

Fimmtudaginn 28. nóvember 1996.

Nr. 80/1996.

Sævar Jóhann Sigursteinsson

Hermann Jón Erlingsson og

Vátryggingafélag Íslands hf.

(Hákon Árnason hrl.)

gegn

Guðmundi Má Guðmundssyni

(Helgi Jóhannesson hrl.)

Bifreiðar. Skaðabætur. Sakarskipting.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason, Gunnlaugur Claessen og Markús Sigurbjörnsson.

Áfrýjendur skutu málinu til Hæstaréttar með stefnu 22. febrúar 1996 að fengnu áfrýjunarleyfi og krefjast aðallega sýknu af öllum kröfum stefnda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, en til vara, að kröfurnar verði lækkaðar vegna sakarskiptingar og málskostnaður falli niður.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Mál þetta snýst um árekstur, er varð, þar sem svonefndur Skíða-staðavegur liggur á milli bæjanna Glerár og Hlíðarenda í Lögmannshlíð, þegar stefndi reyndi að aka fram úr tveimur bifreiðum. Heimreið sú að bænum Glerá, sem ökumaður R-31334 hugðist beygja inn á, er ætluð til almennrar umferðar og telst því vegur í merkingu 2. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Samkvæmt 1. mgr. 22. gr. laganna gildir sú meginregla, að óheimilt er að aka fram úr öðru ökutæki, rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Frá þeirri meginreglu er í sömu málsgrein að finna sérstaklega tilgreindar undantekningarheimildir. Af þessu leiðir, að ríkar varúðarkröfur verða gerðar til þess, sem vill nýta sér undantekningarheimild frá hinni skýru meginreglu. Ber honum að fullvissa sig um, að skilyrðum séu örugglega fullnægt, svo að aka megí fram úr á eða við vegamót.

Þegar stefndi hugðist aka fram úr, var beygja á veginum fram undan til vinstri upp hlíðina, og voru þrenn vegamót með stuttu

millibili við beygjuna. Framúrakstur við þessar aðstæður hlaut því að teljast mjög varhugaverður. Stefndi gaf ekki merki um framúrakstur með hljóð- eða ljósmerkjum samkvæmt 1. mgr. 31. gr. umferðarlaga, þegar hann hóf framúraksturinn.

Ágreiningslaust er, að ökumaður R-31334 ók hægt, er hann nálgast vegamótin. Telja verður þó, að hann hafi ekki gætt þeirrar varúðar, sem krafist er í 2. mgr. 15. gr. umferðarlaga, áður en hann hugðist beygja til vinstri á vegamótunum.

Þegar þetta er virt, verður að telja, að báðir ökumenn hafi með aksturslagi sínu átt sök á árekstrinum. Eftir öllum framangreindum aðstæðum og atvikum, svo sem líklegum ökuhraða og ákomustöðum bifreiðanna, sem sýna, hvernig þær rákust á, verður að telja stefnda bera 2/3 hluta sakar, en ökumann R-31334 1/3 hluta. Skiptist tjónið samkvæmt 89. gr. umferðarlaga í þessum hlutum. Verður áfrýjendum því gert að greiða stefnda 93.271 krónu með vöxtum, eins og í dómsorði greinir, en ekki er ágreiningur um tjónsfjárhæð.

Eftir þessum úrslitum verður áfrýjendum gert að greiða stefnda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og í dómsorði greinir, en við ákvörðun hans er litið til þess, að í héraði var málið ekki flutt af lögmanni fyrir stefnda.

D ó m s o r ð:

Áfrýjendur, Sævar Jóhann Sigursteinsson, Hermann Jón Erlingsson og Vátryggingafélag Íslands hf., greiði óskipt stefnda, Guðmundi Má Guðmundssyni, 93.271 krónu með 0,5% ársvöxtum frá 2. apríl 1994 til 21. maí sama ár, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags.

Áfrýjendur greiði óskipt stefnda samtals 120.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Norðurlands eystra 6. desember 1995.

Mál þetta, sem dómtekið var 10. nóvember sl., hefur Guðmundur Már Guðmundsson, kt. 070374-3319, Reynilundi 8, Akureyri, höfðað hér fyrir dómi með stefnu, birtri 22. og 23. ágúst 1994, á hendur Sævari Jóhanni Sigursteinssyni, kt. 161274-2919, Skarðshlíð 27 F, Akureyri, Hermann Jóni Erlingssyni, kt. 200276-5159, Hamrahlíð 4, Vopnafirði, og Vátryggingafélagi

Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík, til heimtu skaðabóta, vaxta og málskostnaðar.

