Fimmtudaginn 10. febrúar 2000.

Nr. 342/1999. **Sólargluggatjöld ehf.**
(Kjartan Reynir Ólafsson hrl.)
gegn
Dreka ehf. og
Vátryggingafélagi Íslands hf.
(Hákon Árnason hrl.)
og gagnsök

Skaðabætur. Bifreiðir. Árekstur.

Á ók jeppabifreið í eigu S vestur Vesturlandsveg norðan Hvalfjarðar þegar hann mætti vöruflutningabifreið D, sem kom úr gagnstæðri átt. Er bifreiðirnar mættust lenti hægra framhjól jeppabifreiðarinnar upp á snjóruðningi á vegbrúninni með þeim afleiðingum að henni hvolfdi á veginum og urðu á henni miklar skemmdir. S krafði D og vátryggjanda hans, V, um bætur vegna tjónsins, þar sem bifreið D hefði verið ekið á mikilli ferð á öfugum helmingi vegarins. Fallist var á þá niðurstöðu héraðsdómara, að ósannað væri að flutningabifreiðin hefði verið á röngum vegarhelmingi þegar bifreiðirnar mættust. Með framburði vitna þótti þó fram komið, að flutningabifreiðinni hefði verið ekið mjög hratt og gálauslega miðað við aðstæður. Ljóst þótti að bifreið S hefði einnig verið ekið of hratt miðað við aðstæður, en slæmt skyggni var vegna skafrennings þegar atvik gerðust. Var einnig lagt til grundvallar að snjór hefði hindrað greiðan akstur á þeim hluta vegarins, sem Á ók eftir, en samkvæmt 19. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skyldi sá ökumaður nema staðar, sem væri þeim megin á akbrautinni, sem hindrun væri. Að öllu virtu þótti rétt að S bæri tjón sitt að tveim þriðju hlutum, en D bætti þriðjung þess. Voru S ákveðnar bætur í samræmi við þetta með hliðsjón af matsgerð dómkvadds manns.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason og Gunnlaugur Claessen og Viðar Már Matthíasson, settur hæstaréttardómari.

Aðaláfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 27. ágúst 1999. Hann krefst þess að stefndu verði dæmdir til að greiða sér óskipt 1.668.721 krónu með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 af 2.115.000

krónum frá 1. mars 1997 til 1. mars 1998, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla sömu laga af 2.368.721 krónu frá þeim degi til 31. sama mánaðar og af 1.668.721 krónu frá þeim degi til greiðsludags. Hann krefst einnig málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur áfrýjuðu málinu fyrir sitt leyti 21. október 1999. Þeir krefjast sýknu af öllum kröfum aðaláfrýjanda, en til vara að kröfur hans verði lækkaðar. Þeir krefjast einnig málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

I.

Ágreiningur málsaðila á rætur að rekja til umferðaróhapps á Vesturlandsvegi norðan Hvalfjarðar 1. mars 1997. Jeppabifreið aðaláfrýjanda, KS-410, var þá ekið til vesturs, en ökumaður var Árni Edwins. Nærri heimreið að bænum Kalastöðum mætti hún flutningabifreiðinni A-6787, sem Ómar Már Þóroddsson ók áleiðis til Reykjavíkur. Var sú bifreið í eigu gagnáfrýjandans Dreka ehf. Er bifreiðirnar mættust lenti hægra framhjól jeppabifreiðarinnar uppi á snjóruðningi á vegbrúninni með þeim afleiðingum að henni hvolfdi á veginum og urðu á henni miklar skemmdir. Telur ökumaður bifreiðar aðaláfrýjanda sig með þessu hafa afstýrt árekstri, enda hafi flutningabifreiðinni verið ekið á mjög mikilli ferð á öfugum helmingi vegarins. Því mótmælir ökumaður þeirrar bifreiðar, sem telur sig hafa ekið á réttum vegarhelmingi og ekki á óhæfilegum hraða.

