

Fimmtudaginn 24. október 1996.

Nr. 337/1995.

Suðurverk hf.

(Hákon Árnason hrl.) **og**

íslenska ríkið

(Jón G. Tómasson hrl.)

gegn

Sigurði Jónssyni

(Andri Árnason hrl.)

og gagnsök

Vegir. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason og Arnljótur Björnsson og Gunnar G. Schram prófessor.

Aðaláfrýjandi Suðurverk hf. skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 5. október 1995. Hann krefst sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara er þess krafist, að kröfur gagnáfrýjanda verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður fyrir báðum dómum.

Aðaláfrýjandi íslenska ríkið skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 6. október 1995. Hann krefst aðallega sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara er þess krafist, að kröfur verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Gagnáfrýjandi áfrýjaði málinu með stefnu 19. október 1995. Hann gerir þá kröfu, að áfrýjendum verði gert að greiða sér in solidum 541.123 krónur með 0,5% ársvöxtum frá 22. desember 1993 til 8. mars 1994, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

I.

Gagnáfrýjandi skýrði svo frá fyrir dómi, að nýfallin mjöll hefði verið yfir öllu, þegar hann kom upp á Vatnsskarð. Á háskarðinu hafi lausamjöll verið „nokkrir tugir sentímetra“. Á leiðinni ofan skarðið hafi verið „sama glæra hálkan þarna niður eins og var þarna upp“. Þrátt fyrir myrkur hefði verið mjög gott skyggni, „eins langt

og bílljósinn drógu“. Gagnáfrýjandi sagði einnig, að vegna hinnar nýföllu mjallar hefðu ekki sést nein hjólför eða annað, sem hann gat miðað við. Snjór hefði verið svo mikill á vegarstikum, að þær hefðu lítið gefið til kynna; „fyrst og fremst sá maður í fjarsýn veginn fram undan“.

Fallist er á með héraðsdómi, að gagnáfrýjanda hafi mátt vera ljóst, er hann ók fram hjá fjórum viðvörunarmerkjum í röð, að hætta væri fram undan. Eftir framburði hans vissi hann af vegarframkvæmdum, en gerði ekki ráð fyrir, að beygja væri á veginum á umræddum stað. Eins og fram kemur af framangreindri lýsingu gagnáfrýjanda, voru akstursskilyrði slæm, þegar hann ók niður þjóðveginn rétt fyrir slysið. Þykir gagnáfrýjandi við þessar aðstæður ekki hafa virt ákvæði 1. mgr. 36. gr. laga nr. 50/1987, sbr. og b-, c- og h-lið 2. mgr. sömu greinar.

Samkvæmt því, sem nú var rakið, þykir gagnáfrýjandi hafa sýnt verulegt gáleysi við aksturinn. Er þess vegna ekki fullnægt því bótaskilyrði 2. mgr. 59. gr. vegalaga nr. 6/1977, sbr. nú hliðstætt ákvæði í 2. mgr. 50. gr. laga nr. 45/1989, að sannað sé, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, þótt ökumaður hefði sýnt ýtrustu varkárni. Þegar af þeirri ástæðu ber að sýkna aðaláfrýjanda íslenska ríkið af kröfum gagnáfrýjanda.

II.

Um bótaskyldu aðaláfrýjanda Suðurverks hf. fer eftir almennum skaðabótareglum, en ekki áðurgreindri sérreglu í vegalögum.

Fyrir Hæstarétt var lagður uppdráttur, sem gerður er af Vega-gerðinni eftir mælingu á vegi og fjarlægðum milli umferðarmerkja 17. febrúar 1994. Vefengir gagnáfrýjandi ekki, að beygjan við slystað sé á uppdrættinum óbreytt frá því, sem hún var, þegar slysið bar að höndum 22. desember 1993. Samkvæmt uppdrættinum er beygjan ekki kröpp, og er radíus vegarferlisins í henni 250. Ekki er deilt um, að unnt sé að aka eftir beygju sem þessari á 80 km hraða miðað við klukkustund við eðlilegar aðstæður.

