

Fimmtudaginn 16. nóvember 1995.

Nr. 195/1994.

Vilhelmína Edda Lúðvíksdóttir

(Jón Hjaltason hrl.)

gegn

Vátryggingafélagi Íslands hf.

(Hákon Árnason hrl.)

Bifreiðir. Vátrygging. Endurkrafa. Skriflega flutt mál.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason, Arnljótur Björnsson og Markús Sigurbjörnsson.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 2. maí 1994 og krefst sýknu af kröfum stefnda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að héraðsdómur verði staðfestur og áfrýjandi verði dæmdur til að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti.

Að ákvörðun Hæstaréttar var málið flutt skriflega fyrir réttinum á grundvelli 1. mgr. 24. gr. laga nr. 38/1994 um breyting á lögum nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

I.

Svo sem greinir í héraðsdómi, féll dómur Hæstaréttar 27. janúar 1994 í opinberu máli, er höfðað var gegn áfrýjanda vegna bifreiða-árekstrar þess, sem hér er deilt um. Samkvæmt dóminum mældist vínandamagn í blóði áfrýjanda eftir áreksturinn 1,12‰, og var talið sannað, að hann hefði ekið undir áhrifum áfengis umrætt sinn. Í dómi Hæstaréttar er einnig lýst göllum á rannsókn lögreglu vegna árekstrarins.

Fólksbifreiðarnar Z 3042 og S 511 rákust á við gatnamót Hafnarbrautar og Vesturbrautar á Höfn í Hornafirði. Ók áfrýjandi fyrrnefndri bifreið. Áreksturinn varð 23. nóvember 1991 laust fyrir klukkan 19.30. Skömmu síðar komu Jón Ingi Björnsson lögregluvarðstjóri og Sigurður Guðnason lögreglumaður á slysstað og gerðu rannsókn á vettvangi. Samkvæmt lögregluskýrslu, sem dagsett er slysdaginn, skýrði stjórnandi bifreiðarinnar S 511 þá svo frá, að bifreiðin hefði skolið framan á bifreiðinni Z 3042, er áfrýjandi hefði

ætlað að beygja henni til vinstri inn á Vesturbraut. Eigandi S 511, sem var farþegi í bifreiðinni, segir í lögregluskýrslu 17. desember 1992, að Z 3042 hafi verið sveigt skyndilega í veg fyrir S 511. Hafi þá Z 3042 verið komin nánast á öfugan vegarhelming. Stjórnandi og eigandi S 511 tóku báðir fram, að svo hefði virst sem áfrýjandi hefði ekki veitt bifreið þeirra athygli.

Uppdráttur, sem fylgdi upphaflegri lögregluskýrslu, var leiðréttur 17. desember 1992 af áðurnefndum lögregluvarðstjóra, en hann teiknaði fyrri uppdráttinn. Síðari uppdrátturinn var gerður vegna þess, að áttir voru ranglega skráðar á hinn fyrri. Er leiðréttingin fólgin í því einu, að örinni, sem sýnir norður á uppdráttinum, er snúið við.

Á báðum gerðum uppdráttarins er árekstrarstaður greinilega merktur á vestari vegarhelmingi, það er á vinstra vegarhelmingi miðað við akstursstefnu bifreiðarinnar Z 3042. Ritar lögregluvarðstjórinn á fyrri gerð uppdráttarins, að merktur sé með krossi staðurinn, þar sem ökumaður S 511 telur, að bifreiðarnar hafi skolið saman. Af gögnum málsins virðast lögreglumennirnir ekki hafa gefið skýrslu fyrir dómi fyrr en 26. júlí 1993, um einu ári og átta mánuðum eftir að slysið varð. Í því þinghaldi er eftirfarandi bókað eftir Jóni Inga Björnssyni lögregluvarðstjóra: „... þá leit þetta þannig út fyrir mér að hún hefði, Edda hefði ekið sinni bifreið Z-3042 þarna nánast í veg fyrir S-511 þarna á gatnamótunum, og gert það svolítið sérkennilega, vegna þess að hún fer nánast inn á öfuga akrein á Vesturbraut, að því er mér finnst...“. Í sama þinghaldi segir Sigurður Guðnason lögreglumaður aðspurður um aðdraganda árekstrarins: „Mér fannst að Suzuki-bifreiðin hefði beygt fyrir hina bifreiðina og þær síðan skolið saman í framhaldi af því, það lá nokkuð ljóst fyrir, fannst mér.“ Suzuki-bifreiðin er bifreiðin Z 3042, sem áfrýjandi stýrði. Á ljósmyndum af bifreiðinni sést, að skemmdir eru mestar á framenda hennar. Af myndunum og framburði vitna verður ráðið, að bifreiðarnar hafi rekist því sem næst beint framan hvor á aðra.

