjálfum vegamótunum. Bifreiðinni R 750 var ekið hiklaust eftir Suðurlandsvegi í austurátt, eins og áður segir, þó mátti sjá á hjólförum, að dregið hafði verið úr ferð hennar, þegar nær dró að fyrrgreindum vegamótum. Þegar jeppabifreiðin var komin inn á miðjan Suðurlandsveginn, var ferð hennar snögglega aukin og henni ekið þvert yfir veginn, en bifreiðinni R 750 var í sama mund snögghemlað, og lenti vinstra framhorn R 750 framarlega á hægri hlið jeppans. Samkvæmt vitnisburði lögreglumannsins Sveins Ísleifssonar hér fyrir dómi mátti marka það á hjólförum í mölinni, að dregið hafði verið úr ferð bifreiðarinnar R 750 á 39 metra kafla, áður en áreksturinn varð, en raunveruleg hemlaför hafi verið á 11 metra kafla frá árekstrarstað.

Jafnframt uppdráttum af vettvangi árekstrarins, sem áður hefur verið minnt á, hafa verið lagðar fram í málinu fimm ljósmyndir (dskj. nr. 4) auk yfirlitsljósmynda slysstaðarins, og sýna þær nokkuð afstöðu bifreiðanna eftir áreksturinn og áverka á þeim, sem voru talsverðir.

Farþegar í bifreiðinni R 750 voru þeir Aðalsteinn Júlíusson vitamálastjóri, sem sat í framsæti við hlið ökumanns, og Gunnar Bergsteinsson, forstjóri Sjómælinga Íslands, sem sat í aftursæti bifreiðarinnar, stefndi Ólafur var einn í bifreiðinni L 163.

Skulu nú raktir framburðir aðilja og vitna um aðdraganda árekstrarins, eftir því sem efni þykja til.

Lögreglumaðurinn Sveinn Ísleifsson kom fyrir dóminn, eins og fram hefur komið, og staðfesti skýrslu sína á dskj. nr. 2 með þeirri

skýringu á lengd hemlafara bifreiðarinnar R 750, sem áður getur.

Stefnandi, Tómas Þorsteinn Sigurðsson, kvaðst hafa ekið með ca. 60 km/klst. hraða, þegar hann hafi ekið yfir brúna á Ytri-Rangá. Sá hann þá bifreið koma neðan úr Helluþorpi, en önnur umferð hafi ekki verið sjáanleg á veginum. Hann kvaðst hafa dregið úr hraða bifreiðarinnar, en hin bifreiðin hafi stöðvazt við biðskyldumerkið, sem er við vegamótin, en stefnandi kvað biðskyldumerkið vera nokkuð langt frá aðalveginum (Suðurlandsvegi). Stefndanda sýndist eðlilegt, að ökumaður hinnar bifreiðarinnar væri að þokast hægt að afleggjaranum eða að hann hygðist aka að benzínstöð, sem þarna er utan vegarins. Hann kvaðst þó, eins og áður greinir, hafa dregið nokkuð úr ferð bifreiðarinnar, þegar hann nálgæðist vegamótin, en þegar hann kvaðst hafa átt óekna nokkra metra að vegamótunum, hafi ökumaður hinnar bifreiðarinnar ekið rakleitt yfir veginn án þess að hika. Hann kvaðst hafa reynt að gefa hljóðmerki og sveigja bifreiðinni fram hjá til þess að forðast árekstur, en slíkt hafi ekki dugað og hefði árekstur ekki orðið umflúinn. Aðspurður kvaðst hann fullyrða að hafa ekið með 60 km/klst. hraða yfir brúna, enda hafi hann lesið það af hraðamælinum.

Stefndi Ólafur Markússon segir svo frá, að þegar hann ók út úr Helluþorpi, hafi hann stöðvað við biðskyldumerkið, sem er við þjóðveginn, enda geri hann það ætíð, þegar hann fari þarna um, sem sé á hverjum degi í sláturtíðinni. Hann kvaðst enga bifreið hafa séð koma eftir þjóðveginum, fyrr en hann var kominn inn á hann miðjan, en þá sá hann bifreið koma frá hægri. Hann kvaðst hafa ekið inn á þjóðveginn í öðru ganghraðastigi, en þegar hann hafi orðið hinnar bifreiðarinnar var, kvaðst hann hafa aukið hraðann með því að stíga fastar á olúgjöfina, en með þessu móti kvað hann hafa ætlað að reyna að sleppa yfir veginn, áður en árekstur yrði. Þegar stefnda var sýndur uppdráttur að vettvangi slyssins, dskj nr. 2, kvað hann uppdráttinn réttan að öðru leyti en því, að ákomustaðurinn hafi verið á hægri afturhorni bifreiðar sinnar, en síðan hafi hin bifreiðin runnið fram eftir bifreið sinni, eins og ljósmyndir á dskj. nr. 4 gefi til kynna. Hann kvað bifreið sína hafa þeytt upp í moldarbarð handan vegarins við áreksturinn.

