

Mánudaginn 1. desember 1980.

Nr. 19/1979. **Úrsúla Margrét Kristjánsdóttir**
(Gunnar M. Guðmundsson hrl.)

gegn

Pórði B. Bachmann
Björgu Kristófersdóttur og
Brunabótafélagi Íslands
(Hákon Árnason hrl.).

Bifreiðaárekstur. Skaðabótamál. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörns-son, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson, Magnús P. Torfason og Sigurgeir Jónsson.

Áfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 26. janúar 1979. Krefst hún þess, að stefndu verði dæmd til að greiða sér óskipt 6.355.580 krónur með 13% ársvöxtum frá 18. október 1975 til 21. nóvember 1977, 16% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978, 19% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1979, 22% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september 1979, 27% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember 1979, 31% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1980 og 35% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hún málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð nokkur ný skjöl. Jón Erlingur Þorláksson tryggingastærðfræðingur hefur enn á ný reiknað með líkindatölum tjón áfrýjanda vegna tímabundinnar og varanlegrar örorku hennar af völdum bifreiðaslyss þess, sem um er fjallað í málinu. Segir í bréfi hans 18. nóvember 1980, að miðað við sömu forsendur og í fyrri áætlunum og 9% ársvexti nemi vinnutekjutap áfrýjanda á slysdegi 11.435.800 krónum, en 7.483.200 krónum, ef miðað sé við 13% ársvexti.

Dómur hefur ekki gengið í opinberu máli á hendur stefnda Þórði samkvæmt ákæru 6. maí 1976.

Hér fyrir dómi hefur áfrýjandi eigi byggt kröfu sína um fébætur úr hendi stefndu á reglu 67. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Samkvæmt málflytningi hér fyrir dómi og gögnum máls varð árekssturinn á veginum á milli hápunkts hæðarbungunnar við Hrafnaklett og rimlahliðs Borgarnesmeigin við bunguna, en sá vegarkafli er um 225 metra langur.

Með þessari athugasemd og að öðru leyti með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

S é r a t k v æ ð i

Sigurgeirs Jónssonar hæstaréttardómara.

Ég er sammála meiri hluta dómenda Hæstaréttar um það, hvar áreksstur hafi orðið milli bifreiðanna P 844 og M 449.

Ljósmyndir af skemmdum á bifreiðunum og önnur gögn málsins benda til þess, að bifreiðin P 844 hafi verið á röngum vegarhelmingi, er ökumaður hennar varð var við bifreiðina M 449. Aðalákomustaðir virðast hafa verið framendi M 449 um miðju og vinstra framhorn P 844. Það og framburður stefnda Þórðar B. Bachmann benda til þess, að reynt hafi verið að sveigja P 844 til hægri, þ. e. af röngum vegarhelmingi inn á réttan. Við þær aðstæður væru eðlileg viðbrögð ökumanns frekar að auka hraða en að draga úr honum eða eins og segir í framburði stefnda Þórðar B. Bachmann, „fannst mér ökumaður gera tilraun til að rífa bifreið sína yfir á réttan vegarhelming“. Var þess því ekki að vænta, að hemlaför sæjust eftir P 844. Með því að aka á röngum vegarhelmingi, þ. e. vinstri vegarhelmingi miðað við akstursstefnu, hefur ökumaður P 844 brotið ákvæði 1. og 2. málsg.

45. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, og bar hann því meginsök á árekstrinum.

Vegur á árekstrarstað er 9 metra breiður, og svo sem greinir í héraðsdómi, eru kantar hans lágir. Bifreiðinni M 449 hafði rétt verið ekið um hæðarbungu og beygju, er árekstur varð. Þar bar ökumanni samkvæmt 2. málsg. 45. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 að aka við hægri vegarbrún. Samkvæmt uppdraetti lögreglu og öðrum gögnum voru hemlaför eftir bifreiðina M 449 32 metra löng, og voru för vinstri hjóla rétt við miðlinu akbrautar. Milli hemlafara eftir hægri hjól M 449 og vegarbrúnar þeim megin var mikið pláss, a. m. k. heil bílbreidd, og hefði ökumaður M 449 því haft nóg svigrúm til þess að víkja til hægri, ef hann hefði haft fullt vald á bifreiðinni.

Þó að lengd hemlafara eftir M 449 sanni ekki, að bifreiðinni hafi verið ekið með meiri hraða en 70 kílómetra á klst., þykir hún og það, að ökumaður gat ekki víkið bifreiðinni til hægri, veita vissu fyrir því, að hann hafi brotið gegn ákvæðum 1. málsg., 2. málsg. og e líðar 3. málsg. 49. gr. umferðarlaga. Ekki þykir varhugavert að slá því föstu, að unnt hefði verið að forðast árekstur þennan, ef stefndi Þórður B. Bachmann, ökumaður M 449, hefði stillt ökuhraða bifreiðar sinnar svo í hóf, að hann hefði haft fullkomna stjórn á henni. Ber hann því hluta sakar.

Samkvæmt því, sem hér hefur verið rakið, ber að skipta tjóni af framangreindum bifreiðaárekstri að tiltölu við sök ökumanna samkvæmt 68. gr. umferðarlaga. Tel ég rétt að skipta sök þannig, að 2/3 hlutar tjónsins komi á bifreiðina P 844, en 1/3 hluti tjónsins á bifreiðina M 449.