Hins vegar er á það að líta, að úr brekkunni, er við tók, eftir að gagnáfrýjandi ók fram hjá viðvörunarmerkjunum fjórum, blasti við nýtt vegarstæði, sem gat villt fyrir ökumönnum, þannig að svo gat virst, að vegurinn lægi óbreyttur beint áfram, eins og lýst er í

héraðsdómi. Verður að fallast á með héraðsdómara, að þessar aðstæður hafi valdið hættu, þar sem eldri vegurinn tengdist hinum nýja. Starfsmenn aðaláfrýjanda Suðurverks hf. merktu að vísu beygjuna með þéttum stikum, en telja verður, að slík merking hafi ekki verið fullnægjandi við hið nýja vegarstæði. Þar hefði verið eðlilegt og auðvelt að koma fyrir áberandi þverslám eða öðrum glöggum merkjum, líkt og gert var eftir slysið. Verkstjóri aðaláfrýjanda Suðurverks hf. bar fyrir dómi, að „örvamerki“ hefðu verið sett niður í beygjunni. Viðhlítandi upplýsingar um síðast greind merki er ekki að finna í málinu. Verður lagt til grundvallar, að í héraðsdómi sé rétt lýst ráðstöfunum, sem gerðar voru af hálfu aðaláfrýjanda til varnar við slysum. Umferðarslysið, sem mál þetta er risið af, þykir því verða að nokkru rakið til þess, að vegarmerkingum hafi verið áfátt.

Aðaláfrýjandinn Suðurverk hf. tók að sér með verksamningi við vegagerðina að leggja nýjan veg um það svæði, sem hér um ræðir. Starfsmenn þessa aðaláfrýjanda hurfu af vettvangi 17. desember 1993, en þá var gert hlé á vinnu við veginn til næsta vors. Ekki verður talið, að stjórnendur eða starfsmenn Suðurverks hf. hafi mátt treysta því, að af hálfu vegagerðarinnar yrði bætt við viðvörunarmerkjum eða gerðar frekari ráðstafanir til að draga úr slysaþættu á þessum stað. Ber því að fella bótaskyldu á aðaláfrýjanda Suðurverk hf. vegna þess, sem á skorti í þessu efni.

Með vísun til þess, sem að framan greinir, þykir hæfilegt, að gagnáfrýjandi beri sjálfur helming tjóns síns. Samkvæmt því ber að leggja 50% bótaábyrgðar á aðaláfrýjanda Suðurverk hf.

Aðaláfrýjendur andmæla ekki sérstaklega kröfufjárhæðinni, sem er samkvæmt framansögðu 541.123 krónur. Ber aðaláfrýjanda Suðurverki hf. að greiða gagnáfrýjanda helming hennar, 270.562 krónur, ásamt ársvöxtum, eins og segir í dómsorði. Gagnáfrýjandi krafði aðaláfrýjanda Suðurverk hf. bóta með bréfi 31. ágúst 1994, en stefna var birt honum 27. september 1994. Þykir rétt, að krafan beri dráttarvexti frá þeim degi.

Eftir þessum úrslitum verður aðaláfrýjanda Suðurverki hf. gert að greiða gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, svo sem í dómsorði greinir.

Rétt þykir, að málskostnaður í héraði falli niður, að því er varðar aðaláfrýjanda íslenska ríkið og gagnáfrýjanda, en að gagnáfrýjandi

greiði hinum fyrrgreinda málskostnað fyrir Hæstarétti, eins og segir í dómsorði.

D ó m s o r ð:

Aðaláfrýjandi íslenska ríkið er sýkn af kröfum gagnáfrýjanda, Sigurðar Jónssonar.

Gagnáfrýjandi greiði aðaláfrýjanda íslenska ríkinu 80.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti, en málskostnaður þeirra í milli í héraði fellur niður.