Vitnið Gunnar Bergsteinsson, sem var farþegi í bifreiðinni R 750 og sat í aftursæti hennar, kvað hraða bifreiðarinnar R 750, áður en áreksturinn varð, hafa verið eðlilegan eða eins og venjulegt sé, að bifreiðar aki á þjóðvegum, en vitnið kvaðst ekki hafa

séð á hraðamæli. Vitnið kvaðst ekki hafa séð til ferða bifreiðarinnar L 163, fyrr en það leit upp, þegar því fannst verða snögg breyting á akstursmáta bifreiðarinnar R 750, en þá gizkar vitnið á, að um það bil 10—15 metrar hafi verið á milli bifreiðanna. Þegar vitnið leit upp, kvaðst það hafa séð bifreiðina L 163 á leiðinni þvert yfir þjóðveginn og heldur vinstra megin við bifreiðina, sem vitnið sat í. Það kveður ökumann bifreiðarinnar R 750 hafa hemlað og reynt að sveigja til hægri fyrir bifreiðina. Vitnið kvaðst ekki hafa orðið vart við, að ökumaður L bifreiðarinnar liti inn á þjóðveginn. Vitnið minnir, að ákoman á bifreiðina L 163 við áreksturinn hafi verið á hurðina hægra megin, og líklega fremst á hurðina. Vitnið kvað hraða bifreiðarinnar R 750 hafa verið þannig, að bifreiðin hafi verið stöðug á veginum, og gizkar á, að hraðinn hafi verið ca. 60—70 km/klst.

Vitnið Aðalsteinn Júlíusson, sem var farþegi í bifreiðinni R 750 og sat í framsæti hennar, skýrði svo frá, að þegar þeir hafi komið á hæðina fyrir ofan brúna á Ytri-Rangá, hafi það séð jeppabifreið stöðvaða við biðskyldumerkið við gatnamót þjóðveggar og vegarins að Hellukauptúni. Eftir því sem bifreiðin R 750 nálgast vegamótin, kvað vitnið jeppabifreiðina hafa ekið hægt nær vegamótunum, og þegar bifreiðin, sem vitnið var í, var komin, að því er vitnið telur, á brúarsporðinn austan megin, hafi ökumaður jeppabifreiðarinnar fyrst aukið ferðina og þá farið þvert yfir þjóðveginn í veg fyrir bifreiðina R 750. Þar eð jeppabifreiðin seig svo hægt að gatnamótunum, áleit vitnið, að ökumaður hennar væri að bíða eftir því, að bifreiðin R 750 færi fram hjá, og ætlaði síðan inn á þjóðveginn á eftir. Vitnið kvað ökumann bifreiðarinnar R 750 hafa gefið upp benzíngjöfina, þegar hann nálgast vegamótin, en áður hafi hann ekið á venjulegum þjóðvegahraða, gizkar á yfir 60 km/klst. hraða, enda auður og góður vegur. Síðan hafi hann hemlað, þegar hann sá, hvað verða vildi, en þá hafi verið nokkuð stutt á milli bifreiðanna. Aðspurt kvað vitnið bifreiðina R 750 hafa lent framantil á hægri hlið jeppabifreiðarinnar eða að sér hafi a. m. k. aldrei dottið annað í hug. Vitnið kvaðst hafa þekkt bifreiðina R 750 mjög vel, enda hafi það átt hana á undan stefnanda, og kveðst vitnið þess vegna hafa vitað, að þetta var eðlilegur þjóðvegahraði á bifreiðinni.

Eins og fram kemur á vettvangsuppdráttum og ljósmyndum á dskj. nr. 4, þá sveigði bifreiðin R 750 við áreksturinn til suðurs og inn á veginn, sem liggur að fyrrnefndu sláturhúsi o. fl. og stöðvaðist þannig, að afturendi hennar nam við árekstrarstað-

inn. Við áreksturinn sveigði bifreiðin L 163 til suðausturs og inn á hinn fyrrnefnda gamla vegarslóða og stöðvaðist þar skammt frá Suðurlandsvegi.