Þar sem meiri hluti dómenda Hæstaréttar hefur komist að þeirri niðurstöðu, að sýkna beri stefndu í málinu, þykir mér eigi ástæða til þess að tjá mig um efni bótaréttar áfrýjanda.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 10. nóvember 1978.

Mál þetta, sem dómtekið var 20. október sl., er höfðað með stefnu, birtri 12. nóvember 1976, af Úrsúlu Margréti Kristjánsdóttur, Hrisdal 1, Miklaholtshreppi, Snæfellsnessýslu, gegn Þórði B. Bachmann, Berugötu 30, Borgarnesi, Björgu Kristófersdóttur,

sama stað, og Brunabótafélagi Íslands, Laugavegi 103, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði dæmd til að greiða henni in solidum kr. 6.355.580 með 13% ársvöxtum frá 18. okt. 1975 til 21. nóv. 1977, með 16% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978, með 19% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, þó þannig, að dæmdur verði sá áskilnaður stefnanda til handa, að stefndi greiði honum hæstu lögleyfðu vexti, ef hækkaðir verða, eins og þeir ákveðast á hverjum tíma til greiðsludags.

Dómkröfur stefndu eru þær aðallega, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og þeim tildæmdur málskostnaður úr hendi hennar, en til vara, að sök verði skipt, stefnukröfur stórlækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Sáttatilraunir hafa ekki borið árangur í máli þessu.

Málavextir.

Atvik þessa máls eru þau, að laugardaginn 18. október 1975, um kl. 1800, varð árekstur á þjóðvegi nr. 531 við Hrafnaklett, sem er við norðaustanverðan útjaðar Borgarness, á milli fólksbifreiðar stefnanda, P 844 (Toyota, árg. 1974) og fólksbifreiðar stefndu Bjargar, M 449 (Mercedes Benz, árg. 1962). Bifreið stefnanda var ekið í átt frá Borgarnesi. Henni ók Halldór Finnbogason Arndal, til heimilis að Árdal í Andakílshreppi, en stefnandi sat í framsæti bifreiðarinnar hægra megin. Bifreið stefndu Bjargar var ekið í átt til Borgarness af eiginmanni hennar, stefnda Þórði Bachmann, en farþegi í framsæti hægra megin var bróðir Þórðar, Guðjón að nafni. Bifreiðin M 449 var tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Brunabótafélagi Íslands.

Við Hrafnaklett er blindhæð, sem bifreiðinni M 449 var ekið yfir, en brekka er niður af henni í átt til Borgarness, og í brekkunni varð áreksturinn. Bifreiðarnar skemmdust mjög mikið og eru taldar ónýtar. Svo virðist af myndum af bifreiðunum að dæma, sem lagðar hafa verið fram í málinu, að vinstra framhorn bifreiðarinnar P 844 hafi orðið fyrir höggi, en því sem næst miður framendi bifreiðarinnar M 449. Ökumaður bifreiðarinnar P 844 lést af völdum meiðsla, sem hann hlaut í árekstrinum, og aðrir, sem í bifreiðunum voru, hlutu allir meiðsli. Stefnandi hefur verið metinn 25% öryrki vegna meiðslanna, sem hún hlaut.

Lögreglan í Mýra- og Borgarfjarðarsýslu kom á árekstursstaðinn, skömmu eftir að áreksturinn varð, og segir í skýrslu sinni, að við áreksturinn hafi bifreiðin P 844 hafnað á hliðinni, en búið hafi verið að velta henni á hjólin, þegar hún kom á staðinn. Á

vettvangsuppdrætti, sem lögregluskýrslunni fylgir, sést, að vegurinn á þessum stað er u. þ. b. 9 metra breiður. Hemlaför eftir bifreiðina M 449 eru sýnd vera rúml. 31 metri, samsíða hægri vegarbrún miðað við akstursstefnu bifreiðarinnar. Hemlaför eftir vinstri hjól eru sýnd vera 4.4 metra frá hægri vegarbrún. Bifreiðin er sýnd eftir áreksturinn með vinstra framhorn út af vegarbrúninni, þannig að hún hefur snúist við í árekstrinum og myndar u. þ. b. 45° horn við vegarbrún. Engin bremsuför eru eftir bifreiðina P 844, en bifreiðin sýnd með vinstra framhorn lítillaga út fyrir vegarbrúnina, og myndar hún tæplega 90° horn við hana. Brak úr bifreiðinni er sýnt á veginum í tæplega 2 metra fjarlægð frá bifreiðinni og á vegbrúninni í 5 metra fjarlægð á svæði í allt að 12 metra fjarlægð. Í lögregluskýrslunni segir, að yfirborð vegarins hafi verið malborið, fast og slétt. Dagsbirta hafi verið, veðrið bjart, en færið blautt. Lýsingu á skemmdum á bifreiðunum er ekki að finna í lögregluskýrslunni.

Hér á eftir verða raktir framburðir þeirra, sem komu fyrir lögreglu og gáfu skýrslu vegna þessa áreksturs.