Meðal málsgagna eru ljósmyndir, sem lagðar eru fram af hálfu aðaláfrýjanda og eru sagðar sýna þann stað, sem óhappið varð. Eru þær teknar í björtu veðri á sumardegi. Af þeim og uppdrætti lögreglu sést að vegurinn á umræddum stað liggur í langri, aflíðandi beygju til hægri miðað við akstursstefnu jeppabifreiðarinnar. Er jafnframt ljóst að í góðu skyggni hefur ökumaður á þessari leið sýn alllangt fram á veginn til vesturs áður en lega vegarins takmarkar hana. Þá hafa verið lagðar fyrir Hæstarétt upplýsingar frá Skráningarstofunni hf. og Vegagerðinni um breidd bifreiðanna og vegarins á umræddum stað. Er jeppabifreiðin 1,95 metrar og flutningabifreiðin 2,48 metrar á breidd. Bundið slitlag vegarins er 6,95 metrar á breidd og vegöxl hvorum megin 0,90 metrar eða samtals 8,75 metrar. Samkvæmt því er vandalaust fyrir stórar bifreiðir að mætast á þessum stað við eðlilegar aðstæður.

II.

Í skýrslu lögreglunnar í Borgarnesi 1. mars 1997 segir, að bifreið aðaláfrýjanda hafi verið ekið inn í snjóskafl, sem huldi þann helming vegarins, sem henni var ekið eftir á um 100 metra kafla. Mjög hált hafi verið á vettvangi og skyggni lítið vegna skafrennings, sem stóð þvert á veginn, og olli því að hjólför og önnur ummerki eftir jeppabifreiðina hafi ekki verið sýnileg er lögregla kom að. Í skýrslu sinni fyrir dómi lýsti Sigurbjörn Grétarsson lögreglumaður aðstæðum svo að norðan vegarins sé holt og snjó skafi undan því inn á stuttan kafla vegarins í þeirri vindátt, sem var umræddan dag. Við vegbrúnina sömum megin hafi verið harður snjóruðningur, nærri einn metri á hæð, sem hafi hlaðist upp fyrr um veturinn. Frá honum hafi myndast snjórastir inn að miðju vegarins. Kvað hann mikinn skafrenning hafa verið í umrætt sinn og að vegurinn hafi ekki verið hreinsaður um morguninn. Skyggni hafi verið slæmt. Taldi hann ökumann jeppabifreiðarinnar hafa lýst atvikum svo að hann hafi komið á mikilli ferð, en verið kominn nærri skaflinum er hann hægði ferðina og lenti með framhjólið á ruðningnum með þeim afleiðingum að bifreiðin valt.

Ökumaður jeppabifreiðarinnar skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi ekið á 55-70 kílómetra hraða er hann sá flutningabifreiðina. Aðspurður um hvenær hann hafi séð til ferða hennar taldi hann erfitt að meta það nákvæmlega, en giskaði á „40-50 metra, ekki það einu sinni því ég sá hann bara skyndilega“. Það hafi verið „hár skafrenningur og hann kemur á móts við rúður þannig að hann truflaði fjærsýnina má segja en hann lá ekki í götu þessi skafrenningur“. Þá vefengdi hann að snjór hafi verið á veginum, eins og sýnt er á uppdrætti lögreglunnar, heldur hafi skafl myndast hlémegin við jeppabifreiðina eftir að hún valt. Hann taldi flutningabifreiðina hafa verið á geysimikilli ferð er hún skaust framhjá og mikið vindhögg hafi skollið á sinni bifreið við það.

Við skýrslugjöf fyrir dómi lýsti ökumaður flutningabifreiðarinnar aðstæðum þannig að snjóskafl hafi verið á vinstri vegarhelmingi, sem náð hafi inn að miðju vegarins. Hinn hluti vegarins og vegkantur hægra megin við sig hafi verið auðir. Kvaðst hann nokkru áður hafa farið fram úr annarri bifreið og ekið síðan eftir miðjum veginum „í dágóðan tíma á eftir“. Þegar hann nálgaðist beygjuna á veginum hafi hann hins vegar fært sig yfir á sinn vegarhelming, enda ekki haft fulla sýn yfir veginn þar. Taldi hann sig hafa séð jeppabifreiðina er um 200 metrar voru á

milli bifreiðanna, og þegar þær mættust taldi hann sig hafa verið kominn út úr beygjunni, sem þarna er. Af hálfu gagnáfrýjanda er bent á, að ökumaður flutningabifreiðarinnar hafi haft góða aðstöðu til að sjá yfir veginn þar eð ökumannssætið sé hátt frá jörðu vegna stærðar bifreiðarinnar.