Aðaláfrýjandi Suðurverk hf. greiði gagnáfrýjanda 270.562 krónur ásamt 0,5% ársvöxtum frá 22. desember 1993 til 27. september 1994, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags.

Aðaláfrýjandi Suðurverk hf. greiði gagnáfrýjanda samtals 200.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Norðurlands vestra 14. júlí 1995.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum flutningi 8. júní sl., er höfðað með stefnu, birtri 27. og 28. september 1994, á hendur Vegagerð ríkisins, kt. 680269-2899, Borgartúni 5-7, Reykjavík, og Suðurverki hf., kt. 520885-0219, Dufþaksbraut 14, Hvolsvelli. Til réttargæslu stefnir Vátryggingafélagi Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda.

Þær eru, að stefndu verði in solidum gert að greiða sér 541.123 krónur ásamt 0,5% ársvöxtum frá 22. desember 1993 til 8. mars 1994, en með dráttarvöxtum skv. III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags.

Þá krefst hann málskostnaðar að skaðlausu skv. mati dómsins að meðtöldum virðisaukaskatti.

Engar kröfur eru hafðar uppi á hendur réttargæslustefnda.

Dómkröfur stefndu.

Vegagerð ríkisins krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar að mati réttarins, til vara, að stefnukröfur verði lækkaðar verulega og málskostnaður felldur niður.

Suðurverk hf. krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar að mati dómsins, til vara, að sök verði skipt, stefnukröfur lækkaðar verulega og málskostnaður felldur niður.

Af hálfu réttargæslustefnda eru engar kröfur hafðar uppi í málinu.

II.

Málavextir.

Síðdegis 22. desember 1993 var stefnandi ásamt fjölskyldu sinni á leið frá Sauðárkróki til Reykjavíkur. Á þessum tíma stóðu yfir vegaframkvæmdir á þjóðvegi nr. 1, þar sem hann liggur upp Bólstaðarhlíðarbrekku og nokkuð upp á Vatnsskarð í A.-Húnavatnssýslu. Fólust framkvæmdirnar í því, að lagður var nýr vegur um Bólstaðarhlíðarbrekku, og tengdist hann gamla veginum, sem lagður var bundnu slitlagi, nokkru fyrir neðan há-Vatnsskarðið. Við lagningu hins nýja vegar var hluti eldri vegarins hækkaður upp, en nýr vegur lagður annars staðar. Á þeim tíma, sem hér um ræðir, var hluta hækkunar eldri vegarins lokið frá því, að slitlagið endaði, og nokkur hundruð metra áfram, en ekki lokið að leggja slitlag á hann. Pennan kafla var búið að taka í notkun, en síðan var beygja til hægri á veginum, sem tengdi nýja og gamla veginn saman. Umferð var því beint um hina eiginlegu Bólstaðarhlíðarbrekku eftir gamla veginum. Þegar stefnandi kom niður af háskarðinu, lá leið hans því af bundnu slitlagi og út á malarveg, sem byrjað var að undirbúa undir slitlagningu. Til móts við beygjuna, sem tengdi nýja og gamla veginn saman, var byrjað að byggja upp nýtt vegarstæði, sem lá nokkurn veginn beint áfram í akstursstefnu stefnanda. Umferð hafði, eins og að framan greinir, ekki verið hleypt á þann veg, heldur skyldi hún beygja yfir á gamla veginn.

Beygjan, sem fram undan var, og breytingin á yfirborði vegarins af slitlagi yfir á mól var sýnd með eftirfarandi hætti: fyrst með umferðarmerkinu A-28 (upphrópunarmerki), en skömmu síðar kom upplýsingaskilti, er greindi frá vegarframkvæmdum á svæðinu og hver væri þar að verki. Þá voru umferðarmerkin A-20 (ósléttur vegur) og A-3 (hættulegar beygjur, hin fyrsta til hægri) einnig við veginn. Síðastnefndu merkin tvö voru á sömu stöng. Síðasta merkið, A-22 (steinkast), var aðeins neðar. Öll voru þessi merki við veginn, þar sem hann var lagður bundnu slitlagi.

