

Úrskurðarorð:

Örn Sigfússon, fæddur 27. júní 1958, til heimilis að Hverfis-
götu 78, Reykjavík, skal sæta gæsluvarðhaldi í allt að 15
dögum.

Þriðjudaginn 21. október 1980.

Nr. 74/1978. **Ingimar Eydal og**
Brunabótafélag Íslands
(Ragnar Steinbergsson hrl.)
gegn
dánarbúi Jóns Þórs Egilssonar
(Gunnar M. Guðmundsson hrl.).

Bifreiðaárekstur. Umferðarlög. Útivist. Hafning máls.
Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörns-
son, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson, Sigurgeir Jóns-
son og Þór Vilhjálmsson.

Áfrýjendur skutu máli þessu til Hæstaréttar með stefnu
11. apríl 1978, að fengnu áfrýjunarleyfi 17. mars s. á. Áfrýj-
andi Ingimar Eydal krefst þess aðallega, að hann verði með
öllu sýknaður af kröfum stefnda, en til vara, að sök á árekstri
þeim, sem um er fjallað í málinu, verði skipt og stefndi tal-
inn eiga meginsök. Þá krefst hann málskostnaðar úr hendi
stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Brunabótafélag Íslands greiddi dómskuldina samkvæmt
héraðsdómi hinn 30. mars 1978. Það hefur engar kröfur gert
í málinu, og varð útivist af þess hendi undir rekstri máls-
ins fyrir Hæstarétti. Vegna útivistarinnar verður málið fellt
niður að því er félagið varðar.

Stefndi krefst þess, „að staðfest verði ákvæði hins áfrýj-
aða dóms um sök áfrýjandans Ingimars Eydal og fébóta-
ábyrgð áfrýjendanna beggja á bifreiðaárekstri þeim, er mál-

ið fjallar um, og að áfrýjendur verði dæmdir in solidum til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti að mati réttarins. Jafnframt er fallið frá rétti stefnda til greiðslna úr hendi áfrýjenda samkvæmt dómsorði hins áfrýjaða dóms, þar sem áfrýjandinn Brunabótafélag Íslands innti af hendi full greiðsluskil samkvæmt dómsorðinu hinn 30. mars 1978“.

Jón Þór Egilsson varð fjárráða hinn 10. júlí 1977, en hann lést hinn 1. desember 1979. Tók dánarbú hans þá við aðild málsins, sbr. 2. mgr. 54. gr. laga nr. 85/1936.

I.

Áfrýjandi Ingimar Eydal á lögvarða hagsmuni af því að fá dóm Hæstaréttar í máli þessu. Greiðsla Brunabótafélags Íslands á bótum samkvæmt hinum áfrýjaða dómi sviptir hann ekki þeim rétti. Eins og mál þetta er lagt fyrir Hæstarétt, verður að skilja dómkröfur málsaðilja svo, að nú sé einungis deilt um skiptingu sakar og fébótaábyrgðar vegna bifreiðaáreksturs þess, sem um er fjallað í málinu. Koma því fjárhæðir ekki til álita.

II.

Eyjafjarðarbraut naut aðalbrautarréttar, sbr. auglýsingu nr. 98/1968, og bifreiðinni A 1027 var ekið inn á og yfir hana af einkavegi. Ökumanni bifreiðarinnar A 1027 bar skilyrðislaust að víkja fyrir umferð um Eyjafjarðarbraut, sbr. 2. og 5. mgr. 48. gr. laga nr. 40/1968. Þessa gætti hann ekki.

Af gögnum máls er ljóst, að bifreiðinni A 6097 hefur verið ekið óhæfilega hratt miðað við aðstæður í umrætt sinn, sbr. 1. mgr., 2. mgr. og í lið 3. mgr. 49. gr. laga nr. 40/1968.

Ökumönnum beggja bifreiðanna mátti vera ljóst, að mikil hálka var og hemlunarskilyrði mjög slæm. Við þær aðstæður bar þeim báðum að sýna sérstaka varúð í akstri. Þegar allt það er virt, sem að framan er rakið, er hæfilegt að telja ökumennina eiga jafna sök á árekstri þessum.

Eftir þessum málsúrslitum verður að dæma stefnda, dánarbú Jóns Þórs Egilssonar, til að greiða áfrýjanda Ingimar Eydal málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst 150.000

krónur, en málskostnaður í héraði verður ekki dæmdur, eins og máli þessu er háttað.

Brunabótafélag Íslands áfrýjaði máli þessu í upphafi, eins og áður greinir. Verður því að dæma það til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst 50.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Málssókn þessi fellur niður að því er varðar Brunabótafélag Íslands, sem greiði stefnda, dánarbúi Jóns Þórs Egilssonar, 50.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Stefndi ber fébótaábyrgð gagnvart áfrýjanda Ingimar Eydal á helmingi þess tjóns, sem hann beið við árekstur bifreiðanna A 1027 og A 6097 hinn 24. febrúar 1976 og um er fjallað í máli þessu.

Stefndi greiði áfrýjanda Ingimar Eydal 150.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

S é r a t k v æ ð i

Þórs Vilhjálmssonar hæstaréttardómara.