Nokkur önnur vitni gáfu skýrslu fyrir dómi og báru meðal annars um ökuhraða bifreiðanna og staðsetningu þeirra á veginum, svo sem nánar er rakið í héraðsdómi.

III.

Fallist verður á þá niðurstöðu héraðsdóms að ósannað sé að flutningabifreiðin hafi verið á röngum vegarhelmingi er bifreiðirnar mættust. Er jafnframt ósannað að hún hafi verið utan eigin vegarhelmings er ökumaður jeppabifreiðarinnar sá fyrst til hennar er 40-50 metrar skildu bifreiðirnar að.

Fram er komið að ökuriti flutningabifreiðarinnar, sem skráir ökuhraðann, hafi ekki verið í fullkomnu lagi í umrætt sinn. Verða því ekki dregnar traustar ályktanir af honum um hver ökuhraðinn var nákvæmlega. Með framburði vitna, sem rakinn er í héraðsdómi, telst eigi að síður sannað að bifreiðinni hafi verið ekið mjög hratt og gálauslega miðað við aðstæður. Verður fallist á að sú ólögmæta háttsemi hafi átt sinn þátt í að ökumanni jeppabifreiðarinnar fataðist aksturinn með þeim afleiðingum, sem að framan er getið.

Fram er komið að skyggni var slæmt og að ökumaður jeppabifreiðarinnar sá fyrst til hinnar bifreiðarinnar er hún birtist skyndilega í kófinu og örskammt var á milli þeirra. Er ljóst að hann hefur ekið of hratt miðað við aðstæður. Verður einnig lagt til grundvallar dómi að snjór hafi hindrað greiðan akstur á þeim hluta vegarins, sem hann ók eftir, en samkvæmt 19. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal sá ökumaður nema staðar, sem er þeim megin á akbrautinni, sem hindrun er. Að öllu virtu þykir rétt að aðaláfrýjandi beri sjálfur tjón sitt að tveim þriðju hlutum, en gagnáfrýjendur bæti þriðjung þess.

IV.

Aðaláfrýjandi keypti jeppabifreiðina 13. febrúar 1996. Til grundvallar skaðabótakröfu sinni leggur hann kaupverðið að frádreginni fyrningu í eitt ár. Hann hefur einnig lagt fram matsgerð dómkvadds

manns, sem falið var að meta kostnað við að gera við bifreiðina. Var niðurstaða hans sú að kostnaðurinn að viðbættu verði bifreiðarinnar, sem seld var án þess að viðgerð færi fram, næmi nokkurn veginn sömu fjárhæð og felst í þessum lið skaðabótakröfu aðaláfrýjanda. Að þessu virtu eru andmæli gagnáfrýjenda við fjárhæð þessa þáttar í tjóni aðaláfrýjanda haldlaus. Verður einnig hafnað andmælum gagnáfrýjenda við kröfulið fyrir afnotamissi bifreiðarinnar í 30 daga, en hann fær stoð í áðurnefndri matsgerð. Þeir hafa hins vegar fallist á þá liði kröfu aðaláfrýjanda, sem eru fyrir flutning bifreiðarinnar af slysstað og sérstaka vélarskoðun. Krafa um geymslukostnað fyrir bifreiðina í rúmlega eitt ár er ekki studd gögnum og er hafnað.