Dómarinn hefur farið á vettvang og kynnt sér staðhætti þar. *Málsástæður og lagarök.*

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að stefndi Ólafur eigi alla sök á árekstrinum og beri hann því ábyrgð á tjóni stefnanda svo og hið stefnda váttryggingarfélag, og eru kröfugerðin og stefnan byggð á lögum nr. 40/1968, 48. gr., 2. mgr., og 68. gr., sbr. 69. gr., 1. mgr., og 74. gr., 2. mgr., sömu laga.

Áður er rakið, hvernig stefnandi og tveir farþegar í bifreið hans lýsa því, hvernig áreksturinn varð. Af hálfu stefnanda er sök stefnda Ólafs byggð á þessari atvikalýsingu. Stefnandi kveður ökumann jeppabifreiðarinnar ekkert hafa reynt til þess að forðast árekstur. Jeppabifreiðinni (L 163) hafi verið ekið út á Suðurlandsveginn beint í veg fyrir R 750 þrátt fyrir biðskyldumerki, sem ökumaður L 163 virti ekki. Þegar í óefni var komið, hafi stefnandi reynt að forðast árekstur og hafi örugglega dregið úr tjóni með aðgerðum sínum, en ökumaður L 163 gerði ekkert til þess að forðast árekstur. Þá kveður stefnandi, að eftirtalin veigamikil atriði vilji hann sérstaklega undirstrika, en þau eru, að bifreiðinni R 750 hafi verið ekið á löglegum hraða og á réttum vegarhelmingi austur Suðurlandsveg. Hann vill leiðrétta skýrslu, sem tekin var af honum hjá rannsóknarlögreglunni í Reykjavík, og segir þar rangt eftir sér haft, þar sem segi: „Hraði sá, sem ég gaf upp, er ágizkun ein“, enda segi í sömu skýrslu, að skýrsla lögreglunnar í Rangárvallasýslu sé rétt, en þar sé eftir honum haft, að hann hafi ekið á um 60 km/klst. Farþegar í 750 beri og, að bifreiðinni hafi verið ekið á mjög eðlilegum hraða miðað við aðstæður. Með dskj. nr. 3 sé leiðrétt teikning af vettvangi, sem fylgi dskj. nr. 2, og sé leiðréttingin eftirfarandi: „Þar sem merkt er, að hemlaför hafi mælt 11—12 metrar, en hjólför og hemlaför hafi mælt samtals 39 metrar.“ Bifreiðin R 750 sé sjálfskipt og hafi hún verið með snjódekk, þegar umræddur árekstur átti sér stað. Hafi því lítið þurft að hægja, jafnvel nægilegt að gefa upp benzíngjöfina, til þess að slíkt markaði í malarveginn. Hemlar bifreiðarinnar hafi verið ný yfirfarnir.

Stefnandi vitnar í bókina „Akstur og umferð“ varðandi útreikning á hraða með hliðsjón af hemlunarvegalengd, svo og vitnar hann í danska bók, „Færdselen“, og kveður, að þær niðurstöður, sem fáiast í hér umræddu tilviki með útreikningi í samræmi við

þær reglur, sem upp eru gefnar í bókum þessum, renni stoðum undir þá fullyrðingu, að hann hafi ekið á löglegum hraða.

Stefnandi hefur sundurliðað kröfur sínar þannig:

1. Flutningur farþega frá árekstrarstað kr. 1.692.00
Upphaflega var kröfuliður þessi kr. 3.897.00, en við munnlegan málflutning lækkaði stefnandi hann, og kvað hann lækkunina nema kr. 7.00 pr. km., en þá greiðslu, sem kröfuliðurinn nú nemur, kveðst hann mundu hafa fengið frá vita- og hafnarmálastofnuninni, hefði hann farið á eigin bifreið.
2. Flutningur bifreiðarinnar R 750 frá árekstrarstað — 2.961.00
3. Endurrit lögregluskýrslu — 105.00
Við munnlegan flutning málsins kvaðst stefnandi fallast á það með stefndu, að þessi liður ætti undir málskostnað.
4. Varahlutir samkvæmt reikningi frá Vökli h/f — 31.498.00
5. Viðgerðarreikningur frá Bílaskálanum — 34.249.00
6. Áætlaður kostnaður á viðgerð, sem eftir er .. — 3.800.00
7. Dagpeningar í 20 daga á kr. 750.00 — 15.000.00