Í héraði var mál þetta höfðað vegna Jóns Þórs Egilssonar gegn áfrýjandanum Ingimar Eydal og Brunabótafélagi Íslands, og var þess krafist, að þessir aðiljar greiddu in solidum bætur vegna bifreiðaslyss. Málssóknin gegn félaginu var heimil eftir 2. mgr. 74. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Hinn 30. mars 1978 greiddi Brunabótafélag Íslands Jóni Þór Egilssyni að fullu eftir héraðsdómi. Verður að byggja á því, að sú greiðsla hafi verið fyrirvaralaus, og mátti félagið af þeim sökum ekki áfrýja héraðsdóminum. Engu að síður stóð það að áfrýjuninni 11. apríl 1978, en útivist varð síðar af þess hálfu fyrir Hæstarétti. Ég er sammála þeirri niðurstöðu meiri hluta dómenda, að fella beri mál þetta niður að því er varðar Brunabótafélag Íslands.

Í héraði krafðist Ingimar Eydal sýknu, en til vara lækkunar kröfu Jóns Þórs Egilssonar. Hinn áfrýjaði dómur ber með sér, að í héraði var deilt um sök og að nokkru um fjárhæð tjóns. Dómkröfur áfrýjandans Ingimars hér fyrir dómi verður að skilja svo, að hann óski nú dóms um það, hver beri sök á árekstrinum, sem málið snýst um. Ekki var unnt að leggja dóm á málið í héraði, nema úr þessu atriði væri skorið, og er krafa áfrýjandans því ekki ný krafa að efni til. Þess er hins vegar að gæta, sem þegar er sagt, að fjárkrafa sú, sem dánarbú Jóns Þórs Egilssonar átti samkvæmt héraðsdómi, hefur nú verið greidd af Brunabótafélagi Íslands, og dánarbúið hefur ekki gagnáfrýjað málinu. Er ágreiningi þeim, sem um var dæmt í héraði milli áfrýjandans Ingimars og dánarbúsins, þar með lokið, en um ágreining áfrýjandans við aðra, svo sem Brunabótafélag Íslands eða váttryggingarfélag það, sem bifreið Jóns Þórs Egilssonar var tryggð hjá, verður ekki dæmt í þessu máli, eins og það er lagt fyrir Hæstarétt. Af þessu leiðir, að í málinu á áfrýjandi ekki lengur neina lögvarða hagsmuni. Ber því, að því er ég tel, að vísa því frá Hæstarétti.

Meiri hluti dómenda er ekki sammála því, sem nú var sagt. Verður efnisdómur lagður á málið. Eftir 53. gr., 1. mgr., laga nr. 75/1973 ber mér að greiða atkvæði um sakarskiptingu.

Ég er sammála því, að skipta beri sök til helminga.

Þá er ég sammála niðurstöðu meiri hluta dómenda um málskostnað.

S é r a t k v æ ð i

Sigurgeirs Jónssonar hæstaréttardómara.

Ég er sammála meiri hluta dómenda fram að II. lið dóms þeirra. Ég er hins vegar ekki sammála þeim um skiptingu sakar og tel, að forsendur dómsins ættu að öðru leyti að vera svo sem hér greinir:

Svo sem greinir í héraðsdómi, varð árekstur sá, sem mál þetta reis út af, seint að kveldi 24. febrúar 1976. Samkvæmt lögregluskýrslu, sem er í samræmi við annað, sem fram hef-

ur komið, var snjór á akbraut og hált. Um yfirborð vegar sagði Jón Þór Egilsson, ökumaður bifreiðarinnar A 6097, sem ók suður Eyjafjarðarbraut, í framburði fyrir lögreglu, að „mikil hálka hafi verið á veginum og hemlunarskilyrði því mjög slæm“. Hann kvaðst hafa ekið með um 70 km hraða um það leyti, er hann nálgadist Ferðanesti, en hraðinn hafi alls ekki verið meiri en 55—60 km, þegar árekstur varð. Er hann nálgadist nyrðri innkeyrslu að Ferðanesti, kvaðst hann hafa tekið eftir bifreiðinni A 1027 og taldi bifreið sína hafa verið um það bil á móts við verslunarhúsið, er bifreiðinni A 1027 var ekið austur á veginn. Auk farþega í bifreiðinni A 1027 var aðeins eitt vitni að árekstrinum og aðdraganda hans. Vitni þetta, Helgi Pálmar Aðalsteinsson, lýsir hraða A 6097 með svipuðum hætti og ökumaður, þannig að leggja þykir mega framburð ökumannsins, Jóns Þórs, til grundvallar um það atriði. Vitnið lýsir síðan hemlun bifreiðarinnar A 6097 og hvernig hún snerist til vinstri að framan og rakst á bifreiðina A 1027, sem þá var komin yfir á austur hluta vegarins og að nokkru leyti orðin rétt fyrir miðað við akstursstefnu til norðurs. Sama vitni segir mikla hálku hafa verið á árekstrarstað og hemlunarskilyrði því mjög slæm. Á afstöðuteikningu lögreglu sést „skrensfar“ vinstra afturhjóls A 6097 á eystri vegarhelmingi. Einnig er þar merktur staður, sem framrúða bifreiðarinnar A 1027 er talin hafa legið á eftir áreksturinn, en staður þessi er á vegaruppfyllingu austan akbrautar.

