Mánudaginn 14. júní 1976.

Nr. 18/1975. **Pétur Björnsson**
Cudogler h/f og
Trygging h/f
(Páll S. Pálsson hrl.)
gegn
Ragnari Björnssyni og gagnsök
(Þorvaldur Lúðvíksson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjendur hafa áfrýjað máli þessu með stefnu 12. febrúar 1975. Krefjast þeir aðallega sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda, en til vara lækkunar á kröfum hans. Þá krefjast þeir málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi áfrýjaði málinu með stefnu 17. febrúar 1975. Krefst hann þess, að aðaláfrýjendum verði dæmt að greiða honum óskipt 3.416.612 krónur með 7% ársvöxtum frá 25. nóvember 1971 til 16. maí 1973 og 9% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Lögmenn málsaðilja lýstu yfir því fyrir héraðsdómi 29. október 1974, eftir að bifreiðin R 22660 hafði verið skoðuð á bifreiðaverkstæði, að tengingar afturljósa á henni væru þannig, að þótt slokknað hefði á vinstra afturljósi við árekstur inn, hefði ekki af þeim sökum átt að slokkna á hinu hægra. Enn fremur lýstu þeir yfir því, að stöðuljós að framan hefðu átt að verða óvirk, ef öryggi fyrir afturljós hefði orðið óvirkt við áreksturinn. Ekkert er komið fram í málinu um, að rafleiðslum að afturljóskerum hafi verið breytt eftir áreksturinn. Samkvæmt þessu verður lagt til grundvallar, að ástæðan til þess, að eigi var unnt að tendra afturljós R 22660, hafi ekki verið sú, að skammhlaup hafi orðið vegna skemmda á vinstra afturljósi við áreksturinn.

Gert var við skemmdir á bifreiðinni R 22660, án þess að reynt væri að leiða í ljós með skoðun á afturljósum hennar, hverjar væru líklegar orsakir til þess, að ekki var hægt að tendra þau eftir slysið. Verða aðaláfrýjendur að bera halla af því, að sönnunargögn kunna að hafa farið forgörðum vegna þeirrar ráðstöfunar. Aðaláfrýjandi Pétur hefur skýrt svo frá, að hann minnist þess ekki, að hann hafi aðgætt, áður en dráttur bifreiðarinnar hófst, hvort afturljós hennar væru tendruð, og ekkert verður með vissu ráðið af skýrslum vitna um þetta atriði. Þykir mega við það miða, að afturljósin hafi þá ekki verið í lagi. Ófært var að draga bifreiðina án tendraðra afturljósa, sbr. 53. gr. laga nr. 40/1968. Ber að staðfesta úrlausn héraðsdóms um, að aðaláfrýjendur beri fébótaábyrgð á tjóni gagnáfrýjanda, sbr. 68., 69., 70. og 74. gr. nefndra laga.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta úrlausn hans um, að gagnáfrýjandi eigi einnig sök á árekstrinum svo og um sakarskiptingu.

Hér fyrir dómi hefur gagnáfrýjandi sundurliðað kröfur sínar þannig:

1.	Bætur fyrir tímabundna örorku	kr.	86.804
2.	Bætur fyrir varanlega örorku	—	2.854.180
3.	Bætur fyrir þjáningar og annan miska . .	—	300.000
4.–5.	Kostnaður vegna örorkumats, tjónsútreiknings, læknishjálpar o. fl.	—	15.150
6.	Viðgerðarkostnaður á bifreið	—	150.000
7.–8.	Bætur fyrir afnotamissi bifreiðar, bifreiðarkostnaður o. fl.	—	10.478
		Kr.	3.416.612

Um 1.—3. Gagnáfrýjandi er dómorganisti og tónlistarkennari að atvinnu. Við slysið varð hann fyrir meiðslum í andliti og á brjósti, tennur brotnuðu, hann hlaut nefbrot og auk þess rifbrot. Lá hann á sjúkrahúsi til 30. nóvember 1971. Gert var við tennur hans, en samanbit þeirra varð ekki eðlilegt. Eftir slysið hefur gagnáfrýjandi þjáðst af tvísýni (diplopia).

Í örorkumati Jónasar Hallgrímssonar læknis 22. nóvember 1973 segir svo: „Ragnar hefur hlotið tímabundna og varanlega örorku af slysinu. Verður að telja, að tvísýni hans valdi honum verulegum óþægindum í starfi, og er það tvísýni metið til 15% varanlegrar örorku. Röskun á samanbiti tanna er einnig metið til örorku, og er hún talin 5%. Skemmdir á nefi eru ekki taldar valda örorku . . .“.