Alls kr. 89.305.00

Kröfuliðina hefur stefnandi stutt þeim rökum, að liðir 1 og 2 séu flutningur á farþegum og bifreiðinni R 750 frá árekstrarstað. Á reikning samkvæmt lið 1 hafi verið stimplað, að hann hafi verið færður á vissar framkvæmdir hjá vita- og hafnarmálastofnuninni, en hún eigi endurkröfurétt á hendur sér, þar sem stefnandi hafi tekið að sér að flytja þessa farþega. Flutningur á bifreiðinni R 750 stafi af því, að hún var óökufær og talið hagkvæmast að fá gert við hana í Reykjavík. Liður 3 skýri sig sjálfur. Liðir 4 og 5 séu reikningar fyrir viðgerð og varahlutum vegna árekstrarins. Um leið og þessi viðgerð fór fram, þá hafi stefnandi látið vinna sérstaklega við bifreiðina, til þess að of mikill munur yrði ekki á nýmáluðu og þeim hluta bifreiðarinnar, sem slapp við skemmdir, og þurfti hann að greiða fyrir það kr. 9.636.00, og er þetta óbeinn kostnaður, sem stefnandi kveðst þurfa að bera. Fulltrúar Sjóvátryggingarfélagsins hafi fylgt með viðgerðinni. Liður 6 sé áætlaður kostnaður á varahlutum og við-

gerð, sem eftir er að framkvæma. Er þar um að ræða felgu, króm-lista, stefnuljós og vinnu, sem áætlað er, að kosti kr. 3.800.00. Enn hafa varahlutir þessir ekki fengizt og muni stefnandi leggja fram reikninga, ef hægt verður að fá varahlutina og framkvæma viðgerðina, áður en málið yrði dómtekið. Liður 7, dagpeningar kr. 750.00 í 20 daga. Kveðst stefnandi hafa rekið mjög á eftir viðgerðinni og megi þakka sér, hve skamman tíma hún tók. Um upphæð dagpeninganna sé það að segja, að hann hafi bifreiðastyrk, þar sem hann tekur þær skyldur á sig að aka í þágu hafna- og vitamálastofnunarinnar. Að jafnaði aki hann 24000 km á ári. Á meðan á viðgerðinni stóð, hafi hann þurft að leigja sér bifreiðar til þess að uppfylla þær skyldur, sem honum höfðu verið lagðar á herðar. Fyrir utan slíkar beinar greiðslur þá hafi skapast óþægindi og útgjöld við að komast á vinnustað, en stefnandi býr að Hlunnavogi 6, en vinnustaður er í hinum enda bæjarins, að Seljavegi 32. Í nóvember var leigugjald fyrir bifreiðaleigubíl kr. 490.00 fastagjald á dag og kr. 5.00 á hvern ekinn km auk 11% söluskatts. Leigutaki varð sjálfur að greiða allt benzín. Miðað við notkun stefnanda í 20 daga, þá kveður hann þetta gera kr. 9.800.00 í fastagjald, kr. 6.575.00 í kílómetragjald og kr. 1.801.00 í söluskatt, eða samtals kr. 18.176.00. Sé því kröfunni fyrir dagpeninga stillt í hóf.

Kröfu sína um 10% ársvexti af stefnufjárhæð styður stefnandi þeim rökum, að hann hafi orðið að fá lán til að greiða viðgerðarkostnaðinn og annan útlagðan kostnað. Vart sé hægt að reikna með því, að einstaklingur hafi það mikið handbært fé, að hann geti greitt slíkar upphæðir án lántöku. Komi þá ekki annað en víxillán til greina, en víxilvextir séu 10—12% á ári. Sjóvátryggingarfélagið h/f hafi boðið að greiða helming heildartjóns, sem væri þá fullnaðargreiðsla, en með því boði viðurkenndi það sök L 163 að hluta. Því boði hafi verið hafnað sem fullnaðargreiðslu, en um leið farið fram á einhverja greiðslu upp í viðgerðarkostnaðinn með vísun til laga nr. 20/1954, 2. mgr. 24. gr. Deildarstjóri bifreiðadeildar tryggingarfélagsins hafi neitað að greiða nokkuð upp í kröfurnar, en endurtekið fyrra boð sitt, sem að ofan greinir.