Eru dómkröfur stefnanda þær, að stefndu verði dæmdir til að greiða stefnanda in solidum skaðabætur, að fjárhæð 295.114 kr., með 0,5% vöxtum á ári skv. 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. 2. gr. laga nr. 67/1989, frá 2. apríl 1994 til 21. maí s. á., en með dráttarvöxtum skv. 15. gr., sbr. 10. gr., sbr. 12. gr. nefndra vaxtalaga, sbr. 19. gr. laga nr. 9/1989, frá þ. d. til greiðsludags.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar að mati dómsins.

Stefndu krefjast þess aðallega, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og þeim tildæmdur málskostnaður að mati dómsins, en til vara, að sök verði skipt í málinu, stefnukröfur lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Stefnandi kveður málavexti vera þá, að svonefndur Skíðastaðavegur liggir úr Hlíðarbraut á Akureyri í vesturátt u. þ. b. 4,8 km langa leið upp í Hlíðarfjall fyrir ofan bæinn, þar sem sé skíðasvæði bæjarbúa. Úr Skíðastaðavegi, u. þ. b. 1,4 km frá nefndri Hlíðarbraut, liggir í suðurátt u. þ. b. 150 m langur afleggjari heim að bænum Glerá. Um kl. 13.55 laugardaginn 2. apríl 1994 hafi stefnandi ekið bifreið sinni, A-10841, vestur nefndan Skíðastaðaveg á leið sinni upp í Hlíðarfjall. Stefnandi hafi verið aftastur í röð þriggja bifreiða og ökuhraði verið u. þ. b. 40–50 km á klst. Stefnandi hafi gefið stefnuljós, fært bifreið sína yfir á vinstri akrein og hafið framúrakstur. Er bifreið stefnanda hafi nokkurn veginn verið samsíða aftari bifreiðinni, er hann hugðist aka fram úr, hafi ökumaður fremri bifreiðarinnar, R-31334, Sigursteinn Kristinnsson, sveigt fyrirvaralaust og án þess að gefa merki um stefnubreytingu til vinstri, suður afleggjarann í átt að bænum Glerá og í veg fyrir bifreið stefnanda með þeim afleiðingum, að framhluti bifreiðar stefnanda hafi rekist á vinstra afturhorn bifreiðarinnar R-31334. Af árekstri þessum hafi hlotist tjón á bifreið stefnanda, sem stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi metið á 274.414 kr. En lögboðinn ábyrgðartryggjandi R-31334, nefnt Vátryggingafélag Íslands hf., hafi neitað greiðsluskyldu gagnvart stefnanda vegna tjónsins, þar sem það hafi talið stefnanda eiga alla sök á árekstrinum. Sé stefnandi því knúinn til að höfða mál fyrir dómstólum til þess að ná fram rétti sínum.

Stefnandi telji sig ekki eiga neina sök á umræddum árekstri. Á bænum Glerá hafi á þeim tíma, er málsatvik urðu, ekki farið fram nein sú starfsemi, sem haft gat í för með sér, að almenningur ætti þangað nokkurt erindi. Við afleggjarann heim að Glerá standi ekki önnur býli. Í næsta nágrenni við afleggjarann fari ekki fram neins konar önnur starfsemi, sem almenningur sækir í. Þar sem afleggjari þessi sé ekki ætlaður til almennrar umferðar, heldur þjóni því hlutverki einu að vera heimreið að bænum Glerá, myndi

hann ekki vegamót við Skíðastaðaveg í skilningi 2. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Bann 22. gr. umferðarlaga, sbr. l. nr. 44 frá 1993, við framúrakstri eigi því ekki við, eins og hér hátti til. Stefnandi hafi ætlað að aka fram úr tveimur bifreiðum, en það sé fullkomlega heimilt, ef skilyrði eru að öðru leyti til, enda berum orðum gert ráð fyrir því í umferðarlögum, að til þess geti komið, sbr. 2. og 3. ml. 3. mgr. 20. gr. laganna.