Verður að telja, að bifreiðinni A 6097 hafi verið ekið með óhæfilegum hraða miðað við aðstæður í umrætt sinn og ökumaður með þeim akstursmáta brotið 1. mgr. og 2. mgr. 49. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Vegna of mikils hraða missti ökumaður stjórn á bifreið sinni, er bifreiðinni A 1027 var ekið inn á veginn, með þeim afleiðingum, að bifreið hans lenti á röngum vegarhelmingi gagnstætt reglum 1. mgr. 45. gr. og 1. mgr. 47. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Í héraðsdómi er þess réttilega getið, að samkvæmt mælingum séu 50 metrar frá norðurkanti Flugvallarafleggjara

að norðurbrún nyrðri inn/útkeyrslu Ferðanestis. Hins vegar er þar ekki getið um, að samkvæmt sömu mælingu eru 64 metrar frá síðargreinda staðnum að norðurbrún syðri inn/útkeyrslu, en hún er sjálf 30 metra breið. Frá norðurbrún nyrðri inn/útkeyrslu að miðri syðri inn/útkeyrslu, þar sem líklegt er, að bifreiðin A 1027 hafi verið, er henni var ekið af stað austur yfir veginn, eru 79 metrar, en 129 metrar að norðurkanti Flugvallarvegar. Þar eða norðan hans taldi áfrýjandi bifreiðina A 6097 hafa verið, er hann hugðist aka inn á Eyjafjarðarbraut.

Um þátt áfrýjanda í árekstrinum þykir verða að leggja til grundvallar framburð vitnisins Helga Pálmars Aðalsteins-sonar um það, hvar bifreiðin A 6097 hafi verið stödd, er bifreiðinni A 1027 var ekið inn á Eyjafjarðarbraut. Vitnið kvað A 6097 þá hafa verið á móts við nyrðri innkeyrsluna að Ferðanesti, jafnvel frekar norðar. Þessi staður er því eigi nær þeim stað, er A 1027 var ekið inn á Eyjafjarðarbraut, en um 80 metra. Það tekur tæplega 5 sekúndur að aka þá vega-lengd með 60 km hraða á klst. Auðvelt er að komast yfir eina akrein á vegi eða vegarhelming á þeim tíma, ef rösklega er að því staðið.

Bifreið áfrýjanda var ekið af einkavegi inn á veg, sem naut aðalbrautarréttar samkvæmt auglýsingu nr. 98/1968. Vegna hinna slæmu akstursskilyrða mátti áfrýjandi búast við því, að hann yrði svífaseinni í för yfir veginn en við góðar aðstæður. Var því óvarlegt af honum að aka út á Eyjafjarðarbraut, er bifreið kom eftir veginum, þó að hann gæti tæplega búist við þeim ökuhraða, sem var á A 6097 miðað við akstursskilyrði. Hefur hann því ekki gætt ákvæða 2. og 5. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Samkvæmt því, sem rakið hefur verið, er í ljós leitt, að ökumaður bifreiðarinnar A 6097 hefur ekið með meiri hraða en lögleyfður er og eigi getað stöðvað bifreiðina, er hann taldi það nauðsynlegt, heldur misst stjórn á henni, þannig að hún lenti á vegarhelmingi þeim, sem ætlaður er umferð úr gagnstæðri átt. Ber hann því höfuðábyrgð á árekstrinum. Þá hefur áfrýjandi fellt á sig hluta ábyrgðar á árekstrinum

með röngu mati sínu á einhverjum eða öllum eftirgreindum þáttum: fjarlægð og hraða aðkomandi bifreiðar og þeim tíma, sem hann þurfti til að aka yfir vestari vegarhelming Eyjafjarðarbrautar.

Þykir sök hæfilega skipt þannig, að stefndi beri 2/3 hluta, en áfrýjandi 1/3 hluta.

Ég er sammála málskostnaðarákvæði í dómi meiri hluta dómenda að því er varðar Brunabótafélag Íslands, en tel, að málskostnaður eigi að falla niður að öðru leyti.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 28. júní 1977.

Mál þetta, sem dómtekið var 14. júní sl., er höfðað með stefnu, birtri 18. janúar 1977, af Agli Jónssyni bónda, Syðri-Varðgjá, Öngulsstaðahreppi, Eyjafjarðarsýslu, f. h. ólöggráða sonar síns, Jóns Þórs Egilssonar, til heimilis á sama stað, gegn Ingimar Eydal hljóðfæraleikara, Byggðavegi 101, Akureyri, og Brunabótafélagi Íslands, Laugavegi 103, Reykjavík, til heimtu skaðabóta að fjárhæð kr. 311.300 með hæstu lögleyfðu vöxtum, nú 13% p. a., frá 25. febrúar 1976 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu skv. gjaldskrá LMFÍ.

Stefnandi krefst þess, að stefndu verði dæmdir til að greiða umkrafðar fjárhæðir in solidum.

Af hálfu stefndu er þess krafist, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að sök verði skipt í málinu og stefnandi látinn bera meginhluta hennar auk þess sem stefnukröfur verði lækkaðar. Enn fremur krefjast stefndu þess, að þeir fái greiddan málskostnað úr hendi stefnanda að mati réttarins.

Málsatvikum er þannig lýst í stefnu:

„Málavextir eru þeir, að um kl. 11.00 að kveldi 24. febrúar 1976 ók Jón Þór Egilsson bifreið sinni A-6097, sem var Toyota Crown fólksbifreið, suður Eyjafjarðarbraut. Hann var einn í bifreiðinni. Veður var bjart, snjór á jörðu og hált.

Er Jón Þór nálgast þjónustustöðina Ferðanesti vestan megin vegarins og honum á hægri hönd, var bifreiðinni A-1027, Skoda fólksbifreið, ekið af athafnasvæði Ferðanestis inn á Eyjafjarðarbraut þvert í veg fyrir bifreið Jóns Þórs, sem þá var skammt undan. Bifreið þessi er eign stefnda Ingimars, hann ók bifreiðinni, kona hans og börn voru farþegar. Bifreið þessi var tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá hinu stefnda váttryggingarfélagi.