Um það bil 300–400 metrar voru frá síðasta umferðarmerkinu og að vegtengingu gamla og nýja vegarins, en þar ók stefnandi út af veginum. Töluverðar skemmdir urðu á bifreið stefnanda, en engin slys á fólki.

Að sögn stefnanda ók hann bifreið sinni með u. þ. b. 30–40 km hraða, enda hafði snjóað fyrr um daginn, svo að mikil hálka var á veginum. Hann kveðst hafa farið þarna oft áður og því verið kunnugt um, að slitlag endaði

á þessum stað. Þá hafi hann vitað, hvaða umferðarmerki voru við veginn og hvað þau merktu, þrátt fyrir það að hann hafi ekki séð á þau, vegna þess að þau voru hulin snjó. Einu merki hafi verið bætt við, frá því að hann fór þarna síðast, þ. e. merkinu A-3, hættulegar beygjur, hin fyrsta til hægri, en á það merki hafi hann ekki séð frekar en hin. Öll þau merki, sem hann ók fram hjá, hafi átt við um breytingu á yfirborði vegarins. Þá hafi hann tengt viðbótarmarkið við ástand vegarins, en ekki annað. Stefnandi kveðst hafa séð vegarstæði beint fram undan og því talið veginn liggja beint áfram. Hins vegar hafi vegarstæðið endað í háum stalli, en það hafi hann ekki séð fyrr en of seint, og í sömu mund hafi hann séð, að beygja var á veginum til vinstri. Þá kveður stefnandi aðstæður hafa verið með þeim hætti, að engin hjólför hafi verið á veginum, enda hafði snjóað verulega í logni. Í beygjunni hafi engar stikur verið, og auk þess hafi ekki sést á þær stikur, sem voru við veginn, vegna snjóa. Stefnandi kveður bifreið sína hafa verið vel búna til vetraraksturs. Þá sé hann alvanur að aka í aðstæðum sem þessum, enda sé hann ökukennari og hafi að auki starfað við löggæslu í afleysingum þó nokkur ár.

III.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi reisir kröfur sínar á því, að merkingu á veginum hafi verið verulega áfátt. Engin viðvörðunarmarki hafi verið að finna í beygjunni sjálfri, þrátt fyrir það að hún hafi verið mjög kröpp. Á þessum stað hafi verið full ástæða til að setja upp vegslár, stefnuörvamerki og blikandi ljós. Stefndu hljóti að hafa verið ljóst, að á þessum stað mætti búast við, að merki sæjust illa vegna snjóa, þar sem hér sé um fjallveg að ræða.

Þá hafi framkvæmdum verið hagað með þeim hætti, að þegar ekið var eftir vegarkaflanum til norðurs, hafi nýtt vegarstæði blasað við, svo að vegfarendur gátu ætlað, að vegurinn héldi beint áfram, en þess í stað hafi verið kröpp beygja til hægri á veginum.

Stefndu hljóti að hafa verið ljós sú hætta, sem stafaði af merkingarskortinum, og því séu þeir bótaskyldir fyrir tjóni stefnanda.

Starfsmönnum vegagerðarinnar hafi að morgni 22. desember verið tilkynnt af lögreglu, að veruleg hætta stafaði af beygjunni. Þrátt fyrir það hafi ekki verið búið að bæta úr, þegar stefnandi ók þarna um síðdegis þann dag.

Þá minnir stefnandi á, að a. m. k. fjögur önnur umferðaróhöpp hafi orðið á þessum sama stað, áður en stefnandi varð fyrir sínu óhappi. Stefndu hafi ekki bætt úr merkingu, fyrr en eftir að stefnandi varð fyrir sínu tjóni.