Stefndu hafa stutt kröfur sínar þeim rökum, að atvik málsins hafi verið þau, að stefnandi hafi verið, eins og fyrr hefur verið lýst, á ferð í bifreið sinni R 750 austur um Hellu og lent þar í árekstri við stefnda, sem ekið hafi bifreið sinni L 163 inn á þjóðveginn í veg fyrir stefnanda, en hann hafi þá verið langt undan, en á svo mikilli ferð, að honum hafi ekki tekizt að stöðva bif-

reið sína, en hemlaför eftir hana hafi þó mælt 39 metra löng að sögn lögreglunnar í Rangárvallasýslu, dskj. nr. 2. Áreksturinn hafi verið svo harður, að báðar bifreiðarnar hafi stórskemmt, og sé ljóst, að bifreið stefnanda hafi ekki verið nærri stöðvuð, er áreksturinn varð. Af þessu og skýrslu stefnanda um atvik málsins sé ljóst, að hann hafi ekið mjög hratt og brotið gegn ákvæðum umferðarlaga um ökuhraða, ekki sízt þegar þess er gætt, að barna er þéttbýli og umferðar að vænta inn á þjóðveginn. Stefnandi hafi og séð til ferða stefnda Ólafs, en ökuhraði hans hafi reynzt of mikill og því hafi farið sem fór. Hins vegar verði svo að líta til þess, að stefndi Ólafur hafi ekið inn á þjóðveginn í veg fyrir stefnanda, og verði hann því einnig að bera nokkra sök á árekstrinum.

Eftir öllum atvikum og í samræmi við dómvenju hafi stefndi Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, sem selt hafi stefnda Ólafi ábyrgðartryggingu fyrir bifreið hans, talið rétt að skipta sök í máli þessu til helminga og hafi boðið stefnanda bætur í samræmi við það, en af hálfu stefnanda hafi því eindregið verið hafnað, að hann ætti nokkra sök.

Eftir að lögreglan í Rangárvallasýslu hafi gefið fyrstu skýrslu sína um árekstur þennan, hafi hún gefið aðra skýrslu, þar sem reynt sé að draga úr þeirri fullyrðingu fyrri skýrslunnar, að hemlaför eftir bifreið stefnanda hefðu mælt 39 metrar. Þessari viðbót sé mótmælt sem rangri, enda verði að gera kröfu til, að fyrsta skýrsla lögreglumanns um athuganir hans sé rétt.

Um fjárhæðir í sundurliðun kröfugerðar stefnanda hafa stefndu haldið fram eftirfarandi: Því er mótmælt, að stefndu eigi að taka þátt í kostnaði við að flytja farþega í bifreið stefnanda af árekstrarstað. Kostnaður við að flytja bifreið stefnanda er ekki vefengdur tölulega. Um kostnað við endurrit lögregluskýrslu hefur áður verið rætt. Fjárhæðum varahlutakostnaðar og viðgerðarreiknings er ekki mótmælt tölulega né heldur fjárhæð áætlaðs ólokans viðgerðarkostnaðar. Stefndu kveða engin rök hafa verið að því leidd, að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni af afnotamissi bifreiðar sinnar, sízt svo miklu, sem hann vilji vera láta. Verði hann að leggja fram gögn um rekstrarkostnað bifreiðarinnar og tekjur af henni, t. d. útdrátt úr skattskýrslu, til rökstuðnings þessum lið. Til samkomulags er þessi kostnaður þó viðurkenndur sem kr. 200.00 á dag í 20 daga, eða sem kr. 4.000.00.

Að öllu þessu athuguðu kveðast stefndu sundurliða fjárhæð dómkröfu sinnar því þannig:

1. Flutningskostnaður bifreiðar	kr. 2.961.00
2. Varahlutir	— 31.498.00
3. Viðgerðarkostnaður	— 34.249.00
4. Áætlaður ólokinn kostnaður	— 3.800.00
5. Afnotamissir	— 4.000.00

Samtals kr. 76.508.00

en af þeirri fjárhæð telja stefndu sér aðeins skylt að bæta stefnanda helming, eða kr. 38.254.00.

Niðurstaða.

Svo sem ljósmyndir og vettvangsuppdrættir gefa til kynna og áður hefur verið vikið að, varð árekstur bifreiðanna á syðri vegarbrún Suðurlandsvegjar, á mótum þess vegar og vegjarins, sem liggur frá kaupþúinu Hellu að vöruskemmum, sláturhúsi og trésmiðju sunnan Suðurlandsvegjarins.