Hinn 18. desember 1973 reiknaði Þórir Bergsson tryggingastærðfræðingur með líkindatölum tjón gagnáfrýjanda vegna slyss þessa. Lagði hann þar til grundvallar örorkumat Jónasar Hallgrímssonar læknis frá 22. nóvember 1973 og vinnutekjur gagnáfrýjanda árin 1968—1970 samkvæmt skattframtölum hans. Þá miðaði tryggingastærðfræðingurinn við 7% ársvexti frá slysdegi til 16. maí 1973 og síðan við 9% ársvexti. Þannig reiknað taldi tryggingastærðfræðingurinn, að tjón gagnáfrýjanda vegna tímabundinnar örorku næmi 86.804 krónum og tjón hans vegna varanlegrar örorku 2.854.180 krónum.

Aðaláfrýjendur hafa mótmælt þessum kröfuliðum sem allt of háum. Hafa þeir bent á, að gagnáfrýjandi hafi haldið föstum launum sínum þann tíma, sem hann var óvinnufær vegna slyssins. Þá sýni skattframtöl hans eftir slysið, að tekjur hans hafi ekki rýrnað vegna slyssins.

Þegar virt eru meiðsl gagnáfrýjanda, atvinnuhagir hans og annað það, sem hér skiptir máli, þykir hæfilegt, eins og hér stendur á, að taka þessa kröfuliði til greina í einu lagi með samtals 2.000.000 króna.

Um 4.—8. Þessir kröfuliðir hafa ekki sætt tölulegum andmælum og verða því teknir til greina að fullu.

Samkvæmt þessu telst tjón gagnáfrýjanda hæfilega ákveðið 2.175.628 krónur (2.000.000 + 15.150 + 150.000 + 10.478). Ber aðaláfrýjendum að bæta honum óskipt ¼ hluta þess, eða 543.907 krónur með vöxtum svo sem krafist er, en upphafstíma þeirra er ekki andmælt.

Eftir þessum málalokum ber að dæma aðaláfrýjendur til að greiða gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals 150.000 krónur.

Dómsorð:

Aðaláfrýjendur, Pétur Björnsson, Cudogler h/f og Trygging h/f, greiði óskipt gagnáfrýjanda, Ragnari Björnssyni, 543.907 krónur með 7% ársvöxtum frá 25. nóvember 1971 til 16. maí 1973 og 9% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og 150.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 6. desember 1974.

Mál þetta, sem fyrst var dómtekið að loknum munnlegum málflutningi 12. nóvember sl., en endurupptekið og dómtekið á ný að loknum munnlegum flutningi 22. nóvember sl., er höfðað hér fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 3. apríl sl., af Ragnari Björnssyni dómorganista, Grundarlandi 19 hér í borg, gegn Pétri Björnssyni, Blönduhlíð 14, Cudogler h/f, og Tryggingu h/f, öllum hér í borg, in solidum til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 3.451.810 með 7% ársvöxtum frá 25. nóvember 1971 til 16. maí 1973, en með 9% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndu gera þær dómkröfur, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og að þeim verði tildæmdur málskostnaður að mati réttarins.

Sáttatilraunir dómsins báru ekki árangur.

Málavextir eru þessir:

Að kvöldi fimmtudagsins 25. nóvember 1971, um kl. 1945, varð árekstur á Reykjanesbraut sammt norðan götunnar Púfubarðs, sem liggur inn í Hafnarfjörð. Stefnandi máls þessa ók bifreið sinni, R 20079, sem er Saab-fólksbifreið, árgerð 1965, aftan á og inn undir pall vörubifreiðarinnar R 22660, sem er Bedford, árgerð 1961, en hún var vegna vélarbilunar dregin af vörubifreiðinni R 27990, sem er af Unimog-gerð, 1968. Vörubifreiðarnar voru báðar eign meðstefnda Cudoglers h/f, og ábyrgðartryggjandi þeirra var meðstefndi Trygging h/f. Veður var slæmt, myrkur, regn og stormur og blautt yfir. Stefnandi var einn í bifreið sinni og var að koma sunnan úr Keflavík, eins og hann gerði reglulega þrisvar í viku vegna starfa sinna sem skólastjóri tónlistarskólans þar.

Stefndi Pétur ók Unimog-bifreiðinni, sem dró hina biluðu vörubifreið, en henni stýrði Guðmundur Karlsson, starfsmaður stefnda Cudoglers h/f.