Hinn 6. maí 1976 var gefin út ákæra á hendur stefnda Þórði fyrir meint brot á tilteknum ákvæðum almennra hegningarlaga og umferðarlaga. Hinn 31. maí 1978 fór fram rannsókn í saka-dómsmálinu í sakadómi Mýra- og Borgarfjarðarsýslu. Framburðir þeirra, sem komu fyrir sakadóminn, verða og raktir eftir því sem ástæða þykir til.

Lögmenn aðilja lýstu því yfir, að þeir mundu leggja til grundvallar í málinu skýrslur aðilja og vitna fyrir lögreglu og í sakadómi, og kváðust því ekki mundu leiða þá fyrir réttinn. Þó kom stefnandi fyrir réttinn, eins og hér verður rakið.

Dómur hefur ekki fallið í sakamálinu.

Stefnandi gaf skýrslu fyrir lögreglu 13. nóvember 1975. Hún kvaðst hafa verið farþegi í hægra framsæti í bifreið sinni, sem Halldór Finnbogason hefði ekið. Ástæðan til þess, að Halldór ók bifreiðinni, hefði verið sú, að kvöldið áður hefði hún lánað honum bifreiðina. Síðari hluta næsta dags hefði hann komið til sín á bifreiðinni og þá hefðu þau farið að „rúnta“, en ekki kvaðst hún muna, hvort þau hefðu verið að fara eitthvað sérstakt, þegar slysið varð. Halldór hefði ekið eðlilega. Stefnandi kvaðst ekkert muna eftir sér, frá því þau hefðu verið stödd í Borgarnesi nokkru fyrir slysið, þar til hún hefði komið til meðvitundar á Borgarspítalanum í Reykjavík.

Þegar stefnandi kom hér fyrir réttinn 3. okt. sl., gat hún ekki

greint nánar frá tildrögum slyssins en í skýrslu lögreglu greinir. Hún kvaðst einu sinni áður hafa ekið með Halldóri heitnum og taldi hann hafa verið sæmilegan ökumann. Heilsu sína kvað hún vera sömu og lýst sé í örorkumati frá 22. sept. 1976, en líðan sín hafi batnað við, að naglar hafi verið teknir úr lærlegg. Hún hefði ekki fengið bætur af neinu tagi fyrir tjón sitt.

Stefndi Þórður, ökumaður bifreiðarinnar M 449, kom fyrir lögreglu 25. október 1975 og skýrði svo frá, að hann hefði ekið til Borgarness á um 60—70 km hraða og verið með lágan ljósgeisla. Þegar hann nágaðist hæðina, hafi hann skipt í þriðja gír og dregið úr ferð, áður en hann hafi komið í beygjuna, en átt mun vera við beygju, sem er á veginum, áður en komið er á blindhæðina á leið til Borgarness. Þegar hann hafi komið úr beygjunni upp á háhæðina, hafi hann séð P 844 koma á móti sér og hafi bifreiðin verið komin rétt norður yfir pípuhliðið. Sér hafi fundist bifreiðin P 844 vera svo innarlega á veginum, að hún væri rétt við lausamölinu á sínum kanti. Hann hafi þá þegar hemlað og kallað til farþega síns einhver varnaðarorð, en ekki tekist að koma í veg fyrir áreksturinn. Hann hafi séð rétt fyrir áreksturinn, að bifreiðin P 844 hafi beygt til hægri miðað við akstursstefnu hennar og sér hafi fundist ökumaðurinn gera tilraun til þess að rífa bifreiðina yfir á réttan vegarhelming, án árangurs. Þegar áreksturinn hafi orðið, hafi sér fundist bifreið sín við það að vera stöðvuð.

Hinn 11. nóv. 1977 kom stefndi Þórður á nýjan leik fyrir lögreglu. Hann kvað fyrri skýrslu sína fyrir lögreglu rétta, en kvaðst ekkert geta sagt um, hvort uppdráttur af árekstursstað væri réttur eða ekki, því að hann hefði ekki haft aðstöðu til að kanna vettvang eða fylgjast með, þegar vettvangur var mældur.

Hinn 31. maí 1978 gaf stefndi Þórður skýrslu fyrir sakadómi Mýra- og Borgarfjarðarsýslu. Stefndi lýsti aðdraganda árekstursins með sama hætti og fyrir lögreglu, og þykir því ekki ástæða til þess að rekja hér framburð hans að því leyti, heldur aðeins þau atriði, sem hann skýrði frá til viðbótar því, sem fram kemur í lögregluskýrslu.

Stefndi kvaðst vara fæddur 9. júlí 1949 og hafa fengið ökskírteini út gefið 13. júlí 1966 og eignast bifreið 17 ára gamall. Hann hafi alla tíð ekið bifreið og talið sig vera vanan ökumann á þeim tíma, er áreksturinn varð. Bifreiðin M 449 hafi verið skráð á nafn eiginkonu hans Bjargar, en þau hafi keypt bifreiðina af Ásgeiri Péturssyni sýslumanni og verið búin að eiga hana