Það, sem nú er rakið, bendir eindregið til þess, að bifreið áfrýjanda hafi verið komin að mestu á rangan vegarhelming og hafi ökumaður S 511 því ekki getað afstýrt árekstri. Nokkuð skortir þó á, að öll atvik að slysinu verði talin fullsönnuð. Verður það að sumu leyti

rakið til annmarka á frumrannsókn lögreglu og þess, að vitni voru ekki yfirheyrð fyrir en löngu eftir, að atvik málsins gerðust.

II.

Áfrýjandi sýndi mikið gáleysi með því að aka bifreiðinni Z 3042 undir áhrifum áfengis. Mældist vínandamagn í blóði nálægt neðri mörkum þess, sem samkvæmt 2. mgr. 45. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 er talið gera ökumann óhæfan til að stjórna ökutæki. Þar sem áfrýjandi ók bifreið í slíku ástandi í myrkri og rigningu, olli hann mikilli hættu á umferðarslysi. Af þeim sökum og með vísun til þess, sem áður segir um málsatvik, þykir mega leggja til grundvallar þrátt fyrir ýmsa ónákvæmni í framburði vitna, að áfrýjandi hafi valdið slysinu af stórkostlegu gáleysi. Á stefndi því endurkröfurétt á hendur áfrýjanda eftir 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga.

III.

Endurkrafa stefnda á hendur áfrýjanda nemur 340.567 krónum auk dráttarvaxta. Í héraðsdómi var krafa þessi lækkuð um 1/5 hluta, vegna þess að héraðsdómari taldi, að stjórnandi bifreiðarinnar S 511 ætti nokkra sök á árekstrinum.

Með fyrrgreindum dómi Hæstaréttar var áfrýjanda dæmt að greiða sekt til ríkissjóðs auk alls áfrýjunarkostnaðar og 2/3 hluta alls sakarkostnaðar í héraði. Ekki liggja fyrir upplýsingar um, hvort áfrýjandi hefur innt af hendi greiðslur samkvæmt dóminum.

Áfrýjandi hafði á næstu árum fyrir slysið eingöngu tekjur af landbúnaðarstörfum, en eiginmaður áfrýjanda er bóndi. Samkvæmt skattframtölum hefur áfrýjandi ekki haft neinar atvinnutekjur eftir slysið. Læknisvottorð sýnir, að starfsorka áfrýjanda er varanlega skert vegna slyssins.

Með hliðsjón af efnahag áfrýjanda, fjárhæð tjóns, sem hann er krafinn um, og öðrum atvikum, er líta ber til eftir 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga, verður endurkrafan lækkuð. Þykir hæfilegt, að áfrýjandi greiði stefnda 100.000 krónur með dráttarvöxtum, eins og í dómsorði greinir.

Eftir þessum úrslitum þykir rétt að dæma áfrýjanda til að greiða stefnda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Áfrýjandi, Vilhelmína Edda Lúðvíksdóttir, greiði stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf., 100.000 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt vaxtalögum nr. 25/1987 frá 16. nóvember 1995 til greiðsludags.

Áfrýjandi greiði stefnda samtals 100.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti

Dómur Héraðsdóms Austurlands 11. apríl 1994.

Ár 1994, mánudaginn 11. apríl, er á dómþingi Héraðsdóms Austurlands, sem háð er í dómsalnum að Lyngási 15, Egilsstöðum, kveðinn upp dómur í málinu nr. E-68/1993: Vátryggingafélag Íslands hf. gegn Vilhelmínu Eddu Lúðvíksdóttur.

I.

Málið er höfðað með stefnu Vátryggingafélags Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík, út gefinni 22. mars sl., á hendur Vilhelmínu Eddu Lúðvíksdóttur, kt. 300830-4049, Hólum, Nesjahreppi, Austur-Skafta-fellssýslu, „til endurheimtu skv. umferðarlögum á skaðabótum, að fjárhæð 340.567 kr., ásamt dráttarvöxtum [...]“.