Stefnandi vísar til almennu skaðabótareglunnar kröfum sínum til stuðnings, en starfsmenn Vegagerðar ríkisins hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi,

sem vinnuveitendur þeirra beri ábyrgð á samkvæmt reglum um húsbónda-ábyrgð. Þá vísar hann einnig til 50. gr. vegalaga nr. 45/1994, sbr. 57. gr. eldri laga nr. 6/1977. Hið sama megi segja um starfsmenn stefnda Suðurverks hf.

Krafa um vexti frá tjónsdegi er reist á 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 og krafa um dráttarvexti á III. kafla sömu laga. Krafa um málskostnað er studd 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og krafa um virðisaukaskatt á I. nr. 50/1988 um virðisaukaskatt.

Málsástæður og lagarök stefnda samgönguráðherra.

Af hálfu samgönguráðherra er því aðallega haldið fram, að tjón stefnanda verði ekki rakið til stórkostlegs gáleysis starfsmanna Vegagerðar ríkisins. Í máli þessu gildi ákvæði þágildandi 57. gr. vegalaga nr. 6/1977. Tjón stefnanda sé fyrst og síðast honum sjálfum að kenna. Mikil hálka hafi verið á veginum umrætt sinn og stefnandi einfaldlega ekið of hratt miðað við aðstæður. Vegarkaflinn hafi verið vel merktur með fjórum varúðarmerkjum, og auk þess hafi verið stórt skilti, er greindi frá vegarframkvæmdum á svæðinu. Af þessum sökum hafi stefnanda borið að sýna ýtrustu varkárni.

Stefnandi hafi ekki kallað til lögreglu, er tjónið varð, og því sé engu öðru en frásögn hans sjálfs til að dreifa um málsatvik. Því er fullyrðingum hans mótmælt sem ósönnuðum.

Þá bendir samgönguráðherra á, að hann hafi ekki húsbóndavald yfir stefnda Suðurverki hf., sem að öllu leyti hafi séð um þessar framkvæmdir. Húsbóndaábyrgð fari eftir vinnusamningi, en ekki verksamningi, og sé af þeim sökum ekki unnt að fella bótaábyrgð á sig. Þá verði bótaábyrgð ekki felld á sig vegna skorts á eftirlitsskyldu, enda sé hún ekki meiri en vegalög geri ráð fyrir. Þá hafi það verið mat lögregluþyrvalda, að umræddur vegarkafli hafi verið nægjanlega vel merktur.

Varakröfu styður stefndi samgönguráðherra þeim rökum, að stefnandi hljóti að bera meginhluta tjóns síns sjálfur. Sérstaklega er því mótmælt, að samgönguráðherra beri ábyrgð á því, sem í stefnu er nefnt aðrir óvissuþættir, að fjárhæð 106.189 kr., og 25.000 kr. vegna afnotamissis. Þessar fjárhæðir hafi ekki verið studdar neinum gögnum.

Upphafsdegi vaxta er einnig mótmælt, sbr. 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, þar sem málátilbúnaður stefnanda hafi aldrei verið studdur viðhlítandi gögnum um tjónsatvik. Af þeim sökum verði ekki unnt að dæma dráttarvexti fyrr en frá dómupphæfingardegi. Krafa um málskostnað er studd XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málsástæður og lagarök stefnda Suðurverks hf.

Stefndi Suðurverk reisir sýknukröfur sínar aðallega á því, að merkingu við veginn hafi á engan hátt verið áfátt, og því verði stefnandi að bera tjón

sitt sjálfur. Nokkur viðvörðunarkerki hafi verið við vegarkafnann, sem varað hafi við þeirri hættu, sem fram undan var. Þá er mótmælt þeirri fullyrðingu stefnanda, að merkin hafi verið hulin snjó. Beygja sú, þar sem stefnandi hafi ekið út af, sé ekki krappari en gengur og gerist. Önnur umferðaróhöpp hafi ekki áhrif á mál þetta. Þá hafi lögreglan í Húnavatnssýslu talið merkinguna vera fullnægjandi. Loks verði að horfa til þess, að stefnandi gaf ekki lögregluskýrslu, fyrr en liðnir voru fimm dagar frá óhappinu, og hún því einhliða frásögn hans af atburðum, og í hana vanti veigamiklar upplýsingar.