Stefnandi hafi ekið um miðjan dag á tæplega 9 metra breiðum vegi með óbundnu slitlagi. Næst á undan stefnanda hafi verið tvær bifreiðar. Ökuhraðinn hafi, sem fyrr segir, verið u. þ. b. 40–50 km á klst. Bjart hafi verið í veðri, vegurinn þurr og skyggni gott fram á veginn. Stefnandi hafi gefið lögboðin merki um framúrakstur, sbr. 31. gr. umferðarlaga, og hagað akstri sínum að öðru leyti eftir aðstæðum. Stefnandi telji sig hafa farið í einu og öllu að umferðarlögum. Hann eigi þess vegna enga sök á árekstrinum. Ökumaður bifreiðarinnar R-31334 hafi beygt fyrirvaralaust í veg fyrir bifreið stefnanda. Hann hafi hvorki gefið stefnuljós né með öðrum hætti sýnt, að hann hygðist beygja inn afleggjarann heim að bænum Glerá, eins og honum hafi þó verið skylt skv. 2. mgr., sbr. 4. mgr. 31. gr. umferðarlaga nr. 50 frá 1987. Auk þess hafi ökumaður R-31334 ekki gætt þeirrar sérstöku varúðarskyldu, sem á honum hafi hvílt samkvæmt m. a. 2. mgr. 17. gr. og 5. mgr. 31. gr. umferðarlaga, að ganga úr skugga um, að unnt væri að beygja án hættu fyrir aðra.

En jafnvel þótt ökumaður R-31334 hefði gefið merki um fyrirhugaða stefnubreytingu, hefði það ekki leyst hann undan þeirri ríku varúðarskyldu, sem umferðarlög leggi á stjórnendur bifreiða, sbr. nefnda 5. mgr. 31. gr. Stefnandi telji, að með framangreindum akstursmáta hafi ökumaður R-31334 gerst brotlegur við umferðarlög og valdið því tjóni á bifreið stefnanda, sem stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi metið á 274.414 kr. Ökumaður R-31334 eigi því alla sök á umræddum árekstri, sbr. 89. gr. umferðarlaga.

Stefndi Hermann Jón Erlingsson hafi verið skráður eigandi bifreiðarinnar R-31334, er áreksturinn varð 2. apríl 1994. Hann hafi því borið ábyrgð á bifreiðinni og sé fébótaskyldur gagnvart stefnanda, sbr. 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50 frá 1987, sbr. 24. gr. laga nr. 44 frá 1993. Stefndi Sævar Jóhann Sigursteinsson hafi 5. mars 1994 keypt bifreiðina R-31334 af stefnda Hermann Jóni Erlingssyni. Ekki hafi þó verið tilkynnt um eigendaskipti á bifreiðinni til bifreiðaskrár fyrr en 25. apríl 1994. Stefndi Sævar hafi því í raun verið eigandi eða a. m. k. umráðamaður R-31334, er áreksturinn varð 2. apríl 1994, sbr. breytingu 24. gr. laga nr. 44 frá 1993 á 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50 frá 1987. Stefndi Sævar sé því fébótaskyldur in solidum

ásamt stefnda Hermanní gagnvart stefnanda, enda eigi það ekki að bitna á réttarstöðu stefnanda, þótt stefndi Sævar hafi sem kaupandi R-31334 vanrækt að tilkynna um eigendaskipti til bifreiðaskrár.

Bifreiðin R-31334 hafi verið tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. á þeim tíma, er stefndi Hermann var skráður eigandi bifreiðarinnar, og eins síðar, eftir að stefndi Sævar hafi verið skráður eigandi. Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. sé því samkvæmt 1. mgr. 95. gr., sbr. 1. mgr. 91. gr. umferðarlaga nr. 50 frá 1987, greiðsluskyldur gagnvart stefnanda vegna bótakrafna stefnanda á aðra stefndu.

Stefnandi sundurliði kröfur sínar þannig: 1. viðgerðarkostnaður 274.414 kr., 2. afnotamissir í 23 daga, 900 kr. á dag, 20.700 kr., samtals 295.114 kr.

Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. hafi 11. apríl 1994 metið tjón stefnanda vegna viðgerðarkostnaðar á 274.414 kr.

Kröfu um bætur vegna missis nota á bifreið sinni reisi stefnandi á almennum reglum um skaðabætur utan samninga. Árekstur A-10841 og R-31334 hafi orðið 2. apríl 1994. 11. apríl sama ár hafi stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. metið tjón stefnanda og 19. apríl s. á. neitað greiðsluskyldu. Það hafi því ekki verið fyrr en 17 dögum eftir áreksturinn, sem stefnandi hafi getað ákveðið næsta skref af sinni hálfu í málinu, þ. e. tekið afstöðu til þess, hvort það borgaði sig að láta viðgerð fara fram á bifreiðinni. Þá miði stefnandi við það, að tekið hafi sex daga að gera við bifreið sína. Þessa samtals 23 daga hafi stefnandi verið án bifreiðar sinnar, og beri honum bætur fyrir það tjón. Þær bætur telji stefnandi hæfilega ákveðnar 900 kr. á dag, en það sé sú fjárhæð, sem vátryggingafélögin greiði tjónpólum fyrir hvern dag vegna missis nota af bifreiðum. Samtals beri því stefnanda 20.700 kr. vegna missis nota af bifreið sinni.