Stefnandi segir engin afturljós hafa verið á bifreiðinni, sem hann ók á, og engin glitmerki aftan á henni, sem varpað hafi ljósi. Hann hafi ekkert séð, fyrr en pallrönd vörubifreiðarinnar hafi allt í einu birst í ljósgeislanum fyrir framan bifreið hans, og af þessum sökum hafi árekstur inn orðið.

Engin hemlaför mældust eftir bifreið stefnanda. Aðdragandi að árekstrinum var sá, að Guðmundur Karlsson lagði af stað frá Cudogler h/f með 10 kistur af gleri á vörubifreiðinni R 22660. Farmurinn var 1—1.5 tonn að þyngd og átti að fara til Grindavíkur. Lagt var af stað síðla dags eftir vinnutíma, og fóru tveir starfsmenn Cudoglers h/f, þeir Jósep Magnússon og Ragnar Ágústsson, með í bifreiðinni. Vörubifreiðin hafði þá nýlega verið til mikillar viðgerðar og endurnýjunar á bifreiðaverkstæði, og þrem dögum áður hafði hún verið skoðuð af Bifreiðaeftirlitinu, og var þá ekkert athugavert, nema hraðamælir var óvirkur. Vörubifreiðin var hvítmáluð, og þannig var pallbrúnin og aurhlífar að aftan hvítmálað. Ekið var sem leið liggur eftir Reykjanesbraut, en nokkru fyrir sunnan gjaldskýlið við Straumsvík tók ökumaðurinn Guðmundur eftir höggum í vélarhljóði bifreiðarinnar og afréð hann að stöðva bifreiðina fyrir utan veginn og aka ekki lengra. Þeir félagar skildu bifreiðina eftir og fengu far með bifreið að gjaldskýlinu. Þar hringdi Guðmundur í Cudogler h/f og bað um aðstoð. Stefndi Pétur Björnsson ók þá bifreiðinni R 27990 frá Cudogler h/f að staðnum, Guðmundur sneri hinni biluðu bifreið með eigin vélarafli inn á akbrautina aftur, og hún var sett í drátt. Dráttartaugin var um 4 metrar á lengd, ljós að lit. Jósep Magnússon mun hafa setið í fremri bifreiðinni við hlið stefnda Péturs, en Ragnar Ágústsson sat í þeirri aftari við hlið Guðmundar. Ökuhraðinn var á jafnsléttu 35 til 40 km/klst, en þegar komið var í brekkurnar sunnan í Hvaleyrarholtinu hefur hraðinn verið kominn niður fyrir 20 km/klst og allt niður í 12 til 15 km/klst í brattanum. Þegar komið var ofarlega í brekkuna, sem Púfubarð kemur inn á, fundu þeir í aftari bifreiðinni, að högg kom aftan á hana, þannig að hún fór fram á við, og það slaknaði á tauginni. Guðmundur hemlaði og gaf þeim í fremri bifreiðinni merki um að stöðva með því að kveikja á aðalljósum og skipta milli háa og lága ljósgeislans, en kveðst fram að því aðeins hafa haft stöðuljósin kveikt á bifreiðinni. Stefndi Pétur stöðvaði bifreið sína,

og Jósep fór aftur fyrir og sá þar bifreið stefnanda mjög skemmda eftir að hafa lent undir vinstra afturhorni vörubifreiðarinnar, sem dregin var. Jósep sá, að stefnandi hafði slasast, hann var mjög blóðugur í framan og andardráttur hans var þungur. Þeir áttu orðaskipti, og Jósep hagræddi stefnanda í sætinu, en síðan stjórnaði hann umferðinni fram hjá og bað um, að lögreglu og sjúkraliði yrði gert viðvart. Lögreglan í Hafnarfirði kom fljótt á vettvang og sjúkrabifreið, sem flutti stefnanda á slysadeild Borgarspítalans. Lögreglan tók því næst skýrslu á staðnum, og Sveinn Björnsson rannsóknarlögreglumaður tók ljósmyndir af vettvangi. Ómar Zóphóníasson bifreiðaeftirlitsmaður kom á vettvang með lögreglunni og skoðaði bifreiðarnar á staðnum og gaf skýrslu um ástand þeirra. Hann rannsakaði ljós vörubifreiðarinnar, sem stefnandi hafði ekið á, og voru þau í lagi, utan afturljósin, sem hvorugt logaði, en vinstra afturljósið hafði skemmst og gengið til í árekstrinum. Ekki var rannsakað, hvað olli því, að hvorugt afturljósa vörubifreiðarinnar logaði. Bifreið stefnanda var óökufær vegna skemmda, framhlutinn allur genginn inn og yfirbygging skemmd. Það, sem unnt var að skoða, var í lagi nema afturhjólbarðar, sem voru sléttslitnir. Bifreiðin, sem stefndi Pétur ók, R 27990, var í lagi, utan þess að vinstra afturljós vantaði.