Varakröfu sína miðar stefndi Suðurverk hf. við það, að sök verði skipt og stefnandi í því tilfelli látinn bera meiri hluta hennar.

Þá mótmælir stefndi stefnukröfum sem of háum. Engin grein hafi verið gerð fyrir liðnum 106.189 kr., sem nefndur sé óvissuþáttur í stefnu, og 25.000 kr. vegna afnotamissis bifreiðar.

Kröfu um, að dráttarvextir leggist við höfuðstól skuldarinnar frá tjónsdegi, er mótmælt og þess krafist, að þeir reiknist ekki fyrr en frá dómsuppkvaðningu.

Kröfu um málskostnað reisir stefndi Suðurverk hf. á 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

IV.

Niðurstaða.

Dómari máls þessa er vel kunnugur þeim stað, er óhappið varð, og ók þarna oft, meðan framkvæmdir stóðu yfir. Meðal annars af þeim sökum og þar sem aðstæður eru nú verulega breyttar, þótti ekki ástæða til að ganga á vettvang.

Ljóst er, að a. m. k. fjögur umferðaróhöpp urðu á þessum vegarkafna frá 15. desember 1993 til 6. janúar 1994 og eitt 15. febrúar 1994. Vitnaskýrslur voru teknar af öikumönnum fjögurra þessara bifreiða, og báru þeir allir, að merkingu hefði verið áfátt miðað við ástand vegarins. Aftur á móti bar vitnið Kristján Þorbjörnsson lögregluvarðstjóri fyrir dóminum, að sennilega hefði ástand vegarins og þá sérstaklega halli á honum verið ástæða óhappanna frekar en slæm merking.

Í málinu er upplýst, hvaða merkingar voru við vegarkafnann, þegar stefnandi ók þar um. Þó liggur ekki nákvæmlega fyrir, hversu langt frá umræddri beygju þær voru. Hins vegar ber vitnum ekki saman um, hvort beyguörvar voru í beygjunni sjálfri eða ekki. Verkstjóri stefnda Suðurverks bar, að þær hafi verið settar upp, en vitnið Einar Gíslason umdæmistækniþingur bar, að þeim hefði verið bætt við síðar.

Horfa verður til aðstæðna, eins og þær voru á þessum stað. Vegafram-

kvæmdum hafði verið hætt, sennilega 17. desember, og verktakar farnir af svæðinu og ekki áætlað, að framkvæmdir hæfust aftur fyrr en vorið eftir.

Pegar komið var af bundna slitlaginu, tók við aflíðandi brekka. Úr þessari brekku var ekki með góðu móti unnt að sjá tengingu nýja vegarins við þann gamla, heldur blasti við nýtt vegarstæði, sem mun hafa verið lagt til að fá fram sig í því um veturinn. Því var ekki óeðlilegt, að ökumenn teldu vegarstæði þetta vera beint framhald gamla vegarins. Á ljósmyndum af vettvangi (dskj. nr. 5) má sjá þetta nokkuð glögglega. Þessar aðstæður í beygjunni gerðu hana mun hættulegri en ella, en beygjan sjálf var ekki mjög kröpp og unnt að aka hana á 80 km hraða við bestu aðstæður.