Dómkröfur stefndu eru, að hún verði „algjörlega sýknuð af öllum kröfum stefnanda og stefnandi verði dæmdur til að greiða stefndu málskostnað [...]“.

Málið var þingfest 3. júní 1993, en í þinghaldi 16. september sl. að lokinni framlagningu greinargerðar stefndu var málinu frestað með vísan til 3. mgr. 102. gr. laga nr. 91/1991, þar sem opinbert mál vegna þess atburðar, sem stefnt er út af, var til meðferðar í Hæstarétti Íslands. Dómur Hæstaréttar gekk 27. janúar, og var málið tekið til dóms 10. mars sl.

II.

Málavextir eru þeir, að 23. nóvember 1991 varð árekstur á milli fólksbifreiðarinnar Z 3042 af gerðinni Suzuki 800, er stefnda ók, og fólksbifreiðarinnar S 511 af gerðinni MMC, er kona að nafni Hrefna Ingólfsdóttir ók. Áreksturinn varð á Hafnarbraut, við gatnamót Hafnarbrautar og Vesturbrautar á Höfn í Hornafirði. Bifreiðinni S 511 var ekið Hafnarbraut til suðurs, en bifreiðinni Z 3042 Hafnarbraut til norðurs, og beygði stefnda eða hugðist beygja bifreiðinni til vinstri, þ. e. til vesturs, inn á Vesturbraut, er árekstur varð á milli bifreiðanna. Báðar bifreiðarnar voru öökufærar eftir áreksturinn. Samkvæmt skýrslu lögreglunnar, sem liggur frammi í málinu,

var lögreglu tilkynnt um áreksturinn kl. 19.30. Myrkur var, en lýsing góð við akbrautina, sem var slétt og olíuborin. Rigning var úti og akbraut blaut.

Bifreið stefndu var váttryggð hjá stefnanda, en bifreiðin S 511 hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. Hinn 24. janúar 1992 greiddi stefnandi eiganda bifreiðarinnar S 511 340.576 krónur í skaðabætur. Hinn 29. desember 1992 ákvað endurkröfunefnd skv. 96. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, að stefnda skyldi endurkrafín um þær bætur, en 8. febrúar 1993 var stefndu skrifað innheimtubréf.

Með dómi Héraðsdóms Austurlands 13. ágúst 1993 var stefnda fundin sek um brot gegn 1. mgr., sbr. 2. mgr. 45. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, en magn alkóhóls í blóðsýni, sem tekið var úr stefndu umrætt sinn, mældist 1,12‰. Þessi niðurstaða var staðfest með dómi Hæstaréttar Íslands 27. janúar 1994. Í dómi Héraðsdóms Austurlands segir m. a., að „í upphaflegri ákæru var ákærða einnig ákærð fyrir að hafa ekið á bifreiðina S 511, þegar hún var að taka vinstri beygju af Hafnarbraut yfir á Vesturbraut, og valda þannig tjóni á bifreiðinni S 511 og líkamstjóni á tveimur farþegum hennar, en við munnlegan málflutning breytti fulltrúi ákæruvaldsins ákærunni þannig, að þessi ákæruliður var felldur niður, en hann taldist í upphaflegu ákæruskjali varða við 3. mgr. 15. gr., sbr. 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Ástæða þess, að ákæruvaldið féll frá þessum ákærulið, var að sögn sú, að aðalvitni ákæruvaldsins, ökumaður bifreiðarinnar S 511, sem ákærða lenti í árekstri við, er fluttur til Bandaríkjanna og kemur til með að vera þar a. m. k. næsta ár, svo að fyrirsjáanlegt var, að það myndi hafa í för með sér verulegan drátt á rekstri málsins að reyna að fá vitnið hér fyrir dóm“.

III.

Stefnandi kveður stefndu hafa valdið umferðarslysi af stórfelldu gáleysi með því að aka bifreiðinni Z 3042 undir áhrifum áfengis á bifreiðina S 511 gegn biðskyldu á Hafnarbraut við gatnamót Vesturbrautar, Höfn, með þeim afleiðingum, að skemmdir urðu á síðarnefndu bifreiðinni. Stefnandi kveður endurkröfurétt sinn reistan á 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og ákvörðun endurkröfunefndar skv. 96. gr. sömu laga. Um málskostnað vísar stefnandi til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, en um virðisaukaskatt af málskostnaði til 9. tl. 3. mgr. 2. gr. laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt. Um vexti vísar stefnandi til III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987.