Stefnandi varð fyrir líkamstjóni við áreksturinn og var fluttur á Borgarspítalann og var þar til meðferðar til 30. nóvember s. á. Þegar stefnandi hafði heilsu til, hafði hann samband við tryggingarfélag bifreiðanna, stefnda Tryggingu h/f, varðandi tjónið á bifreið sinni, og var hún skoðuð af tjónaskoðunarmönnum. Trygging h/f neitaði bótagreiðslum, en af þeirra hálfu var þess getið, að bifreið af þessari árgerð væri um 130 þúsund króna virði. Stefnandi lét gera við bifreiðina á viðgerðarverkstæði Saab-umboðsins, Sveins Björnssonar & Co., og nam heildarviðgerðarreikningur kr. 184.548. Allir stefndu neituðu greiðslu á bótakröfum stefnanda, og höfðaði hann því næst mál þetta.

Vitnið Ómar Sigurz Zóphóníasson bifreiðaeftirlitsmaður hefur komið fyrir dóminn og staðfest skýrslu sína um, að afturljós vörubifreiðarinnar R 22660 hafi ekki virkað, þegar hann skoðaði bifreiðina eftir áreksturinn. Öll önnur ljós hafi virkað, þar með talin bremsuljós og stefnuljós í lukt þeirri, sem heil var að aftan. Vitnið kvaðst ekki geta sagt til um, hvort slík ljós hafi virkað í skemmdu lugtinni, en nánari lýsing þess á henni var, að hún „hafi gengið til og hafi glerið í henni verið brotið". Vitnið bar og, að vörubifreiðin hafi sést vel að aftan, þar sem pallröndin hafi

verið hvítmáluð og hrein og aurhlífar hafi verið hvítar og vel ljósar og allur útbúnaður hafi verið í samræmi við reglugerðir.

Vitnið Guðmundur Ragnar Líndal Karlsson hefur þrívegis komið fyrir dóminn, og hann kom einnig til skýrslugjafar til rannsóknarlögreglunnar 17. desember 1971. Bar hann, að mikið högg hafi komið á vörubifreiðina, þannig að hann og félagi hans hafi kastast fram á stýrið og framrúðuna og minnstu hafi munað, að bifreiðin lenti aftan á dráttarbifreiðinni. Bifreiðin sé 6 tonn að þyngd fyrir utan farminn. Hann hafi stigið á hemlana, kveikt á aðalljósunum, en stöðuljósin hafi verið á fram að því. Hann hafi ekki athugað fyrir aksturinn, hvort afturljósin loguðu, og hann kvaðst ekki muna, hvort stöðuljósin hafi verið skilin eftir á vörubifreiðinni, þegar hún var skilin eftir vegna bilunarinnar. Úr bænum hafi upphaflega verið ekið með full aðalljós og enginn, sem fram úr hafi farið, hafi gefið merki um, að eitthvað væri athugavert. Hann hafi örugglega kveikt á stöðuljósunum, þegar drátturinn hófst, enda sé slíkt föst venja hjá bílstjórum. Við árekstur hafi vinstri afturluktin hnoðast alveg saman og hafi hann farið með vörubifreiðina á verkstæði til þess að láta skipta um lukt og rétta aurhlífina. Að áliti vitnisins hafi fjarlægðin frá gjaldskýlinu að staðnum, þar sem vörubifreiðin bilaði, verið svipuð og fjarlægðin frá gjaldskýlinu að árekstursstaðnum.