Jón Þór Egilsson nauðhemlaði þegar er stefndi Ingimar ók þannig í veg fyrir hann, en árekstri varð ekki afstýrt. Varð hann harður og hlaust af mikið eignatjón, m. a. eyðilagðist bifreið Jóns Þórs. Ennfremur meiddist stefndi Ingimar.“

Af hálfu stefndu er málsatvikum þannig lýst í greinargerð: „Málsatvik eru þau, að um kl. 11.00 þriðjudagskvöldið 24. janúar (sic) 1976 ók sonur stefnanda, Jón Þór Egilsson, bifreið sinni, A-6097, á mikilli ferð suður Eyjafjarðarbraut og á bifreið stefnda Ingimars, A-1027, á eystri vegarhelmingi Eyjafjarðarbrautar gegnt þjónustustöðinni Ferðanesti. Við ákeyrsluna slasaðist Ingimar verulega, og bifreið hans eyðilagðist, og kona hans og börn, er voru með honum í bifreiðinni, hlutu höfuðhögg og mörðust illa. Hafði Ingimar ekið til austurs inn á Eyjafjarðarbraut af syðri innkeyrslu við Ferðanesti og var kominn á sinn hægri vegarhelming í stefnu norður götuna, er bifreið Jóns Þórs kom á móti honum á öfugum vegarhelmingi, og skipti engum togum, að bifreið Jóns Þórs skall á vinstri hlið bifreiðar Ingimars, sem reyndi að sveigja undan til hægri. Við áreksturinn kastaðist bifreið Ingimars út af veginum og stöðvaðist á uppfyllingu utan vegar, en bifreið Jóns Þórs snérist í öfuga akstursstefnu. Er Ingimar ók inn á Eyjafjarðarbraut, kvað hann bifreið Jóns Þórs hafa verið norðan afleggjarans að Akureyrarflugvelli, og var því langt milli bifreiðanna, en Jón Þór, sem ók á miklum hraða, nauðhemlaði og kvað bifreið sína hafa runnið eins og sleða yfir á austurhelming vegarins og lítið dregið úr ferð. Er slysið skeði, var frost, mikil hálka og hemlunarskilyrði mjög slæm.“

Ítarleg og greinargóð lögregluskýrsla af árekstrinum var lögð fram í málinu ásamt ljósmyndum. Lögmenn aðilja lýstu því yfir, að þeir mundu ekki leiða aðiljana né heldur þá, sem urðu vitni að árekstrinum, þar sem lögregluskýrsla væri svo ítarleg.

Þá hafa verið lagðar fram fjarlægðarmælingar lögreglunnar á Akureyri á árekstursstaðnum og í grennd. Þar kemur fram, að skammt sunnan móta Lækjargötu og Eyjafjarðarbrautar er umferðarmerkið B12 (það er sérstakri takmörkun hámarks hraða lokið), en frá því merki að norðurbrún flugvallarafleggjara eru 2.2 km. Breidd flugvallarafleggjarans er 7 m, og frá suðurbrún hans að norðurbrún nyrðri út/innaksturs Ferðanestis eru 43 m. Breidd nyrðri út/innaksturs Ferðanestis er 22 m. Kantur, sem afmarkaður er með staksteinum austan Ferðanestis, er 43 m á lengd og syðri út/innakstur Ferðanestis er 30 m á breidd, eða samtals 2,344 km. Samanlögð breidd út/innaksturs svo og kanturinn

austan Ferðanestis er mesta sjáanlega lengd athafnasvæðis Ferðanestis. Í lögregluskýrslu segir, að á árekstursstað sé vegur hallalaus, tvíbreiður og beinn.

Í skýrslu, sem tekin var af ökumanni A 6097 á árekstursstað, segir m. a. svo: „Ökumaður A-6097 kvaðst hafa ekið suður Eyjafjarðarbraut, og kvaðst hann hafa ekið á ca 60 km hraða m. við klst. Hann kvaðst hafa verið kominn skammt suður fyrir afleggjara að flugvælinum, þegar hann hefði farið að draga úr hraða, sökum þess að þar skammt sunnar endaði malbikaði hluti vegarins. Hann kvaðst síðan hafa ekið á ca 50 km hraða m. við klst. á þriðja hraðastigi bifreiðarinnar og hefði hann ekið því sem næst á miðjum vegi, sökum þess að hálka hefði verið allmikil á veginum.“ Í skýrslu, sem Jón Þór Egilsson gaf fyrir lögreglu 25. febrúar 1976, segir m. a. svo: „Klukkan rúmlega 23.00 í kvöld ók ég bifreið minni A-6097 suður Norðurlandsveg á leið heim til mín. Er ég nálgadist nyrðri innkeyrsluna að Ferðanesti, þá sá ég, að Skodabifreið var ekið frá Ferðanesti áleiðis austur á veginn um syðri innkeyrsluna. Taldi ég í fyrstu, að bifreiðin mundi stöðva, en sá svo, að bifreiðinni var ekið, og að því mér sýndist, hiklaust austur á veginn í veg fyrir mig, og mun ég þá hafa verið um það bil á mótis við verslunarhúsið. Hemlaði ég þá um leið, en bifreiðin rann á hemluðum hjólum, og virtist mér hún lítið draga úr ferð við hemlunina, og rann hún eins og sleði og snérist eitt-hvað til vinstri að framan, og rann hún til austurs á veginum, og skipti það litlum eða engum togum, að vinstra framhorn minnar bifreiðar skall á vinstri hlið Skodabifreiðarinnar, og mun áreksturinn hafa orðið á austurhelmingi vegarins. Við áreksturinn kastadist Skodabifreiðin austur af veginum og stöðvaðist á uppfyllingu þar. Mín bifreið stöðvaðist fljótlega eftir áreksturinn og snéri þá að mestu þversum á veginum með framendann í austur. Mætti segist ekki hafa veitt athygli stefnuljósi á Skodabifreiðinni, en það geti hafa verið á, þótt hann tæki ekki eftir því. Aðspurður um ökuhraða segir mætti, að hann telji, að þegar hann hafi nálgast Ferðanesti, þá sé hann um 70 km m. v. klst. Hann segir bifreiðina búna slitnum snjódekkjum og hafi keðjur verið á afturhjólum. Mikil hálka hafi verið á veginum og hemlunarskilyrði því mjög slæm. Hann segir, að sér hafi verið vel ljóst, að mjög hált væri. Bifreiðin hafi verið í fullkomnu lagi og ekkert, sem truflað hafi sig við aksturinn. Veður hafi verið bjart og skyggni gott og þarna sé götulýsing góð.