allengi. Bifreiðin hafi verið í mjög góðu lagi og hafi hann verið vanur akstri hennar og annarra álíkra stórra fólksbifreiða. Þann dag, sem áreksturinn varð, hafi hann ásamt bróður sínum Guðjóni verið á rjúpnaveiðum í Þverárhlið í Borgarfjarðarsýslu. Þeir hafi verið að koma úr þeirri veiðiferð, þegar áreksturinn varð. Stefndi kvaðst ekki hafa verið á neinn hátt miður sín við aksturinn eða óeðlilega þreyttur eða syfjaður og eigi hefðu þeir neytt áfengis þennan dag eða þá nýlega. Stefndi kvaðst hafa ekið með ljósum, vegna þess að ryk hefði verið á vegum í Borgarfirði, en í Borgarnesi hefði verið þurrt veður og ekki ryk á slysstaðnum. Skammt fyrir ofan Kárastaðaafleggjarann hefði hann ekið fram úr tveim bílum, en þá hefði hann verið á u. þ. b. 70 km hraða. Stefndi taldi, að bifreið stefnanda hefði verið í u. þ. b. hundrað metra fjarlægð, þegar hann kom auga á hana af hæðinni. Ekki kvaðst hann geta fullyrt um aksturshraða hennar, en staðhæfði, að bifreiðinni hefði verið ekið á röngum vegarhelmingi, algerlega í akstursstefnu sína. Hann kvaðst hafa snarhemað, um leið og hann hefði skynjað áreksturshættuna, en taldi, að hann hefði hvorki sveigt bifreið sinni til hægri né vinstri. Stefndi neitaði því að hafa ekið fram úr bifreið Bjarna Ólafssonar, V 1159, á 120 km hraða. Hraðinn hefði verið verulega minni.

Bjarni Ólafsson, Reynigrund 51, Kópavogi, kom fyrstur á árekstursstaðinn. Hann gaf skýrslu fyrir lögreglu 19. október 1975 og sagðist hafa verið á leið í bifreið sinni, V 1159, til Borgarness og ekið á 70 km hraða. Bifreiðin M 449 hafi dregið sig uppi við Kárastaði og hafi hann gefið ökumanni hennar merki um að aka fram úr, sem hann hafi gert án nokkurs hiks. Miðað við ökuhraða sinnar bifreiðar teldi hann sennilegt, að bifreiðinni M 449 hafi verið ekið fram úr sér á allt að 100—120 km hraða, því að bifreiðin hafi horfið sér sjónum á örskammri stund. Hann hafi síðan komið að slysstaðnum við Hrafnaklett. Bjarni lýsti því, að bifreiðin P 844 hefði legið á vinstri hlið á hægri vegarhelmingi miðað við akstursstefnu og hafi framendinn vitað til suðurs, þannig að bifreiðin hafi verið því sem næst í 45° við vegarbrúnina.

Bjarni gaf ekki skýrslu fyrir sakadómi Mýra- og Borgarfjarðarsýslu.

Magnús Thorvaldsson, Brákarbraut 11, Borgarnesi, kom fyrir lögreglu 21. nóvember 1975, en hann kom næstur á eftir Bjarna Ólafssyni á slysstaðinn. Hann skýrði m. a. svo frá, að við mót vega nr. 531 og 54 hefði bifreiðunum M 449 og V 1159 verið

ekið fram úr sér og hafi bifreiðin M 449 verið á undan. Sjálfur hafi hann ekið á 50—55 km hraða og taldi, að hvorugri hinni bifreiðinni hefði verið ekið of hratt. Magnús sagði, að hemlaför hefðu ekki sést eftir P 844, en hemlaför M 449 hefðu vísað eilítið inn að miðlínu vegar. Þar sem þau hafi endað, hafi verið tildráttarför til austurs.

Magnús kvaðst hafa átt orðaskipti við ökumann bifreiðarinnar M 449 og hafi hann látið þau orð falla, að bifreiðin P 844 hefði komið beint á móti sér og hafi hann frosið á hemlunum.

Magnús kom fyrir sakadóm Mýra- og Borgarfjarðarsýslu 31. maí 1978. Hann skýrði frá atvikum á sama hátt og fyrir lögreglu. Hann sagði enn fremur, að árekstur bifreiðanna hefði greinilega orðið með þeim hætti, að vinstri framhorn þeirra hefðu rekist saman.

Guðjón Bachmann, bróðir stefnda Þórðar, kom fyrir lögreglu 11. nóv. 1977. Hann kvaðst ekkert muna eftir árekstrinum, annað en það eitt, að Þórður hefði kallað til sín og hafi hann rétt verið búinn að líta upp, þegar áreksturinn varð.

Guðjón gaf ekki skýrslu fyrir sakadómi Mýra- og Borgarfjarðarsýslu.

Ólafur Helgi Jóhannesson, lögreglumaður í Borgarnesi, kom fyrir sakadóm Mýra- og Borgarfjarðarsýslu 31. maí 1978. Hann skýrði m. a. frá því, að hann hefði gert teikningu af árekstursstaðnum á sínum tíma, en byggt hana á mælingum, sem Björn Þorbjörnsson lögreglumaður hefði gert. Hann kvað engin viðvörunarmerki vera á þjóðveginum við blindhæðina við Hrafnaklett, en kvaðst ekki vilja fullyrða, að hæðin væri blindhæð að mati Vegagerðarinnar.