Vitnið Jósep Magnússon hefur komið fyrir dóminn til skýrslugjafar, og hann gaf einnig skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni 30. desember 1971. Fyrir rannsóknarlögreglunni bar vitnið, að það hefði setið í fremri bifreiðinni við hlið stefnda Péturs, en hér fyrir dóminum 29. október sl. bar vitnið, að þetta væri ekki rétt, það hefði setið í aftari bifreiðinni, við hlið Guðmundar. Vitnið bar, að eftir að vörubifreiðin bilaði fyrir sunnan gjaldskýlið, hafi stöðuljós verið skilin eftir á bifreiðinni, en þegar drátturinn hafi byrjað, hafi vörubifreiðin verið höfð með fullum ökuljósum. Vitnið bar, að eftir áreksturinn hafi það gengið aftur fyrir vörubifreiðina og hafi það þá séð, að hægra afturljósið hafi logað, en hitt hafi verið brotið í árekstrinum. Þegar vitnið hafi komið að stefnanda, hafi stefnandi sagt: „Af hverju stoppuðuð þið í brekkunni?“, og hafi vitnið svarað, að það hefðu þeir ekki gert, en verið á hægri ferð. Vitnið bar og, að þegar vörubifreiðin hafi verið skilin eftir, hafi þeir félagarnir gengið í kring um bifreiðina og gengið úr skugga um, að öll ljós hafi logað.

Vitnið Ragnar Ingimundur Ágústsson hefur borið hér fyrir dóminum, að ljósin hafi verið skilin eftir á vörubifreiðinni, eftir

að hún bilaði fyrir sunnan gjaldskýlið. Stöðuljósin hafi verið höfð á í drættinum, eða allavega einhver ljós. Hnykkur hafi komið við áreksturinn og vitnið hafi henst til og alveg að framrúðunni. Eftir áreksturinn hafi vitnið gengið aftur fyrir vörubifreiðina og hafi það séð, að vinstra afturljósið hafi verið brotið og slökkt, en hitt hafi logað. Þegar framburður bifreiðaeftirlitsmannsins var kynntur fyrir vitninu, óskaði það eftir að breyta framburði sínum um þetta atriði og kvaðst ekki lengur fullyrða, að annað afturljósið hafi logað eftir áreksturinn.

Stefndi Pétur hefur borið hér fyrir dóminum, að hann hafi ekki vitað annað en að afturljós hafi verið á vörubifreiðinni, sem bifreið hans dró, en hann hafi séð stöðuljós á henni að framan. Hann kvaðst ekki muna, hvort hann hafi aðgætt það, áður en drátturinn hófst, hvort afturljósin hafi logað á henni.

Stefnandi byggir kröfur sínar á því, að stefndi Pétur, ökumaður bifreiðarinnar R 27990, eigi alla sök á árekstrinum vegna vanhirðu bifreiðar þeirrar, er hann hafði í drætti. Stefnda Pétri beri því að bæta stefnanda tjón hans ásamt eiganda bifreiðarinnar, meðstefnda Cudogler h/f, skv. 58. gr. laga nr. 40/1968, sbr. 67. og 69. gr. sömu laga, ásamt meðstefnda Tryggingu h/f, sbr. 74. gr. sömu laga. Áreksturinn hafi beinlínis orðið vegna þess, að bifreiðin, sem var í drætti, hafi ekki verið búin þeim öryggistækjum, sem áskilin séu í umferðarlögunum, t. d. hafi afturljós ekki verið í lagi, sbr. 5. gr., b lið, nefndra laga. Þá hefði ökumaður bifreiðarinnar R 22660 átt að hafa aðalljós tendruð í svo slæmu skyggni, er þá hafi verið. Stefnandi hafi ekið við þetta tækifæri á 50—60 km hraða. Hann hafi gerþekkt þessa leið, enda farið hana á þessum sama tíma þrisvar í viku í mörg ár. Þarna hafi hann ekkert ljós séð fyrir framan á brautinni og hafi ekkert orðið var við neitt fyrr en allt í einu, að vörubílspallur hafi birst í ljósum bifreiðar hans skammt fyrir framan hana. Stefnandi hafi þá hemlað, en séð, að honum mundi ekki takast að stöðva í tíma, og hafi því ætlað að taka það ráð að komast fram hjá, en þá hafi hann séð umferð á móti. Skipti þá engum togum, að slysið varð, en þetta hafi gerst mjög skyndilega. Hann hafi misst meðvitund, en rankað við sér, er hann enn hafi setið inni í bifreið sinni. Maður hafi þá kropið við bifreiðina og eitthvað verið að aðstoða hann. Stefnandi hafi talið, að þetta væri ökumaður bifreiðar þeirrar, er hann hafi lent á, og hafi hann því sagt: „Hvernig leyfðurðu þér að aka án ljósa?“ Svar mannsins hafi eitthvað verið fráhrindandi, en stefnandi hafi síðan lítið munað eftir sér þarna