Mætti segir, að allmiklar skemmdir hafi hlotist á bifreið sinni

við áreksturinn, aðallega á vinstra framhorni. Mætti sagðist ekki minnst þess að hafa ekið fram fyrir bifreiðina A-5968 á Norðurlandsvegi og telur, að hún hafi verið á eftir sér frá því norður við leikhús bæjarins (Hafnarstræti 53) (sic) og hafa vit-að af henni á eftir sér allt þar til slysið varð og hafi sér fundist bílið vera svipað milli bifreiðanna.“

Daginn eftir, eða 26. febrúar, mætti ökumaðurinn enn fyrir lögreglu og vildi leiðrétta: „Að sennilega hafi hraði sinn verið heldur meiri en sagt er í skýrslunni, eða um 70 km um það leyti er hann nálgast Ferðanesti, en þá hafi hann „slegið af“, og þegar áreksturinn hefði orðið, hefði hraðinn alls ekki verið meir en 55 til 60 km.“

Þriðjudaginn 16. mars 1976 gaf Ingimar Eydal skýrslu fyrir lögreglu, og í henni segir m. a. svo: „Hann kveðst hafa verið að fara af stað frá Ferðanesti akandi bifreið sinni A-1027. Með honum var eiginkona hans Ásta Sigurðardóttir, er sat í framsæti. Í aftursæti sonur þeirra Ingimar Eydal 10 ára. Hann kveðst hafa ætlað til baka norður í bæinn. Hann segist fyrst hafa ekið suður frá stöðinni og beygt til vinstri fram á veginn syðst á lóðinni. Hann segist hafa ekið á fyrsta hraðastigi af fjórum áfram. Hann segist hafa litið eftir umferð um þjóðveginn báðum megin frá. Sá ekkert farartæki nálgast frá suðri, en sá til bifreiðar á suðurleið norðan við flugvallarafleggjarann. Þar sem sú bifreið var í svona mikilli fjarlægð, taldi hann öruggt að aka inn á veginn og beygja til norðurs. Hann segist rétt vera búinn að rétta bifreiðina af úr beygjunni, er bifreið sú, er að norðan kom og reyndist vera A-6097, nálgast skyndilega á ofsahraða, sveigir til austurs og stefndi á bifreið hans. Hann kveðst þá hafa kallað viðvörun til farþega sinna og um leið reynt að beygja austur fyrir veginn, en í sama bili verður áreksturinn og bifreið hans kastast lengra til austurs. Ingimar tekur nú fram, að hann telji, að A-6097 hafi ekið með um 100 km hraða miðað við klukkustund, er hún nálgast Ferðanesti. Hann kveðst enn vilja undirstrika það, að bifreiðin A-6097 hafi verið norðan flugvallarafleggjarans, er hann ók fram á þjóðveginn, og hann því talið fráleitt, að nokkur hætta stafaði af henni.“

Hinn 25. febrúar 1976 gaf Ásta Sigurðardóttir, eiginkona Ingimars, skýrslu fyrir lögreglu, og í henni segir m. a. svo: „Hún kvaðst ekki geta fullyrt, hvort Ingimar hefði gefið stefnuljós, en telja, að svo hafi verið, þar sem það sé undantekningarlaus regla hjá honum við svipaðar aðstæður. Hún segir, að þegar Ingimar