Vegarkafli þessi er, eins og áður er getið, hluti þjóðveg nr. 1, þar sem hann liggur um Vatnsskarð. Starfsmönnum Vegagerðar ríkisins og Suðurverks hf. má hafa verið ljóst, að snjóá myndi á þessu svæði um hávetur og færð spillast. Verður því ekki hjá því komist að gera miklar kröfur um merkingu og að hún stæðist þá veðráttu, sem rétt var að gera ráð fyrir á þessu svæði. Af þessum sökum verður að fallast á þau rök stefnanda, að merkingu í beygjunni hafi verið verulega áfátt. Starfsmenn þeir, sem unnu að merkingunni, máttu sjá, að veruleg hætta er á, að vegstikur yrðu eknar niður eða myndu brotna við snjóruðning. Samkvæmt þessu var full ástæða til að merkja betur beygju þessa, eins og gert var síðar, en þá voru settar upp vegaslár, beyguörvar og loks blikljós. Einnig var beygjan sjálf löguð. Sá fjöldi slysa, sem varð á skömmum tíma á þessum stað, gefur einnig vísbendingu um, að merkingar hafi verið ónægar, en ekki er vitað til þess, að fleiri slys hafi orðið, eftir að bætt var úr merkingu.

Frágangur á veginum, eins og honum var háttað, olli einn og sér slysa-hættu án tillits til þess, hvernig ökumenn óku eftir veginum. Það er því mat dómsins, að skilyrðum 2. mgr. 59. gr. þágildandi vegalaga um stórkostlegt gáleysi sé fullnægt.

Stefndu bera sólídaríska ábyrgð á merkingu vegarframkvæmda á þessum stað. Ekki er unnt að fallast á þá málsástæðu stefnda samgönguráðherra þess efnis, að hann beri ekki ábyrgð á merkingunni, þar sem stefndi Suðurverk hf. hafi starfað sem sjálfstæður verktaki, og því sé ekki um húsbónda-ábyrgð að ræða. Telja verður, að Vegagerð ríkisins geti ekki gagnvart vegfarendum samið sig undan lögbundinni ábyrgð sinni til eftirlits með vegum skv. þágildandi 8. gr. vegalaga nr. 6/1977. Vegagerð ríkisins hafði eftirlit með framkvæmdum stefnda Suðurverks hf. á verktímanum. Vitnið Einar Gíslason, umdæmistækniþræðingur vegagerðarinnar á Norðurlandi vestra, bar fyrir dóminum, að hann hefði tekið út merkinguna, áður en Suðurverk hf. fór af svæðinu. Þannig hefur Vegagerð ríkisins talið sig hafa eftirlits-

skyldu að gegna gagnvart verktakanum og með því nokkurt skipunarvald og með úttektinni lagt blessun sína yfir frágang merkingarinnar. Vitnið bar einnig, að við brotthvarf Suðurverks hf. hefði vegurinn verið kominn í umsjón Vegagerðar ríkisins, og hefur þeirri fullyrðingu hans ekki verið mótmælt. Þegar af þeirri ástæðu verður að telja Vegagerð ríkisins hafa borið ábyrgð á veginum á slysdegi.

Við munnlegan flutning málsins krafðist lögmaður stefnda Suðurverks sýknu af kröfum stefnanda m. a. vegna þess, að starfsmenn félagsins hefðu verið farnir af svæðinu og ekki væntanlegir aftur fyrr en vorið eftir. Vegurinn hefði því verið kominn í umsjá Vegagerðar ríkisins. Þessari málsástæðu var af hálfu stefnanda mótmælt sem of seint fram kominni, og kemur hún því ekki til álita hér.

Ökumönnum, sem aka fram á fjögur viðvörunarmerki í röð, má vera ljóst, að hætta sé fram undan. Stefnandi heldur því fram, að ekki hafi sést á skiltin fyrir snjó. Sú fullyrðing hans er ósönnuð og skiptir í raun ekki máli, þar sem lögun viðvörunarmerkja er þannig, að ökumenn eiga að vita, að þetta eru viðvörunarmerki. Af þessum sökum bar stefnanda að draga verulega úr ferð þarna. Stefnandi heldur því fram, að hann hafi vitað, hvað stóð á stóru skilti um vegaframkvæmdir. Þar hafi m. a. staðið, að unnið væri að vegaframkvæmdum í Bólstaðarhlíðarbrekku, en hún væri mun neðar. Á skilti þessu stóð einnig, að vegarkafllinn væri nálægt 5 km langur og því ljóst, að ekki var eingöngu átt við Bólstaðarhlíðarbrekkuna sjálfa.