á slysstaðnum. Síðar hafi komið í ljós, að bifreið sú, er stefnandi hafði þarna lent á, hafi verið dregin af vörubifreiðinni R 27990, sem stefndi Pétur hafi ekið. Við athugun bifreiðaeftirlitsmannsins á bifreiðinni á staðnum eftir áreksturinn hafi komið í ljós, að afturljósin hafi verið óvirk, en að vinstri afturluktin hafi gengið til í árekstrinum og hafi gler hennar verið brotið. Vilji stefndu halda því fram, að afturljós vörubifreiðarinnar hafi orðið óvirk við áreksturinn og afturljós hafi logað fyrir áreksturinn, beri þeim að sýna fram á það og sanna það. Það hafi þeir ekki gert í máli þessu.

Stefndu byggja sýknukröfu sína á því, að augljóst sé af málavöxtum, að hraði bifreiðar stefnanda hafi verið geysilegur, þar sem hún hafi kastað 6 tonna bifreið með 1 til 1.5 tonna farm áfram upp í móti í brekku, jafnvel eftir að stefnandi hafi að eigin sögn verið búinn að reyna að hemla. Stefnandi hafi þarna ekið allt of hratt í mjög slæmu skyggni og vondri færð og sé því öll sök á árekstrinum stefnanda sjálfs, þar sem hann hafi brotið ákvæði 5. mgr. 45. gr. og 49. gr. umferðarlaga. Eigi hann því sjálfur að bera tjón sitt. Fullyrðingum um, að vörubifreiðin, sem stefnandi hafi ekið aftan á, hafi verið ljóslaus, þegar áreksturinn hafi átt sér stað, sé mótmælt sem röngum og ósönnuðum. Bifreiðin hafi verið skoðuð af Bifreiðaeftirliti ríkisins þrem dögum fyrir áreksturinn og hafi ljósin þá verið í fullkomnu lagi. Vitni hafi borið, að stöðuljósin hafi verið tendruð, þegar bifreiðin var í drætti, og þess vegna bendi allt til þess, að afturljósin hafi logað á bifreiðinni, þegar stefnandi ók á hana, en stefnanda beri að sanna hið gagnstæða. Skýringin á því, hvers vegna afturljósin hafi verið óvirk eftir áreksturinn, sé sú, að bifreið stefnanda hafi lent á vinstra ljóskerinu og skemmt það og við það hafi orðið skammhlaup, sem gert hafi hægra ljóskerið óvirkt líka. Eftir áreksturinn hafi þurft að skipta um ljósker á vörubifreiðinni, sem einmitt sýni, að hið vinstra hafi gereyðilagst við áreksturinn. Þetta hafi einmitt komið í ljós, þegar vörubifreiðin var skoðuð daginn, sem málflutningur fór fram. Fullyrðingum um, að glitaugu hafi verið óhrein, sé einnig mótmælt, enda hafi bifreiðaeftirlitsmaðurinn borið hér fyrir dóminum, að vörubifreiðin hafi verið hvítmáluð, hrein og sést vel. Þetta komi einnig skýrt fram á ljósmyndunum á dskj. nr. 45. Við þetta bætist, að vitni hafi borið, að mikil umferð hafi verið um veginn og margir hafi farið fram úr vörubifreiðunum. Enginn hafi þó gefið merki um, að neitt væri athugavert við bifreiðarnar. Líkurnar fyrir því, að aftur-

ljósin hafi gefið sig bæði á þessum skamma tíma fyrir árekstur-inn, séu svo litlar, að sönnunarbyrðin hvíli augljóslega á stefn-anda um svo alvarlega fullyrðingu.