Stefnda kveður bifreiðinni S 511 hafa verið ekið langt yfir lögmæltum hámarkshraða á bifreiðina Z 3042, sem hafi annað tveggja verið stöðvuð við gatnamót Hafnarbrautar og Vesturbrautar eða á mjög lítilli ferð, „og mun hafa ætlað að beygja af Hafnarbraut inn á Vesturbraut með þeim afleiðingum, að bifreiðin klesstist saman að framan, nánast allur framendinn, hring-

sneri Z 3042 út af veginum, svo að framendi sneri í átt til Hafnar, og kastaðist síðan út af veginum neðan við suðurmörk Vesturbrautar, þar sem hún loks staðnæmðist eftir áreksturinn“, eins og segir í greinargerð. Skýrslur lögreglu og vettvangsuppdráttur gefi ekki rétta mynd af atvikum, t. d. sé fjöldi farþega í bifreiðinni S 511 ranglega tilgreindur svo og ákomustaður bifreiðanna. Stefndu verði ekki um það kennt að hafa ekki notað hemla umrætt sinn, hins vegar hefði ökumanni bifreiðarinnar S 511 verið í lófa lagið að forðast árekstur, hefði hann verið vakandi við aksturinn og fylgst með umferð. Þá hafi stefnda ekki neytt áfengis fyrir aksturinn, og hafi því orðið einhver mistök við meðferð blóðsýnis, sem tekið var úr stefndu. Þar sem ekki liggi fyrir, að stefnda hafi sýnt af sér gáleysi, hvað þá stórfellt gáleysi, komi skilyrði endurkröfu skv. 2. mgr. 95. gr. umferðarlaga ekki til greina. Um vexti af málskostnaði vísar stefnda til III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987.

IV.

Sættir reyndust árangurslausar í máli þessu.

Ökumaður bifreiðarinnar S 511 var ekki yfirheyrður í þessu máli frekar en í sakamálinu, en engar skýrslutökur fóru fram fyrir dóminum, þar sem aðilar voru sammála um að leggja til grundvallar þær skýrslutökur, sem fóru fram í sakamálinu 26. júlí 1993, og í gögnum málsins eru endurrit úr þingbókum og frumskýrsla lögreglu ásamt vettvangsuppdráttum.

Stefnda, sem slasaðist mikið, meðal annars beinbrotnaði við áreksturinn og var flutt í sjúkrahúsgætt til Reykjavíkur, hefur borið fyrir dómi, að hún myndi ekkert eftir þessum árekstri, en sagði m. a.: „... og það var strax þegar ég vakna á spítalanum að ég vissi strax að ég væri saklaus af þessu, ég var ekki völd að þessu slysi og það er einn ljós punktur, sem ég man ekki, en er svo sterkt hér í, það er eins og lítið ljós, ég var í biðstöðu þar sem ég ætlaði að beygja, að mér fannst inn á Vesturbrautina, ég man þetta ekki, en þetta er einhvern veginn rosalega sterkt í mér, þetta einasta, lítill punktur sem þetta er. ...“

Í frumskýrslu lögreglu eru hafðar þær upplýsingar eftir Hrefnu Ingólfsdóttur, ökumanni bifreiðarinnar S 511, að hún hafi ekið bifreiðinni S 511 á 50–60 km hraða miðað við klst. suður Hafnarbraut, en stefnda, sem ekið hafi norður Hafnarbraut, hafi ætlað að beygja inn á Vesturbraut, en ekki virst veita bifreiðinni S 511 athygli, fyrr en árekstur varð. Hins vegar gaf Hrefna ekki sérstaka framburðarskýrslu hjá lögreglu.

EKKI voru aðrir sjónarvottar að árekstrinum en ökumenn bifreiðanna og Halldór Bragi Gíslason, farþegi í bifreiðinni S 511 og eigandi bifreiðarinnar. Halldór kvað bifreiðinni S 511 hafa verið ekið á hægri akrein á Hafnar-

braut, og við gatnamót Hafnarbrautar og Vesturbrautar hafi stefnda komið akandi á móti bifreiðinni S 511. Hafi stefnda byrjað að beygja of snemma og verið komin á öfugan vegarhelming, er hún hafi beygt í veg fyrir bifreiðina S 511, svo að bifreið stefndu hafi lent á vinstra horni bifreiðarinnar S 511. Við áreksturinn hafi bifreið stefndu snúist í hálfhring, en bifreið Halldórs farið til hægri út af veginum. Halldór kvaðst telja, að bifreiðinni S 511 hefði verið ekið á 60 km miðað við klst., en ekki geta sagt til um hraða bifreiðar stefndu, en aðspurður telja, að hann hafi verið 40–50 km miðað við klst. Halldór kvaðst ekki muna, hvort stefnda hefði kveikt stefnuljós, áður en hún beygði.