Kröfu um málskostnað kveðst stefnandi styðja 1. mgr. 130. gr., sbr. 129. gr. laga nr. 91 frá 1991.

Af hálfu stefndu er málsatvikum svo lýst, að laugardaginn 2. apríl 1994 hafi orðið árekstur með Toyota-fólksbifreið stefnanda, A-10481, og BMW-fólksbifreið stefnda Sævars, R-31334, á Skíðastaðavegi gegnt afleggjaranum að bænum Glerá. Ökumaður bifreiðar stefnda hafi ekið bifreið sinni vestur Skíðastaðaveg á 40-50 km hraða með fyrirhugaða akstursstefnu til suðurs við afleggjarann að bænum Glerá. Er hann nálgast afleggjarann að Glerá, hafi hann litið að sögn í baksýnispegil bifreiðar sinnar og séð bifreið rétt fyrir aftan bifreið sína og aðra bifreið talsvert langt fyrir aftan, og hafi það verið bifreið stefnanda. Hann hafi síðan gefið stefnummerki til vinstri og þeygt bifreiðinni suður afleggjarann og verið kominn inn á afleggjarann að bænum Glerá, þegar bifreið stefnanda lenti aftan á bifreið sinni.

Af atvikalýsingu ökumanns bifreiðar stefnda og vettvangsuppdrætti megi ráða, að ökumaður bifreiðar stefnda hafi þegar verið búinn að beygja bifreið sinni til vinstri með akstursstefnu suður afleggjarann að bænum Glerá og kominn nokkuð inn á afleggjarann að bænum Glerá, þegar bifreið stefnanda hafi lent aftan á bifreið stefnda. Nægjanlegt svigrúm hefði því átt að vera fyrir stefnanda að halda akstri sínum áfram óbreyttum á vinstri vegarhelmingi, stöðva bifreið sína eða færa hana aftur á hægri vegarhelming, ef hann hefði haft nægjanlega stjórn á henni. Á Skíðastaðavegi gildi almennur umferðarhraði, en hann sé 50 km á klst. Það sé því ljóst, að stefnandi hafi ekið yfir leyfilegum hraða, en að sögn hafi hann ekið á 60-70 km hraða.

Stefnandi beri sönnunarbyrðina fyrir því, að skilyrði hafi verið fyrir framúrakstri, sbr. 3. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þá verði að gera sömu kröfur um aðgæslu þess, sem aki fram úr, hvort sem um sé að ræða vegamót í skilningi 2. gr. umferðarlaga eða aðra hliðarvegi. Um mat á sönnunarbyrði og sakarmati verði að líta til 22. gr. umferðarlaga, eins og henni hafi verið breytt með lögum nr. 44/1993. Með þessari breytingu sé sönnunarbyrði um, að skilyrði hafi verið fyrir framúrakstri, lögð á þann, sem aki fram úr. Þá ber stefnanda að sýna sérstaka aðgæslu, þar sem ein bifreið var í millum hans og bifreiðar stefnda og því erfitt eða ómögulegt fyrir stefnanda að greina, hvort ökumaður bifreiðar stefnda hygðist taka vinstri beygju við afleggjarann að bænum Glerá.

Áður en ökumaður bifreiðar stefnda hafi beygt bifreið sinni til vinstri suður afleggjarann að bænum Glerá, hafi hann litið í baksýnispegil bifreiðar sinnar til að aðgæta, hvort honum væri óhætt að beygja vegna umferðar, sem á eftir kom, og síðan sýnt fyrirhugaða breytingu á akstursstefnu með stefnumerki. Skilyrði hafi því ekki verið lengur til framúraksturs, og beri því að leggja alla sök á árekstri þessum á stefnanda. Það, sem sköpum hafi skipt um, að árekstur varð og beinlínis valdið honum, hafi verið, að hraði bifreiðar stefnda hafi verið meiri en hann hafði vald yfir og lög leyfðu, og sú óvarkárni hans að aka fram úr tveimur bifreiðum, rétt áður en komið var að afleggjaranum að bænum Glerá.