Telja verður í ljós leitt með framburði stefnda Péturs og vitna, að kveikt hafi verið á stöðuljósum vörubifreiðarinnar R 22660, þegar drátturinn hófst. Undir þessum kringumstæðum var nægi-legt að hafa stöðuljósin tendruð, enda eru afturljós vörubifreiðar-innar þau sömu, hvort sem tendruð eru aðalljós eða stöðuljós. Í málinu er ágreiningslaust þrátt fyrir framburð tveggja vitna, að eftir árekstur-inn voru afturljósin óvirk, en stöðuljósin að framan voru virk. Þrem dögum fyrir árekstur-inn hafði vörubifreiðin verið til skoðunar, og var þá gefið út ljósastillingarvottorð, og verður að telja, að ljósaútbúnaður hennar hafi þá verið í lagi. Það er samhljóða álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að hafi vinstra ljósker vörubifreiðarinnar skemmst verulega við höggið af bifreið stefnanda við árekstur-inn, séu miklar líkur á, að skammhlaup hafi orðið, sem leitt hafi til þess, að hið hægra varð einnig óvirkt. Fullnægjandi lýsing á skemmdum á ljóskerinu og festingu liggja ekki fyrir. Af þeim upplýsingum, sem fyrir liggja í máli þessu, þ. e. lýsingu vitna á útliti ljóskersins eftir árekstur-inn, ljósmyndum á dskj. nr. 45 og viðgerðarreikningum á dskj. nr. 55 yfir viðgerð á vörubifreiðinni eftir árekstur-inn, er eigi unnt að draga aðra ályktun en að festing ljóskersins hafi einungis gengið til og að hún hafi verið rétt af í viðgerð. Ósannað er, að skipt hafi verið um ljósker þrátt fyrir þá yfirlýsingu, að glerið hafi verið brotið. Gegn fullyrðingu stefnanda hefur stefndi bent á, að líkur séu fyrir því, að ekkert hafi verið athugavert við aftur-ljósin, þegar stefnandi ók aftan á vörubifreiðina, þar sem margir hafi farim fram úr og umferð hafi gengið greiðlega. Ekki verður talið, að þetta leiði líkur að því, að afturljósin hafi verið tendruð, enda verður einnig að hafa í huga, að á bifreiðinni, sem stefndi Pétur ók úr borginni til hinnar biluðu vörubifreiðar, var vinstra afturljós óvirkt, og ekki er í málinu fram komið, að hann hafi fengið athugasemdir um slíkt.

Þegar þetta er virt og það, sem hér að ofan var sagt um ályktun um skemmd á vinstra afturljóskerinu, er ekki unnt að telja, að fram séu komnar yfirgnæfandi líkur fyrir því, að afturljós vörubif-reiðarinnar hafi logað fyrir árekstur-inn og að skammhlaup hafi gert þau óvirk í árekstrinum. Eins og aðstæðum var háttað eftir árekstur-inn, og haft er í huga, að stefnandi var fluttur af vett-vangi rænulaus og án þess að geta metið eða hlutast til um mat

á aðstæðum, verður að telja, að nær hafi staðið stefnda Pétri og Cudogler h/f að upplýsa um orsökina fyrir því, að afturljósin virkuðu ekki eftir árekturinn. Þetta var ekki gert, og verður að telja stefndu bera halla af sönnunarskorti að þessu leyti, enda eru engar yfirgnæfandi líkur, sem leiða til annars. Þannig verður ekki talið sannað af hálfu stefndu gegn andmælum stefnanda, að ljós hafi logað á afturljóskerum vörubifreiðarinnar R 22660, þegar árekturinn varð.

Hins vegar verður að telja sannað með framburði vitna um það högg, sem á vörubifreiðina kom, og miðað við skemmdir á bifreið stefnanda, að stefnandi hafi ekið mjög hratt og á ekki minna en 60 km hraða á klst. Miðað við veðurskilyrði og skyggni svo og vanbúnað bifreiðar stefnanda, að afturhjólbarðar voru sléttslitnir, hefur stefnandi ekið mjög ógætilega. Þrátt fyrir fullyrðingar stefnanda verður að telja í ljós leitt, að vörubifreiðin hafi verið óvenju vel sjáanleg, hvítmáluð og hrein, og ekki er annað upplýst en að glitaugu hennar hafi verið vel sjáanleg. Þegar þetta allt er virt, er ekki unnt að telja annað en að meginorsök árekstursins hafi verið of hraður og ógætilegur akstur stefnanda sjálfs.

Byggt er á því í dómi þessum, að afturljós vörubifreiðarinnar hafi ekki logað, þegar stefnandi kom að, og verður að telja, að það hafi átt sinn þátt í því, að stefnandi gat ekki komist hjá árekstri, eins og ökulagi hans var háttað. Því verður talið, að stefnandi beri sjálfur ¾ hluta sakar á tjóni sínu, en ¼ hluta eigi hann að fá bættan hjá stefndu.