Í 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 segir m. a., að ökuhraða beri að miða við aðstæður hverju sinni, birtu, veður, ástand vegar o. fl. Þá skal öku- maður geta stöðvað ökutækið á þeim hluta vegar, sem fram undan er og hann sér yfir. Fram hefur komið, að stefnandi sá móta fyrir vegarstæði, er hann ók niður aflíðandi brekku, og var ekki óeðlilegt, að hann ætlaði, að þetta væri beint framhald vegarins. Merki, sem táknaði hættulega beygju og hina fyrstu til hægri, var að sögn stefnanda hulið snjó. Þeirri fullyrðingu hefur verið mótmælt, og verður hún því ekki lögð til grundvallar. Hins vegar er upplýst, að fjarlægðin í beygjuna var ekki sýnd með undirmerki, og gat stefnandi því ekki vitað, að beygjan væri þar, sem hún reyndist vera. Stefnandi bar sjálfur fyrir dóminum, að hann hefði tekið eftir því, að búið var að bæta við einu viðvörunarmerki, frá því að hann hafði ekið þarna síðast. Hann kvæðst ekki hafa séð, hvað það táknaði, þar sem það hefði verið hulið snjó, en talið það eiga við yfirborð vegarins eins og hin merkin. Þetta merki gaf hins vegar í skyn hættulegar beygjur og hina fyrstu til hægri. Með því að veita þessu merki ekki meiri athygli eða draga enn frekar úr ferð, þegar hann tók eftir því, verður að telja stefnanda hafa átt þátt í óhappinu.

Er því rétt að skipta sök í máli þessu. Rétt þykir, að stefnandi beri 1/5 hluta tjónsins sjálfur.

Stefnandi sundurliðar kröfur sínar þannig:

1. Vinna við viðgerð	kr.	116.550
2. Varahlutir	–	225.584
3. Sprautun	–	67.800
4. Aðrir óvissuþættir	–	106.189
5. Afnotamissir	–	25.000

Fallast ber á þá málsástæðu stefndu, að krafan um kostnað vegna óvissuþátta, að fjárhæð 106.189 kr., sé órökstudd, og verður hún því ekki tekin til greina.

Krafan að fjárhæð 25.000 kr. vegna afnotamissis er í samræmi við venjulegt gjald, sem tryggingafélög greiða fyrir hvern dag, sem bifreið er á verkstæði, alls 25 daga. Af skjölum málsins verður ekki ráðið, hversu lengi bifreið stefnanda stóð á verkstæði, og er því ekki unnt að taka þessa kröfu til greina.

Aðrar fjárhæðir hafa ekki sætt mótmælum, og verða þær því lagðar til grundvallar. Alls verða kröfur stefnanda, samtals að fjárhæð 409.934 kr., teknar til greina. Stefnandi ber sjálfur 1/5 hluta tjóns síns sjálfur, 81.987 kr. Stefndu skulu því greiða stefnanda 327.947 kr. Krafan skal bera vexti skv. 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá tjónsdegi 22. desember 1993 til stefnubirtingardags 28. september 1994, en dráttarvexti skv. III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu greiði stefnanda in solidum 150.000 krónur í málskostnað auk virðisaukaskatts.

Halldór Halldórsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Stefndu, samgönguráðherra fyrir hönd Vegagerðar ríkisins og Suðurverk hf., greiði in solidum stefnanda, Sigurði Jónssyni, 327.947 krónur með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga frá 22. desember 1993 til 28. september 1994, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu greiði stefnanda in solidum 150.000 krónur auk virðisaukaskatts í málskostnað.