Þórður Sigurðsson, lögregluvarðstjóri í Borgarnesi, kom fyrir sakadóm Mýra- og Borgarfjarðarsýslu. Hann ritaði þá lögregluskýrslu, sem lögð hefur verið fram í málinu. Hann staðfesti skýrsluna í öllum atriðum. Hann kvaðst ekki vita til þess, að Halldór heitinn hefði neitt gerst brotlegur í umferð.

Björn Þorbjörnsson, lögreglumaður í Borgarnesi, kom fyrir sakadóm Mýra- og Borgarfjarðarsýslu. Hann annaðist mælingar á árekstursstaðnum og taldi afstöðuteikninguna rétta. Hann sagði m. a., að hemlaför bifreiðarinnar M 449 hefðu verið mjög skýr og greinileg. Áreksturinn hefði bersýnilega verið mjög harður. Björn kvaðst álíta, að skemmdirnar á bifreiðinni P 844 hefðu bent til þess, að bifreiðin M 449 hefði lent á henni vinstra megin

að framan og mætti af því ráða, að bifreiðin P 844 hafi verið að taka nokkra hægri beygju.

Ólafur Jónsson læknir mat örorku stefnanda, og er örorkumatið dags. 22. sept. 1976. Við mat örorkunnar lá fyrir áverka-vottorð Guðjóns Guðmundssonar, yfirlæknis á Akranesi, dags. 5. mars 1976, tvö vottorð Leifs Jónssonar, læknis á slysadeild Borgarspítalans, dags. 13. febrúar og 24. september 1976, og tvö vottorð Sigurjóns H. Ólafssonar tannlæknis, dags. 4. mars og 22. september 1976.

Ályktun Ólafs Jónssonar læknis í örorkumati er svohljóðandi:

„Hér er um að ræða 24 ára gamla matráðskonu af Snæfellsnesi, sem slasaðist í bílslysi fyrir tæpu ári og hlaut við slysið þrefalt brot á neðri kjálka og kurlað brot á vinstri lærlegg. Auk þess hlaut hún skurðsár í andlit, áverka á brjósthol með pneumothorax og áverka á nýru.

Meðferð fólst í því, að kjálkar voru víraðir saman, og munu kjálkabrotin hafa gróið á eðlil. tíma. Lærleggsbrotið var fest með nagla og skrúfum, og mun það sömuleiðis hafa gróið á eðlil. tíma. Afleiðingar kjálkabrotsins eru þær, að bit tanna hægra megin er skakkt, og veldur það verulegum óþægindum við að tryggja og, að sögn, nokkrum þreytuverk í hægri kjálkalið, sem er mest áberandi, er liðurinn er hreyfður meira en eftir allra minnstu þörfum.

Lærleggsbrotið gréri með 2½ cm. styttingu og 10° úttrotation á lærlegg, en af þeim sökum er nauðsynlegt, að stúlkan gangi á hækkuðum skóm. Hún kvartar auk þess um óþægindi í vinstra hné, og verður að telja líklegt, að þau óþægindi stafi af snúningi á fætinum, sem nemur um 10°, eins og að framan greinir.

Ekki kvartar slasaða um einkenni frá höfði, þótt líklegt sé, að hún hafi fengið verulegan heilahristing við slysið, þar sem hún virðist hafa fengið retrograd amnesi, og auk þess mun hún hafa gleymt og kveðst ekki muna ennþá, hvað skeði 2 fyrstu dagana eftir slysið. Áverkar á brjósthóli og kviðarholi virðast ekki hafa valdið varanlegum skemmdum.

Samkvæmt þeim upplýsingum, er fyrir liggja, og að áliti sérfræðinga eru skaðar þeir, er af slysinu hlutust, þ. e. a. s. kjálkabrotið og lærleggsbrotið, þess eðlis, að ekki mun vera hægt að lagfæra þær skekkjur, sem þar eru, og eru því engar frekari aðgerðir áformaðar í sambandi við slys þetta, og er því tímabært að meta örorku þá, er af slysinu hlaust, og telst hún hæfilega metin:

100% í 4 mánuði

Síðan 50% næstu 3 mánuði

Síðan 25% varanleg.“

Jón Erlingur Þorláksson tryggingafræðingur reiknaði út örorkutjón stefnanda, fyrst 4. nóv. 1976, en síðan 18. okt. 1978, og eru kröfur stefnanda um bætur fyrir örorkutjón byggðar á síðari útreikningnum. Í útreikningnum segir m. a. svo:

„Hér er um svo unga konu að ræða, að ekki er unnt að leggja tekjur hennar næstu árin fyrir slysið til grundvallar áætlun um væntanlegar tekjur síðar. Auk þess bera skattframtöl með sér, að Úrsúla stundaði nám í Húsmæðraskólanum á Varmalandi veturinn 1972—1973. Það kemur fram í örorkuvottorðinu, að Úrsúla starfaði sem matráðskona. Þess vegna miða ég tekjur og tekjutap framvegis við kaup matreiðslukvenna samkvæmt samningum Verkakvennafélagsins Framsóknar. Niðurstaðan er þessi:

	Áætlaðar tekjur	Tekju- tap
1. árið eftir slysið	825.400	451.700
2. árið eftir slysið	1.036.200	259.000
3. árið eftir slysið	1.815.100	453.800
Síðan árlega	2.186.100	546.500