Tjón sitt hefur stefnandi sundurliðað þannig:

1. Tímabundið örorkutjón	kr.	86.804
2. Varanlegt örorkutjón	—	2.854.180
3. Bætur fyrir þjáningar og miska	—	300.000
4. Kostnaður við örorkumat og tjónsútreikning	—	13.000
5. Kostnaður við læknishjálp og vottorð	—	2.150
6. Viðgerðarkostnaður á bifreið stefnanda	—	184.548
7. Afnotamissir bifreiðar og bílkostnaður	—	10.140
8. Hreinsun á fötum	—	338
Samtals kr.		3.451.810

Um 1.—2. Stefnandi byggir þessa liði kröfu sinnar á örorkumati Jónasar Hallgrímssonar læknis, dags. 22. nóvember 1973, en þar er örorka stefnanda frá slysinu í einn mánuð talin 100%,

síðan í einn mánuð 50%, en varanleg 20%. Örorkan var talin felast í tvísýni stefnanda eftir slysið svo og röskun á samanbiti tanna. Þórir Bergsson tryggingafræðingur reiknaði tjón stefnanda skv. þessu 18. desember 1973. Stefndu hafa mótmælt þessum liðum sem röngum og allt of háum. Stefnandi hafi ekki sýnt fram á skerðingu aflahæfis vegna slyssins og sé hér því um ímyndað tjón að ræða. Eftir atvikum þykir eiga að taka þessa liði til greina með kr. 1.900.000.

3. Stefndu hafa mótmælt þessum lið sem röngum og órökstuddum og tölulega allt of háum. Eftir atvikum verður hann tekinn til greina í heild.

4.—5. Þessum liðum er ekki tölulega mótmælt, og verða þeir teknir í heild til greina.

6. Stefndu hafa mótmælt þessum lið sem röngum og allt of háum. Ekki verði séð, að þeim hafi verið gefinn kostur á að fylgjast með verkinu, og ekki hafi matsmenn verið dómkvaddir til að meta tjónið, eins og venja sé. Hinir sérfróðu meðdómsmenn hafa rannsakað reikninga og nótur, sem liður þessi er byggður á, og telja þeir með hliðsjón af skemmdum á bifreið stefnanda, sem sjá má á ljósmyndum og lýst er í skjölum málsins, að þessi liður sé ekki óeðlilegur. En þar sem telja verður, að í svo víðtækri viðgerð felist endurnýjun á slitnum hlutum, verður þessi liður tekinn til greina með kr. 150.000.

7.—8. Stefndu hafa mótmælt þessum liðum sem röngum og tölulega of háum. Liðir þessir eru studdir gögnum og verða teknir í heild til greina, þar sem þeir geta ekki talist óeðlilegir.

Tjón stefnanda samkvæmt þessu verður því talið nema kr. 2.375.628. Verður stefndu samkvæmt framansögðu gert að greiða stefnanda ¼ hluta þess, eða kr. 593.907 með 7% ársvöxtum frá 25. nóvember 1971 til 16. maí 1973, en með 9% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir öllum atvikum er rétt, að stefndu greiði stefnanda kr. 50.000 upp í málskostnað.

Garðar Gíslason, settur borgardómari, Haraldur Þórðarson bifreiðasmiður og Finnbogi Eyjólfsson bifvélavirki kváðu upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, Pétur Björnsson, Cudogler h/f og Trygging h/f, greiði stefnanda, Ragnari Björnssyni, in solidum kr. 593.907 með 7% ársvöxtum frá 25. nóvember 1971 til 16. maí 1973,

en með 9% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 50.000 upp í málskostnað.

Greiðslan fari fram innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Mánudaginn 14. júní 1976.

Nr. 91/1975. **Jósafat Arngrímsson og Kyndill h/f**
(Kristján Eiríksson hrl.)
gegn
Ólafi Ólafssyni
Stefáni Jónssyni og
Kristjáni Kristjánssyni og gagnsök
(Jón E. Ragnarsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson.

Víxilmál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjendur hafa áfrýjað máli þessu með stefnu 17. júlí 1975. Krefjast þeir sýknu af kröfum gagnáfrýjenda og málskostnaðar úr þeirra hendi í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur hafa áfrýjað málinu með stefnu 30. júlí 1975. Krefjast þeir staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi stefndu.

Aðaláfrýjandi Jósafat ritaði orðið „tryggingarvíxill" á víxil þann, sem í málinu greinir, þegar hann gaf út og framseldi víxilinn. Víxillinn verður þó ekki af þeirri ástæðu metinn ógildur vegna ákvæða 1. gr. laga nr. 93/1933, heldur ber að líta svo á, að aðaláfrýjandi Jósafat hafi framselt víxilinn í tryggingarskyni, sbr. 19. gr. áðurgreindra laga. Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skírskotun til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta hann.