hafi ekið að Eyjafjarðarbraut, hafi bifreiðin verið staðsett frekar sunnarlega á innkeyrslunni. Hún segir, að þegar ekið hafi verið að umræddri götu, hafi Ingimar ekið mjög hægt og nærri stöðvað, áður en hann hafi ekið áfram inn á götuna. Hún kveðst hafa litið til norðurs, áður en Ingimar ók inn á götuna, og séð bílljós norður á Eyjafjarðarbraut, en þau hafi verið í það mikilli fjarlægð, að hún hafi ekki talið, að þeim stafaði nokkur hætta af þeirri bifreið, þótt þau ækju inn á götuna. Ingimar hafi síðan ekið inn á götuna og beygt til norðurs. Þegar bíll þeirra hafi verið kominn austur á austurhluta vegarins, að mætta telur austur undir vegarbrún, og snéri þá frá suðri til norðurs, kvaðst hún hafa tekið eftir bílljósum, sem komið hefðu á móti þeim á öfugum vegarhellingi og á mjög mikilli ferð. Hún segir, að Ingimar hafi kallað í sig og son þeirra hjóna, er var í aftursæti, og sagt þeim að halda sér og síðan hafi hann reynt að beygja út af veginum til hægri. Ingimar hafi hins vegar aðeins haft tíma til að snúa bílnum lítillega og þar af leiðandi hafi bifreiðin, sem á móti kom, lent á vinstri hlið bifreiðar þeirra, en ekki framan á henni. Varðandi hraða á bifreiðinni A-6097 segir Ásta, að hún geti ekki fullyrt um hann, en hún telji, að bifreiðin hafi varla verið undir 80 til 90 km hraða miðað við klukkustund, og byggir hún þessa umsögn sína á því, hve bifreiðina hafi borið brátt að, frá því að hún sá bílljósin langt norður á Eyjafjarðarbraut, um það leyti er Ingimar var að aka inn á götuna, og einnig hve mikill hraði hafi verið á bílnum rétt áður en hann rakst á bifreið þeirra, svo og skemmdirnar, sem urðu á báðum bifreiðunum.“

Hinn 24. febrúar 1976 gaf Helgi Pálmar Aðalsteinsson skýrslu fyrir lögreglu, en hann varð vitni að því umferðarslysi, sem um ræðir í þessu máli. Í skýrslu hans segir m. a. svo: „Nú skömmu áður ók ég bifreiðinni A-5968 suður Norðurlandsveg, og var ferðinni heitið suður úr bænum. Mig minnir, að einhvers staðar á kaflanum frá Höfnarsbryggju að Krókeyrarstöðinni æki fram fyrir mig grá eða gráblá Toyotabifreið, og mun ökuhraði minn þá hafa verið um 70 km m. v. klst., og hélt ég þeim hraða um það bil suður á móts við býlið Litla-Garð, er ég dró frekar úr ferð, og var þá fyrrgreind Toyota-bifreið skammt undan mér, og hélt hún sömu ferð, að mér virtist, og dró því heldur í sundur, eftir að ég hægði ferðina, en áður hélst bilið svipað. Um það bil er ég var að nálgast flugvallarafleggjarann, þá var Toyotabifreiðin á móts við Ferðanesti og rétt í því sá ég, að Skodabifreið var ekið að syðri afleggjaranum að Ferðanesti inn á Norðurlandsveginn og

beygði hún til norðurs. Er bifreiðinni var ekið inn á veginn, þá fannst mér Toyotabifreiðin vera um það bil við nyrðri innkeyrsluna að Ferðanesti, eða jafnvel frekar norðar. Sá ég, að Toyotabifreiðinni var hemlað, er Skodabifreiðinni var ekið inn á veginn, og við hemlunina rann Toyotabifreið fyrst nokkuð beint áfram, en síðan snérist hún til vinstri að framan og færðist til austurs á veginum, og skall hún með framendann á vinstri hlið Skodabifreiðarinnar, er þá var komin yfir á austurhluta vegarins og að nokkru orðin rétt fyrir á veginum miðað við þá akstursstefnu, er sýnilega var fyrirhuguð hjá ökumanni hennar.

Við áreksturinn kastaðist Skodabifreiðin til suð-austurs, og stöðvaðist hún á uppfyllingu austan vegarins. Á slyssað var mikil hálka og hemlunarskilyrði því mjög slæm. Ég greindi, að Skodabifreiðin var með full ökuljós, er henni var ekið inn á veginn, og einnig tel ég mig muna eftir að hafa séð á henni stefnuljós til vinstri. Bifreiðinni var ekið frekar hægt inn á veginn. Varðandi ökuhraða á Toyotabifreiðinni, er slysið varð, get ég ekki sagt um með neinni vissu, en ég tel hann vart hafa verið undir 60 til 70 km m. v. klst.“

Af hálfu stefnanda er á því byggt, að umferð eftir Eyjafjarðarbraut njóti aðalbrautarréttar, enda sé hún mesta umferðargata á og í grennd við Akureyri. Inn- og útkeyrslur Ferðanestis séu einkavegur og sé því aðalbrautarrétturinn fortakslaus í þessu tilviki, sbr. 5. mgr. 48. gr. umferðarlaga. Stefnandi hafi átt eftir skammt ófarið að Ferðanesti, þegar stefndi Ingimar hafi ekið inn á aðalbrautina, og gæti þar hafa verið um 100 m fjarlægð að ræða. Annað sé ósannað en bifreið stefnda Ingimars hafi verið þversum á veginum, þegar áreksturinn hafi orðið. Stefndi Ingimar hafi valdið árekstrinum með gáleysislegum akstri, en hann hafi átt að vægja fyrir aðalbrautarrétti stefnanda skv. 48. gr. umferðarlaga. Sök stefnda Ingimars sé meiri vegna þess, að hált hafi verið, og því óforsvaranlegt af honum að láta reyna á nauðhemlun stefnanda. Það sé ekki hægt að gera kröfu til þess, að bifreið sé stöðvuð fyrirvaralaust á hraðbraut, og líta beri á það, að 49. gr. umferðarlaganna gildi fyrst og fremst um akstur í þéttbýli, en stefnandi hafi verið búinn að aka rúmlega 2 km, eftir að sérstakri hraðatakmarkun hafi sleppt og hámarkshraði 70 km hafi gilt þá vegalengd og fram hjá Ferðanesti. Ósannað sé, að stefnandi hafi ekið á meiri hraða, en hann haldi fram, að hraði bifreiðar sinnar hafi verið 55—60 km á klst., þegar áreksturinn hafi orðið. Í ljósi þeirrar staðreyndar, að bifreið verði ekki stöðvuð

fyrirvaralaust í hálfu, verði að meta sökina á árekstrinum. Með aksturslagi sínu hafi stefndi Ingimar stefnt í mikla tvísýnu og ætlað þeim, sem eftir aðalbrautinni kom, að koma í veg fyrir ófarnaðinn við hin óhagstæðustu skilyrði.