Höfuðstólsandvirði framangreinds vinnutekjutaps á slysdegi hefi ég fundið annars vegar með 9% ársvöxtum og hins vegar með 13% ársvöxtum. Niðurstöður eru þessar:

	9% vextir	13% vextir
Vegna tímabundinnar örorku	353.200	350.200
Vegna varanlegrar örorku	5.390.800	3.779.600
Samtals kr.	5.744.000	4.129.800

Notaðar eru dánarlíkur íslenskra kvenna samkvæmt reynslu árána 1951—1960 og líkur fyrir missi starfsorku í lifanda lífi eftir sænskri reynslu. Ekki er tekið tillit til hugsanlegra bóta frá Tryggingastofnun ríkisins né skatta.“

Stefnandi sundurliðar kröfur sínar þannig:

1. Örorkubætur	kr. 5.744.000
2. Miskabætur vegna þjáninga, lýta o. fl.	— 500.000
3. Fatatjón	— 30.000
4. Óbættur hluti af verðmæti P 844	— 50.000

5. Kostnaður vegna ferða vegna lækninga	kr.	20.000
6. Gleraugu	—	11.580

Samtals kr. 6.355.580

Þá kveðst stefnandi hafa orðið að greiða ýmiss konar kostnað vegna vottorða, röntgenmynda o. fl. vegna slyssins og nemi hann samtals kr. 106.490. Taka eigi tillit til þessa kostnaðar við ákvörðun málskostnaðar í málinu. Stefnandi hefur lagt fram reikninga yfir þennan kostnað.

Málsástæður.

Af hálfu stefnanda er á því byggt, að stefndi Þórður hafi valdið árekstrinum með stórkostlega ógætilegum akstri. Hann hafi ekið langt yfir lögleyfðum hámarkshraða, eins og hemlaför eftir bifreið hans sýni, en hámarkshraði sé 70 km á klst. á þessum stað, og gera megi ráð fyrir, að hemlaförin hefðu orðið mun lengri, áður en hann stöðvaðist, ef áreksturinn hefði ekki orðið. Þá beri vitnið Bjarni Ólafsson, að stefndi Þórður hafi ekið fram úr sér á 100—120 km hraða. Þótt vitnið Magnús Thorvaldsson vilji lítið gera úr ökuhraða Þórðar, þá beri að gæta þess, að hann sé sveitungi hans. Ummerki á slyssað, svo sem það, að bifreið stefnanda kastist mikið til hliðar, skemmdir á bifreiðunum og meiðslin á fólkinu gefi og til kynna, að stefndi Þórður hafi ekið geysihratt. Uppdráttur af árekstursstað sýni, að bifreiðinni M 449 hafi verið ekið mjög innanlega á veginum, en mjög sé brýnt, að við blindhæðir sé dregið úr hraða og ekið við vegbrún.

Ekkert komi fram í gögnum málsins um, að bifreið stefnanda hafi verið ekið of hratt eða of innanlega á veginum. Eftir bifreið stefnanda hafi engin hemlaför verið sýnileg, en hún láti undan höggi, en gefi ekki högg. Því sé alls ósannað, að bifreið stefnanda hafi verið ekið of hratt.

Stefndi Þórður hafi með akstri sínum brotið gróflega gegn ýms-um mikilvægum reglum umferðarlaga, svo sem 26. gr., 37. gr., 45. gr., 1. og 2. mgr., 47. gr., 1. mgr., 49. gr., 1. og 2. mgr. og 3. mgr. d), e) og f), 50. gr., 1. og 2. mgr.

Bótaréttur stefnanda byggist aðallega á 1. mgr. 67. gr., en til vara á 68. gr. umferðarlaga, sbr. 1. mgr. 69. gr., gagnvart stefndu Björgu og 69. gr., 3. mgr., gagnvart stefnda Þórði, en 70. gr., 3. mgr., sbr. 1. mgr., og 74. gr., 2. mgr., gagnvart hinu stefnda vátryggingarfélagi.

Varðandi eignatjón stefnanda þá byggist bætur vegna þess á

því, að stefndi Þórður eigi einn sök á árekstrinum. Varðandi líkamstjón stefnanda gegni öðru, þar sem sök skipti ekki máli, því að stefnandi njóti hlutlægs bótarétar skv. 1. mgr. 67. gr. umferðarlaga, en farþegi í bifreið, sem jafnframt sé eigandi bifreiðarinnar, eigi ekki að vera verr settur en hver annar farþegi, sem rétt eigi skv. þessari lagagrein.

Stefnandi hafi hlotið mikil meiðsli og af þeim hlotið bæði tímabundna og varanlega örorku. Örorkutjón stefnanda hafi verið reiknað út á grundvelli örorkumats og annarra forsendna, sem raktar séu í örorkuútreikningnum. Á þessu byggist krafa stefnanda um bætur fyrir örorkutjón.

Ljóst sé af læknisgögnum, að stefnandi hafi hlotið stórvægileg meiðsli og liðið mikil harmkvæli af völdum þeirra. Hún muni búa við þjáningar og óþægindi ævilangt. Þá hafi hún hlotið lýti, m. a. sé vinstri fótur að mun styttri en sá hægri.

Fatnaður sá, sem stefnandi hafi verið í, hafi ónýst gersamlega, en fötin hafi orðið að skera utan af henni.