V.

Afstöðumynd af vettvangi, sem Jón Ingi Björnsson, aðalvarðstjóri lögreglunnar á Höfn, gerði 25. nóvember 1991 og fylgdi frumskýrslu lögreglu, var leiðrétt af vitninu 17. desember 1992 og við skýrslugjöf fyrir dómi 26. júlí 1993. Samkvæmt upphaflegri afstöðumynd virtist sem bifreiðin Z 3042 hefði komið suður Hafnarbraut, en ekki norður, og bifreiðin S 511 norður Hafnarbraut, en ekki suður, eins og rétt er og áður hefur verið rakið. Kvaðst vitnið einfaldlega hafa snúið teikningunni við, er hann teiknaði bifreiðarnar inn á hana. Þá hafi það einnig verið ranglega tilgreint í skýrslu lögreglu, að farþegar í bifreiðinni S 511 hafi verið þrír, en ekki einn. Samkvæmt leiðréttri teikningu vitnisins er bifreiðin Z 3042 á miðri Hafnarbraut nokkra metra sunnan gatnamótanna, og snýr framendi bifreiðarinnar til suðurs, en bifreiðin S 511 er við hlið bifreiðarinnar Z 3042, hálf utan vegar vestan megin, og snýr framendi bifreiðarinnar á ská til suðurs og vesturs. Vitnið leiðrétti það því einnig, að eftir áreksturinn hefðu framendar beggja bifreiðanna snúið til norðurs. Vitnið kvað það rétt vera, að við vegarbrún norðan við hornið á Vesturbraut og Hafnarbraut hefði staðið svokölluð kapalkerra eða ljósleiðaravagn. Þeir lögreglumennirnir hefðu þó metið það svo, að kerran hefði verið svo mikið fyrir utan veg, að hún hefði ekki skyggt á eða truflað umferð, og því ekki verið ástæða til að teikna hana á uppdráttinn. Auk þess kom fram hjá vitninu, að stærðarhlutföll bifreiða á uppdráttum sem þessum væru sjaldnast alveg rétt miðað við breidd gatna. Þá nefndi vitnið, sem kom á vettvang skömmu eftir áreksturinn, að skv. verks-ummerkjum hefði sér virst sem stefnda hefði „ekið sinni bifreið, Z 3042, nánast í veg fyrir S 511 þarna á gatnamótunum og gert það svolítið sérkennilega, vegna þess að hún fer nánast inn á öfuga akrein á Vesturbraut, að því er mér finnst, þó að akreinaskipting sé ekki á þessum götum greinileg kannski“, eins og vitnið komst að orði. Vitnið kvaðst ekki muna nákvæmlega, hvar ákomurnar voru á bifreiðunum, „en þær hafi verið að mestu eða

öllu leyti framan á“. Vitnið kvaðst minnst þess, að ökumaður bifreiðarinnar S 511 hefði á vettvangi sagt, að stefnda hefði beygt í veg fyrir sig.

Vitnið Sigurður Guðnason lögreglumaður kom á vettvang um svipað leyti og varðstjórinn, Jón Ingi Björnsson. Vitnið kvaðst telja, að hlutföll hefðu ekki verið teiknuð rétt, þ. e. bifreiðarnar sýndar minni en þær séu miðað við breidd götunnar. Vitnið kvaðst ekki hafa tekið þátt í að mæla vettvang og ekki minnst þess að hafa séð ljósleiðaravagn á vettvangi. Vitnið kvað það hafa „legið nokkuð ljóst fyrir“ við vettvangsskoðun, að bifreiðin Z 3042 hefði beygt í veg fyrir bifreiðina S 511. Hefði ákomustaður á bifreiðinni Z 3042 virst vera að framanverðu vinstra megin frá ökumanni bifreiðarinnar séð, og sama meg segja um ákomustað á bifreiðinni S 511, „eins og hin bifreiðin (S 511, innsk. dómara) hafi skolið framan á með hornið og síðan hafi hún kastast út til hægri út fyrir veginn ...“, eins og vitnið komst að orði.