Því sé mótmælt, að um gálausan akstur stefnanda hafi verið að ræða. Ökuhraða stefnanda verði að meta skv. hans eigin framburði, því að útilokað hafi verið fyrir stefnda Ingimar og farþega hans að meta hraða bifreiðarinnar, sem komið hafi á móti þeim með full ökuljós. Tvímælalaust sé, að alla sök á árekstrinum verði að leggja á stefnda Ingimar.

Fyrir liggi mat á tjóninu, sem báðir aðiljar séu sammála.

Bifreið stefnanda hafi verið honum notadrjúg og því verði afnotamissirinn ekki bættur með lægri fjárhæð en þeirri, sem krafist sé fyrir hann. Ekki sé rétt að miða við þann tímafjölda eingöngu, sem metið sé, að taki að gera við bifreiðina, því að viðgerð eigi sér aðdraganda, s. s. þann að fá rúm fyrir bifreiðina á verkstæði, panta varahluti og ekki sé alltaf unnið samfleytt að viðgerð sömu bifreiðar.

Stefnandi hafi fengið algera synjun um bætur frá hinu stefnda tryggingarfélagi og því hafi ekki verið hafist handa um viðgerð bifreiðarinnar.

Það sé úrelt sjónarmið, að við mat á tjóni eigi að taka tillit til þess, að nýtt komi í stað gamals.

Eðlilegt sé að gera kröfu um greiðslu vaxta þannig, að dæmt verði, að af skaðabótum greiðist hæstu lögleyfðu vextir á hverjum tíma, þar sem mikil hreyfing sé á ákvörðunum um hæð vaxta. Því sé gerð krafa um hæstu lögleyfða vexti, sem séu 13% p. a. nú, en jafnframt að stefndu verði dæmdir til að greiða þá vexti, sem ákveðnir kunni að verða til hækkunar fram að greiðsludegi.

Af hálfu stefnda er á því byggt, að þegar áreksturinn varð, hafi bifreið stefnda Ingimars verið komin í rétta akstursstefnu til Akureyrar.

Jón Þór viðurkenni sjálfur að hafa ekið á 70 km hraða á klst., en hann hafi orðið þrísaga í framburði um ökuhraða sinn og verði að hafa það í huga, þegar gildi framburðar hans sé metið.

Jón Þór hafi brotið ákvæði 49. gr. umferðarlaga, sem gildi jafnt í þéttbýli sem strjálbýli, þar sem hann hafi ekið um og yfir löglegum hámarkshraða við slæm skilyrði á bifreið, sem hafi verið vanbúin til aksturs.

Af skýrslu vitnisins Helga Pálmars Aðalsteinssonar megi sjá, að Jón Þór hafi ekið yfir löglegum hámarkshraða og hafi hann

ekkert haft sér til afsökunar að gera það, en ákvæði um hámarks-hraða verði að skýra með hliðsjón af 49. gr. umferðarlaga.

Taka verði tillit til þess, að bifreið Jóns hafi verið illa búin til aksturs í hálku, hjólbarðar að framan hafi verið slitnir og aðeins keðjur á afturhjólum. Brýnt hafi verið að hafa einnig keðjur á framhjólum, þar sem hjólbarðar hafi verið slitnir. Þetta hafi m. a. leitt til þess, að bifreið hans hafi lent á röngum vegarhelmingi.

Líta verði á inn- og útkeyrslur Ferðanestis sem gatnamót í skilningi 2., 3. og 4. mgr. 48. gr. umferðarlaga og við mat á aðstæðum verði að miða við það.

Þá verði að gæta þess, að Jón Þór hafi átt eftir ófarna 110—120 m að syðri inn/útkeyrslu Ferðanestis, þegar Ingimar hafi ekið inn á veginn, og hafi það verið nægileg vegalengd til þess að mæta aðstæðunum aðeins með því að slá af hraða bifreiðarinnar, en klosshemlun, eins og Jón Þór hafi beitt, sé það versta, sem hann hafi getað gert miðað við aðstæður.

Hemla- og skriðför bifreiðarinnar séu öll á vinstri vegarhelmingi, þar sem áreksturinn hafi orðið, eins og vettvangsuppdráttur sýni, en hann sýni enn fremur það, að Ingimar hafi verið kominn inn á hægri vegarhelming miðað við akstursstefnu í norður og hafi hann haft tíma til að kalla til farþega sinna og vara þá við aðsteðjandi hættu.

Jón Þór hafi því átt sök á árekstri þessum með stórkostlegu gáleysi, þ. e. með óhæfilegum ökuhraða, röngum viðbrögðum og vanbúnni bifreið. Þess verði að gæta, að aðalbrautarréttur geti fallið niður, ef gáleysislega sé ekið, eins og verið hafi í þessu tilviki.

Mat á viðgerðarkostnaði bifreiðar Jóns Þórs sé ekki vefengt, en taka verði tillit til þess, að nýtt komi í stað gamals.

Krafa stefnanda um bæt看 fyrir afnotamissi sé vanreifuð og varla dómhæf. Metið sé, að 50 klst. taki að gera við bifreiðina, og megi því gera ráð fyrir því, að viðgerðin mundi taka vikutíma.