Bifreið stefnanda hafi verið húftryggð, en stefnandi hafi borið 50 þúsund kr. sjálfsáhættu, sem krafist sé, að stefndu greiði.

Stefnandi hafi þurft að fara nokkrar ferðir frá heimili sínu á Snæfellsnesi til Reykjavíkur vegna lækninga og eigi hún að fá þann kostnað greiddan.

Þá hafi gleraugu stefnanda ónýst og eigi hún að fá það tjón bætt.

Rök stefndu fyrir aðalkröfu eru þau, að ökumaður P 844 hafi einn valdið slysinu af stórkostlegu gáleysi og með ólögmaetum hætti. Hann hafi ekið á röngum vegarhelmingi, sem auk þess að vera ólöglegt hafi í þessu tilfelli verið stórháskalegt, þar sem blindhæð hafi verið framundan og beinlínis valdið því, hvernig farið hafi. Öll gögn málsins sýni og sanni, að frásögn stefnda Þórðar að aðdraganda slyssins sé rétt. Þórður hafi ekið á u. þ. b. 70 km hraða á réttum vegarhelmingi, eins og hemlaför eftir bifreið hans sýni. Fyrst að árekstur hafi orðið, sé ljóst, að bifreið stefnanda hafi verið ekið á röngum vegarhelmingi. Nóg rúm hafi verið á veginum til að mætast, en þarna hafi hann verið u. þ. b. 9 m breiður. Hemlaför bifreiðarinnar M 449 þurfi ekki að sýna hraða hennar. Vegurinn hafi verið laus malarvegur, blautur og undan brekku hafi verið að fara. Snögg hemlun skilji eftir sig löng hemlaför, enda þótt hraðinn sé ekki mikill. Bifreiðin M 449 hafi verið því sem næst ferðlaus, þegar áreksturinn varð, hún kastist aftur á bak sem tildiráttarför hennar til austurs sýni. Ekki

sé hægt að leggja frásagnir vitna um ökuhraða Þórðar til grundvallar ökuhraða hans á árekstursstaðnum. Sé litið til rannsóknna, sem gerðar hafi verið erlendis á hemlaförum bifreiða miðað við hraða, megi telja beinlínis sannað, að Þórður hafi ekið á hæfilegum hraða, en undir öllum kringumstæðum verði að telja ósannað, að hraðinn hafi verið of mikill miðað við aðstæður.

Verksummerki á slysstað sýni, að ökuhraði bifreiðarinnar P 844 hafi verið úr öllu hófi, en við áreksturinn hafi hún kastað bifreiðinni M 449 í öfuga akstursstefnu. Bifreiðin P 844 hafi ekki kastast aftur á bak, heldur áfram, og hafi hún oltið á vinstri hlið. Brak úr bifreiðinni hafi kastast áfram í akstursstefnu hennar, sem sýni, að ökuhraðinn hafi verið mikill. Engin hemlaför hafi verið eftir bifreiðina og hafi hún því haldið áfram á fullri ferð. Vitnið lögreglumaðurinn Björn Þorbjörnsson beri, að skemmdir á bifreiðinni P 844 hafi sýnt, að hún hafi beygt til hægri, um leið og áreksturinn varð.

Með aksturslagi sínu hafi ökumaður bifreiðarinnar P 844 brotið gegn ákvæðum 26. gr., 37. gr., 45. gr., 1. og 2. mgr., 47. gr., 1. mgr., 49. gr., 1., 2. og 3. mgr. d), e) og f), 50. gr., 1. og 2. mgr., laga nr. 40/1968 og eigi því óskipta sök á slysinu.

Af þessu leiði, að stefnandi verði að bera tjón sitt óbætt, en um bótarétt hennar fari eftir almennum skaðabótareglum, sbr. 68. gr. laga nr. 40/1968, og jafngildi sök ökumanns eigin sök tjónþola, sbr. og 3. mgr. 67. gr. sömu laga, en því sé alfarið mótmælt, að hlutlægar bótareglur, sbr. 1. mgr. 67. gr. laga nr. 40/1968, eigi hér við. Engin rök mæli með því, að eigandi bifreiðar eigi að vera betur settur, hvað þetta snerti, þegar hann sé farþegi í bifreið sinni en þegar hann aki henni sjálfur. Þessar staðhæfingar styðjist við erlenda og innlenda dómvenju, sem sé í samræmi við kenningar fræðimanna.

Verði ekki fallist á aðalkröfu stefndu, eigi að skipta sök í hlutfalli við sök ökumanna bifreiðanna og á því byggt sem áður, að stefnandi verði að sæta „identifikation“ með ökumanni sínum og skiptingu tjónsins í samræmi við það auk þess sem stefnukröfur eigi að lækka verulega.

Örorkumati sé mótmælt sem of háu. Örorka 100% sé metin í 4 mánuði, sem sé of langur tími, en stefnandi hafi verið farin að vinna fullt starf innan 3 mánaða frá slysdegi. Hún vinni og fullt starf á þeim tíma, sem hún sé metin 50% öryrki. Ekki sé um sannanlegt rauntjón að ræða vegna varanlegrar örorku. Þá beri að meta til lækkunar hagræði af skattfrelsi og eingreiðslu

bóta, ef til komi. Verði höfð hliðsjón af líkindareikningi tryggingafræðings, beri að miða líkindatölur við gildandi vaxtaforsendur og meta til lækkunar bóta, að í örorkumötum lækna gæti miskasjónarmiða. Af sömu ástæðum beri að lækka sérkrafðar miskabætur stefnanda, sem mótmælt sé sem allt of háum og í raun tvíkröfðum. Töluliðum 3, 4, 5 og 6 í kröfugerð stefnanda sé ekki mótmælt tölulega.