Porleifur Hjaltason, eiginmaður stefndu og eigandi bifreiðarinnar Z 3042, kvaðst hafa skömmu eftir atburðinn ekið fram hjá árekstrarstað á leið sinni á heilsugæslustöðina til að athuga um líðan konu sinnar. Hefði hann þá tekið eftir ljósleiðarakapalvagni, sem skagað hefði inn á Hafnarbraut. Daginn eftir hefði hann prófað að aka þarna Hafnarbrautina á yfir 50 kílómetra hraða, og „ósjálfrátt lendir maður þá nánast hér inn á miðjan veginn eða meira“, eins og hann komst að orði. Porleifur kvaðst telja, að vettvangsteikning lögreglu væri röng, bifreiðarnar væru teiknaðar of litlar og bifreiðin S 511 verið utan vegar, kannski öll.

Vitnið Kristín Edda Guðmundsdóttir kvað stefndu hafa verið á heimili vitnisins allt til klukkan rúmlega 19 nefnt kvöld. Vitnið kvaðst ekki minnst þess, að stefnda hefði verið undir áhrifum áfengis, og er stefnda hefði kvatt, hefði hún ætlað í heimsókn til nafngreinds fólks á Höfn, en til þess að komast þangað frá heimili vitnisins hefði stefnda þurft að aka Hafnarbraut og síðan beygja inn á Vesturbraut.

Vitnið Ólafur Magnús Hauksson kvaðst hafa komið akandi að vettvangi, eftir að árekstur hafði orðið og þeir, sem í bifreiðunum voru, höfðu verið fluttir brott. Vitnið kvaðst ekki muna nákvæmlega, hvar ákomurnar hefðu verið á bifreiðunum, en minna, að ákomur hefðu verið „beint framan á“ bifreiðinni Z 3042, en heldur meira á vinstra horni á bifreiðinni S 511. Bifreiðin Z 3042 hefði verið nánast á miðjum vegi, en þó frekar á eystri vegarhelmingi. Vitnið kvaðst telja, að uppdráttur lögreglu væri ekki réttur. Hefði bifreiðin Z 3042 verið meira fyrir gatnamótum við Vesturbraut en teikning lögreglu sýndi, þ. e. einhverjum metrum norðar. Hefði framendi bifreiðarinnar snúið til suðurs. Vitnið kvaðst ekki minnst þess að hafa séð kapalvagn þarna við veginn.

Vitnið Björn Vigfús Jónsson kom að vettvangi, er Ólafur Magnús Hauks-son var þar. Vitnið kvaðst ekki geta fullyrt um stöðu bifreiðanna, en telja eins og Ólafur, að flak bifreiðarinnar Z 3042 hefði verið eitthvað norðar en uppdráttur sýndi, þ. e. hindra frekar umferð frá Vesturbraut en álykta mætti af teikningu lögreglu. Vitnið kvaðst minnst þess að hafa séð kapal-rúllu við gatnamótin norðan við Vesturbraut, alveg við eða að hluta til á veginum.

Vitnið Valgeir Jónsson kom að vettvangi, er liðið var á kvöld eftir at-burði. Vitnið virtist telja, að bifreið stefndu hefði verið að mestu leyti á vestari akrein Hafnarbrautar og framendi bifreiðarinnar snúið til suðurs, en bifreiðin S 511 í vegkanti við ljósastaur. Ekki kvaðst vitnið minnst þess að hafa séð kapalrúllu við eða á vettvangi.

VI.

Niðurstöður.

Ekki verður stuðst við framburð stefndu, sem kvaðst ekkert muna eftir atburðum. Uppdráttur lögreglu af vettvangi virðist ekki vera fyllilega nákvæmur, og m. a. þess vegna er framburður vitna ýtarlega rakinn, en dóm-ari þekkir nokkuð til aðstæðna á árekstrarstað. Af gögnum máls og því, sem að framan er rekið, má ráða, að áreksturinn hafi orðið við gatnamót Vesturbautar og Hafnarbrautar og við áreksturinn hafi bifreið stefndu snú-ist og kastast aftur á bak, en bifreiðin S 511 kastast út af Hafnarbrautinni vestan megin.