Þá sé þörf Jóns Þórs á bifreið ekki sönnuð.

Vaxtakröfu stefnanda, eins og hún sé gerð, sé mótmælt, en fallist á, að verði dæmdir vextir, eigi þeir að nema 13% p. a.

Af hálfu stefnda sjálfs er því haldið fram, að bifreið Jóns Þórs hafi átt eftir u. þ. b. 110—120 metra ófarna að þeim stað, þar sem stefndi Ingimar ók út á Eyjafjarðarbraut, þegar hann ekur út af athafnasvæði Ferðanestis. Enda þótt þessi fjarlægð kunni að vera næg undir venjulegum kringumstæðum, verður að skoða

hana í ljósi þeirra aðstæðna, sem ríktu á árekstursstaðnum. Fram hefur komið, að mikil hálka var og náttmyrkur, en götulýsing var þó fyrir hendi.

Stefndi Ingimar telur sjálfur í skýrslu sinni fyrir lögreglu, að bifreið Jóns Þórs hafi verið norðan svokallaðs Flugvallarafleggjara, þegar hann hugðist aka af athafnasvæði Ferðanestis inn á Eyjafjarðarbraut. Samkvæmt mælingu lögreglu eru 50 metrar frá norðurkanti Flugvallarafleggjarans að norðurbrún nyrðri inn/útkeyrslu Ferðanestis. Þar sem lýsing stefnda Ingimars á aðstæðum að þessu leyti fyrir lögreglu og hins vegar málsástæður fyrir dómi fara ekki saman og með hliðsjón af því, sem sjónarvottur segir um fjarlægðina á milli bifreiðanna, virðist verða að draga þá ályktun, að hann hafi rangmetið fjarlægð þá, sem bifreið Jóns var í.

Miðað við þær aðstæður, sem voru á árekstursstaðnum, þykir stefndi Ingimar hafa átt að bíða þess, að Jón Þór æki fram hjá, og því ekki hafa virt aðalbrautarréttinn.

Af þessum sökum þykir verða að leggja meginhluta sakar á stefnda Ingimar.

Hins vegar verður að fallast á það með stefndu, að bifreið Jóns Þórs hafi ekki verið nægilega vel búin til aksturs í þeirri hálku, sem var, og ökuhraði hans hafi verið of mikill miðað við aðstæður, enda kom í ljós, að honum reyndist ekki unnt að stöðva bifreið sína með eðlilegum hætti, heldur missir hann stjórn á henni. Ekki þykja þó efni til að leggja honum til sakar, þótt hann beitti hemlum bifreiðarinnar í því skyni að koma í veg fyrir árekstur. Jón Þór þykir því verða að bera sjálfur hluta sakar.

Þegar sök beggja er virt skv. því, sem að framan er sagt, þykir sakarskipting eiga að vera þannig, að stefnandi beri 1/3 hluta hennar sjálfur, en stefndi Ingimar 2/3 hluta.

Jón Þór á rétt á nokkrum bótum fyrir missi afnota af bifreið sinni, og þykja þær hæfilega metnar kr. 25.000.

Ekki er unnt að taka til greina þá kröfu stefnanda, að honum verði dæmdir vextir með þeim hætti, að hækki vextir, áður en greiðsla fer fram, þá skuli stefndu greiða hækkaða vexti af til-dæmdum fjárhæðum. Verður að miða við 13% ársvexti og þeir því tildæmdir.

Kröfur stefnanda sundurliðast í skaðabótakröfu kr. 261.300 og kröfu um bætur afnotamissis kr. 50.000.

Samkvæmt framansögðu ber stefndu að greiða stefnanda in solidum kr. 199.200 (174.200 og 25.000) með 13% ársvöxtum frá

25. febrúar 1976 til greiðsludags. Stefndu greiði stefnanda kr. 63.000 í málskostnað.

Friðgeir Björnsson, settur borgardómari, kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, Ingimar Eydal og Brunabótafélag Íslands, greiði in solidum stefnanda, Agli Jónssyni f. h. ólögráða sonar hans Jóns Þórs, kr. 199.200 með 13% ársvöxtum frá 25. febrúar 1976 til greiðsludags og kr. 63.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Fimmtudaginn 23. október 1980.

Nr. 190/1980. Eiríkur Ketilsson

gegn

Jóni Skaftasyni,
skiptaráðanda í Reykjavík,
vegna sjálfs sín og
protabús Júlíusar Helgasonar.

Kærumál. Gjaldþrotaskipti. Skiptalok.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörnsson, Magnús P. Torfason og Þór Vilhjálmsson.

Jón Sigurgeirsson, fulltrúi yfirborgarfégeta, skipaði sæti skiptaráðanda og tók hina kærðu ákvörðun um skiptalok.

Sóknaraðili hefur skotið málinu til Hæstaréttar samkvæmt heimild í 2. tl. 21. gr. laga nr. 75/1973 með kæru 3. október 1980, sem barst Hæstarétti 10. s. m. Krefst hann þess, að felld verði úr gildi ákvörðun skiptaráðanda, sem skráð er í skiptabók hinn 10. september 1980 og auglýst í Lögbirtingablaði 24. sama mánaðar, að lokið skuli vera skiptum á gjaldþrotabúi Júlíusar Helgasonar, Sogavegi 172 í Reykjavík, „og lagt verði fyrir skiptaráðanda að taka þrotabúið til skipta að nýju og