Krafa stefnanda um að fá tildæmda hæstu lögleyfða vexti eigi að sæta frávísun og mótmælt sé, að dæma eigi 16% og 19% vexti, því að þessir vextir séu hagstjórnartæki stjórnvalda, en ekki raunvextir.

Niðurstaða.

Í málinu hafa verið lagðar fram glöggar ljósmyndir af þeim kafla þjóðveggar nr. 531, þar sem áreksturinn varð. Af uppdrætti lögreglu og ljósmyndum sést, að áreksturinn hefur orðið u. þ. b. 26 metra suðvestan við rimlahlið, sem er á þjóðveginum rétt neðan blindhæðarinnar við Hrafnaklett, en breidd rimlahliðsins nemur breidd vegarins. Á uppdrætti lögreglu er þjóðvegurinn sýndur um 9 metra breiður, og samkvæmt ljósmyndum eru kantar hans lágir. Því virðist ekki hafa verið neinum vandkvæðum bundið að mætast á þessum kafla vegarins.

Líkur benda til þess, að ökuhraði bifreiðarinnar M 449 hafi verið töluverður, en þó verður að telja ósannað, að hann hafi verið meiri en óhætt var miðað við eðlilegar aðstæður.

Á uppdrætti lögreglu sést, að hemlaför bifreiðarinnar M 449 eru á þeim vegarhelmingi, þar sem bifreiðinni bar að aka miðað við akstursstefnu, þó nærri miðlínu vegarins, en hvergi yfir hana. Hemlaförin eru samsíða vegarbrúninni.

Af ljósmyndum af bifreiðunum að dæma virðist sem vinstra framhorn bifreiðarinnar P 844 hafi rekist á miðjan framenda bifreiðarinnar M 449, en það bendir til þess, að bifreiðin P 844 hafi verið á ská á veginum, þegar áreksturinn verður, en bifreiðin M 449 beint fyrir, eins og hemlaför hennar sýna. Hemlaför mældust ekki eftir bifreiðina P 844, sem bendir til þess, að ökumaður hennar hafi ekki gert tilraun til að draga úr hraða hennar með hemlun, áður en áreksturinn varð.

Af atvikum málsins, eins og þau liggja fyrir, verður ekki dregin önnur ályktun en sú, að áreksturinn hafi orðið á hægri vegarhelmingi miðað við akstursstefnu bifreiðarinnar M 449. Þar af leiðir, að ökumaður bifreiðarinnar P 844 hefur gerst brotlegur

við 37. gr., 1. mgr., 45. gr., 1. og 2. mgr., og 47. gr., 1. mgr., laga nr. 40/1968.

Þó að stefndi Þórður þyki ekki í akstri sínum hafa að fullu farið eftir fyrirmælum í 2. mgr. 45. gr. laga nr. 40/1968, þykja samt ekki efni til að leggja sök á árekstrinum á hann, sbr. 68. gr. sömu laga.

Samkvæmt framansögðu þykir verða að leggja óskipta sök á árekstrinum á ökumann bifreiðarinnar P 844, og ber því að sýkna stefndu af kröfum stefnanda um greiðslu bóta fyrir óbætt tjón á bifreið hennar.

Stefnandi er farþegi í eigin bifreið, þegar áreksturinn verður. Hún hafði lánað ökumanni bifreiðarinnar hana til afnota.

Samkvæmt 1. mgr. 69. gr. laga nr. 40/1968 ber eigandi ábyrgð á vélknúnu ökutæki sínu og er fébótaskyldur vegna tjóns, sem það veldur. Ekki skiptir í því sambandi máli, hvort eigandi ekur sjálfur eða einhver, sem hann hefur lánað ökutækið. Í tilvik, eins og hér um ræðir, að eigandi er farþegi í eigin ökutæki, verður skv. tilvitnaðri lagagrein hér að framan að telja, að um líkamstjón hans og miska fari eftir 68. gr., en ekki ákvæðum 67. gr. laga nr. 40/1968. Þar af leiðir, að bótaréttur stefnanda ræðst m. a. af því, hver sök ökumannsins á árekstrinum var. Að framan var öll sök á árekstrinum lögð á ökumann bifreiðar stefnanda. Ber því að sýkna stefndu af kröfum stefnanda um greiðslu bóta fyrir líkamstjón og miska.

Niðurstaða dómsins er því sú, að sýkna beri stefndu af öllum kröfum stefnanda. Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kvað upp Friðgeir Björnsson, settur borgardómari.

Dómsorð:

Stefndu, Þórður B. Bachmann, Björg Kristófersdóttir og Brunabótafélag Íslands, skulu vera sýkn af kröfum stefnanda, Úrsúlu Margrétar Kristjánsdóttur, í máli þessu. Málskostnaður fellur niður.