Bifreiðin L 163 var að koma frá Hellu, en þar er biðskyldumerki við Suðurlandsveg, sem nýtur því aðalbrautarréttar, og hugðist ökumaður bifreiðarinnar aka þvert yfir þann veg og að áðurnefndu sláturhúsi sunnan vegjarins, en bifreiðin R 750 kom akandi eftir Suðurlandsvegi úr vesturátt og ætlaði áfram austur þann veg.

Sannað er í málinu, að stefndi Ólafur nam staðar við fyrrnefnt biðskyldumerki og ók síðan afar hægt að vegamótunum, en eins og áður er fram komið, er nokkur spölur að sjálfum vegamótunum.

Telja verður, að stefndi Ólafur hafi með akstursmáta sínum brotið gegn þeim ákvæðum umferðarlaga nr. 40/1968, sem tilgreind eru af hálfu stefnanda, en í framburði stefnda Ólafs sjálfs kemur fram, að hann veitti bifreiðinni R 750 ekki athygli, fyrr en hann var kominn inn á miðjan Suðurlandsveginn, enda þótt hann hafi ekið afar hægt, a. m. k. frá fyrrnefndu biðskyldumerki, þar sem hann hafði staðnæmzt, og í stað þess að stöðva þá bifreið sína, sem honum var skylt og hefði átt að vera auðvelt, jók hann hraðann snögglega þvert yfir Suðurlandsveginn og í veg fyrir bifreiðina R 750, sem þá var rétt komin að vegamótunum.

Fallast verður á það með stefnanda, að hann hafi haft réttmæta ástæðu til að ætla, miðað við akstursmáta stefnda Ólafs, fyrir áreksturinn, að hann (Ólafur) væri að þoka bifreið sinni að vegamótunum, á meðan stefnandi æki fram hjá þeim, eða að hann

ætlaði að benzínstöðinni, sem þarna er norðan Suðurlandsvegarins, rétt austan vegamótanna.

Telja verður engar sönnur fram komnar um það, að stefnandi hafi ekið of hratt eða með öðrum hætti ótilhlýðilega miðað við aðstæður, þannig að honum verði gefin nein sök á árekstrinum, og ber því stefndu in solidum að bæta tjón stefnanda að fullu.

Um fjárhæðir í sundurliðun kröfugerðar stefnanda skal fara sem hér segir: Kröfulið 1 var mótmælt af stefndu, og lækkaði stefnandi hann við munnlegan flutning málsins í kr. 1.692.00. Þykir dóminum stefnanda hafa tekizt að færa næg rök að því, að hann hafi tekið að sér flutning á umræddum mönnum, eins og atvikum málsins er háttað, og verður framangreind krafa hans, sem þykir hófleg, tekin til greina að öllu leyti. Kröfulið 2 hafa stefndu ekki mótmælt tölulega, og verður hann því tekinn til greina óbreyttur. Stefnandi hefur fallizt á, eins og áður er frá greint, að kröfuliður 3 falli undir málskostnað. Kröfulið 4 er ekki mótmælt tölulega, og verður hann því tekinn til greina óbreyttur. Kröfuliðum 5 og 6 er ekki mótmælt tölulega, og verða þeir því teknir til greina óbreyttir. Kröfulið 7 hafa stefndu mótmælt sem of háum, eins og áður er rakið. Dóminum þykir stefnanda ekki hafa tekizt að færa að því haldbær rök, að tjón hans vegna afnotamissis bifreiðarinnar hafi numið þeirri upphæð, sem krafizt er, en þegar öll gögn eru virt, þykja bætur þessar hæfilega ákveðnar kr. 9.000.00.

Samkvæmt framanskráðu ber stefndu að greiða stefnanda in solidum kr. 83.200.00 (kr. 1.692.00 + kr. 2.961.00 + kr. 31.498.00 + kr. 34.249.00 + 3.800.00 + 9.000.00) ásamt 7% ársvöxtum frá 31. október 1970 til greiðsludags.

Samkvæmt þessum úrslitum er rétt, að stefndu greiði stefnanda kr. 23.000.00 í málskostnað.

Dómsorð:

Stefndu, Ólafur Markússon og Sjóváttryggingarfélag Íslands, greiði in solidum stefnanda, Tómasi Þ. Sigurðssyni, kr. 83.200.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 31. október 1970 til greiðsludags og kr. 23.000.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.