Ekki verður fullyrt um hraða bifreiðanna, er árekstur varð, en miða verður við það, sem lögregla hafði eftir ökumanni bifreiðarinnar S 511 í frumskýrslu sinni, og framburð Halldórs Braga Gíslasonar, en skv. því var bifreiðin Z 3042 á u. þ. b. 40–50 km hraða miðað við klst., en bifreiðin S 511 á 50 til 60 km hraða miðað við klst., en hámarkshraði á vegi er 45 km mið-að við klst. Ekki kom fram hjá vitnunum, að sést hefðu hemlafir, og virtist sem þau hefðu engin verið.

Pótt uppdráttur lögreglu sé ekki alveg nákvæmur, verður m. t. t. fram-burðar lögreglumannanna og Halldórs Braga Gíslasonar og annarra gagna málsins ekki fallist á það með stefndu þrátt fyrir framburð eiginmanns hennar og að hluta til framburð vitnisins Björns Vigfúsar Jónssonar, að títt-nefndur ljósleiðarakapalvagn hafi leitt til þess, að bifreiðin S 511 hafi verið allt að því á öfugri akrein, er árekstur varð. Af þeim ljósmyndum af bifreið stefndu, sem eru í gögnum málsins, sést, að ekið hefur verið framan á bif-reiðina, og er hún mikið beygluð að framan, en þó eitthvað meira hægra megin frá ökumanni séð. Hins vegar er vinstri hlið bifreiðarinnar frá öku-

manni séð meira beygluð en hin hægri. Með hliðsjón af því, uppdrætti lögreglu og framburði þeim, sem rakinn er, virðist sem bifreið stefndu hafi a. m. k. eitthvað verið byrjuð að beygja, er áreksturinn varð.

Á árekstrarstað ber öikumönnum, sem koma norður Hafnarbraut og hyggjast beygja til vesturs inn á Vesturbraut, að veita þeim bifreiðum forgang, sem koma suður Hafnarbraut, en bifreiðin S 511 var að koma suður Hafnarbraut, er árekstur varð. Upplýst er þrátt fyrir mótmæli stefndu, að stefnda var undir áhrifum áfengis við aksturinn, með 1,12‰ alkóhóls í blóði, svo að hún taldist ekki geta stjórnað ökutæki örugglega. Með hliðsjón af leiðréttum uppdrætti lögreglu, frumskýrslu lögreglu, framburði lögreglu-manna fyrir dómi, framburði Halldórs Braga Gíslasonar og því, að sannað er, að áfengismagn í blóði stefndu var töluvert yfir lægstu leyfilegu mörkum, verður að telja nægilega ljóst, að meginorsök árekstrarins megi rekja til stórkostlegs gáleysis stefndu þarna við gatnamótin.

Pegar litið er til þess, að engin hemlaför mældust á vettvangi og að bifreiðinni S 511 var ekið yfir lögmaeltum hámarkshraða, en aðstæður á vegi ekki alveg eins og best varð á kosið, er ljóst, að ökumaður bifreiðarinnar S 511 sýndi ekki nægjanlega aðgát við aksturinn. Þykir m. t. t. til þess rétt, að tjón það, sem kafið er um bætur fyrir í máli þessu, skiptist skv. 89. gr. umferðarlaga að tiltölu við sök, þannig, að stefnda verði einungis krafín um $\frac{1}{4}$ hluta tjónsfjárhæðar.

Af hálfu stefndu eru ekki gerðar sérstakar athugasemdir við útreikning bótafjárhæðar. Ber stefndu því að greiða stefnanda 272.454 krónur (þ. e. $\frac{1}{2}$ af 340.567 krónum) ásamt dráttarvöxtum skv. 10. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. 5. gr. laga nr. 67/1989, frá 29. janúar 1993 til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum og skv. 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 þykir rétt, að stefnda greiði stefnanda 100.000 krónur í málskostnað. Hefur þá verið tekið tillit til þeirrar skyldu stefnanda að greiða virðisaukaskatt af málskostnaði.

Ólafur Börkur Þorvaldsson héraðsdómari kveður upp þennan dóm.

D ó m s o r ð:

Stefnda, Vilhelmina Edda Lúðvíksdóttir, kt. 300830-4049, greiði stefnanda, Vátryggingafélagi Íslands hf., kt. 690689-2009, 272.454 kr. ásamt dráttarvöxtum skv. 10. gr. laga nr. 25/1987, sbr. 5. gr. laga nr. 67/1989, frá 29. janúar 1993 til greiðsludags.

Stefnda greiði stefnanda 100.000 kr. í málskostnað.