Því sé mótmælt sem ósönnuðu, að stefnandi hafi gefið lögboðin merki um framúraksturinn, og bent á, að stefnanda hafi borið að láta í ljós fyrirhugaðan framúrakstur með hljóð- eða ljósmarki, sbr. 31. gr. umferðarlaga. Honum hafi verið það sérstaklega brýnt, þar sem honum mátti vera ljóst, að ógerlegt hafi verið fyrir ökumann bifreiðar stefnda að fylgjast með akstri hans, þar sem eina bifreið hafi borið í milli.

Verði ekki á sýknukröfu fallist, sé varakrafa byggð á því, að skipta ber sök á árekstrinum og lækka jafnframt stefnukröfur.

Stefnandi hefur gefið skýrslu hér fyrir dóminum svo og vitnin Reimar Snæfells Pétursson, Páll Jakobsson og Geir Baldursson, sem allir voru farþegar í bifreið stefnanda. Þá hefur dómari farið á vettvang.

Fram er komið, að bifreiðinni R-31334 var beygt til vinstri í veg fyrir bifreið stefnanda í þann mund, er stefnandi hugðist aka fram úr. Þykir ökumaður bifreiðarinnar R-31334 ekki hafa aðgætt nægjanlega umferð á eftir sér, áður en hann tók beygjuna, og braut þar með því m. a. ákvæði 2. mgr. 17. gr. og 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga. Þykir hann með þessu eiga sök á árekstrinum.

Eins og að framan er rakið, halda stefndu því fram, að stefnandi eigi alla sök á árekstrinum, annars vegar með því að aka yfir leyfilegum hámarkshraða og hins vegar með því að aka fram úr, þar sem það var óheimilt skv. 22. gr. umferðarlaga.

Vegur sá, er áreksturinn varð á, liggur út úr þéttbýli Akureyrar til vesturs. Stefnandi var kominn út úr þéttbýlinu, er áreksturinn varð. Engin merki eru við veginn, er sýni leyfilegan hámarkshraða. Verður því við það að miða, að hin almenna regla 2. mgr. 37. gr. umferðarlaga eigi hér við. Hvorki hefur verið sýnt fram á, að stefnandi hafi farið yfir þau hraðamörk greint sinn né að öðru leyti ekið hraðar en aðstæður leyfðu. Verður sök hans því eigi talin af of hröðum akstri.

Vegur sá, er ökumaður R-31334 hugðist beygja inn á, er heimreið að bænum Glerá. Bann við framúrakstri skv. 22. gr. umferðarlaga á ekki við um mót heimreiðar við veg þann, sem ekið er eftir, sbr. 3. mgr. 25. gr. umferðarlaga. Stefnda var því heimill framúraksturinn, eins og á stóð.

Samkvæmt framansögðu og þar sem að öðru leyti er ekkert fram komið, sem bendir til, að stefnandi hafi á einhvern hátt sýnt óvarkárni eða að akstursmáti hans væri á einhvern hátt brot á umferðarlögum, þykir eiga að leggja alla sök á árekstrinum á ökumann R-31334 og dæma stefndu til greiðslu alls tjónsins, er á bifreið stefnanda varð.

Af hálfu stefndu hefur kröfu stefnanda um viðgerðarkostnað eigi verið tölulega andmælt, og verður krafa hans að því leyti tekin til greina.

Stefndu hafa mótmælt kröfu stefnanda um bætur fyrir afnotamissi í 23 daga, en eigi andmælt bótafjárhæð á dag. Fram er komið, að viðgerð bifreiðar stefnanda tók sex daga, og þykir eiga við það að miða og dæma honum bætur samkvæmt þessum lið, 5.400 kr.

Við munnlegan flutning málsins var af hálfu stefndu horfið frá andmælum gegn vaxtakröfu stefnanda, og þykir því eiga að taka hana til greina, eins og hún er fram sett.

Samkvæmt þessu ber að dæma stefndu in solidum til að greiða stefnanda 279.814 kr. ásamt vöxtum, eins og í dómsorði greinir.

Samkvæmt þessum úrslitum ber að dæma stefndu til að greiða stefnanda málskostnað, sem telst hæfilega ákveðinn 120.000 kr.

Dóm þennan kvað upp Freyr Ófeigsson dómstjóri.

D ó m s o r ð:

Stefndu, Sævar Jóhann Sigursteinsson, Hermann Jón Erlingsson og Vátryggingafélag Íslands hf., greiði stefnanda, Guðmundi Má Guðmundssyni, in solidum 279.814 kr. ásamt 0,5% vöxtum á ári frá 2. apríl 1994 til 21. maí s. á., en með dráttarvöxtum skv. 15. gr., sbr. 10. gr., sbr. 12. gr. vaxtalaga, frá þ. d. til greiðsludags og 120.000 kr. í málskostnað.