Samkvæmt öllu framanröktu nemur tjón aðaláfrýjanda, sem sýnt hefur verið fram á, 1.571.221 krónu þegar söluverð bifreiðarinnar hefur verið dregið frá. Verða gagnáfrýjendur dæmdir til að greiða honum þriðjung þessarar fjárhæðar eða 523.740 krónur með vöxtum eins og krafist er. Ákvæði héraðsdóms um málskostnað verður staðfest. Rétt þykir að hver aðili beri sinn kostnað af málinu fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Gagnáfrýjendur, Dreki ehf. og Vátryggingafélag Íslands hf., greiði óskipt aðaláfrýjanda, Sólargluggatjöldum ehf., 523.740 krónur, með 0,9% ársvöxtum af 471.667 krónum frá 1. mars 1997 til 1. júní sama árs, 1% ársvöxtum frá þeim degi til 1. ágúst sama árs, 0,9% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september sama árs, 0,8% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1998, 0,9% ársvöxtum frá þeim degi til 1. mars sama árs, en með dráttarvöxtum af 523.740 krónum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags.

Ákvæði héraðsdóms um málskostnað skal vera óraskað.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 9. júlí 1999.

Mál þetta, sem dómtekið var þann 2. júlí 1999 að loknum munnlegum málflutningi, er höfðað með stefnu birtri 28. ágúst 1998 af Sólargluggatjöldum ehf., kt. 510986-1219, Borgartúni 12, Reykjavík, á hendur Dreka hf., kt. 450877-0189, Strandgötu, Oddeyrarskála, Akureyri, og Vátryggingafélagi Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík.

Kröfur stefnanda eru þær að stefndu verði dæmdir til greiðslu skaðabóta, in solidum, að fjárhæð 1.668.721 króna ásamt vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 af 2.115.000 krónum frá 1. mars 1997 til 1. mars 1998, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla sömu laga af 2.368.721 krónu frá þeim degi til 31. mars 1998, en af 1.668.721 krónu frá þeim degi til greiðsludags. Einnig er krafist málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefndu, þar með talinn 36.105 króna matskostnaður, að mati réttarins.

Stefndu gera þær dómkröfur aðallega að þau verði sýknuð af öllum kröfum stefnanda og að þeim verði tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati dómsins, en til vara að sök verði skipt í málinu, stefnukröfur lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Yfirlit um málsatvik og ágreiningsefni.

Málsatvik eru þau að laugardaginn l. mars 1997 ók Árni Edwins bifreið stefnanda, KS-410, Toyota Landcruiser, árgerð 1989, um Vesturlandsveg til vesturs en Ómar Már Þóroddsson ók A-6787, vöruflutningabifreið stefnda Dreka hf., í gagnstæða átt. Með Árna í bifreiðinni var eiginkona hans, Vildís K. Guðmundsson. Þegar bifreiðarnar mættust ók stefnandi út í vegkantinn en þar var snjóskafl. Við að aka á snjóskaflinn valt bifreið stefnanda á veginum og skemmdist mikið. Samkvæmt lögregluskýrslum, sem lagðar hafa verið fram í málinu, gerðist þetta kl. 11.15. Af hálfu stefnanda hefur þess verið krafist að stefndu bættu honum tjónið en deilt er m.a. um bótaskyldu í málinu.

Stefnandi skaut málinu til úrskurðarnefndar í vátryggingamálum þann 22. janúar 1998. Niðurstaða nefndarinnar, sem er frá 24. febrúar það ár, var sú að leggja bæri 1/3 hluta sakar á ökumann vöruflutningabifreiðarinnar en að stefnandi skyldi bera tjón sitt sjálfur að 2/3 hlutum.

Í málinu er deilt um aðstæður á slysstað og ástæður þess að bifreið stefnanda valt. Af hálfu stefnanda er því haldið fram að bifreið stefnda Dreka hf. hafi verið ekið á mikilli ferð á röngum vegarhelmingi og hafi ökumaður bifreiðar stefnanda ekki átt annars kost en að aka út af veginum og upp í snjóskafl til að forða því að bifreiðarnar lentu framan á hvor annarri. Því er mótmælt af hálfu stefndu að vöruflutningabifreiðinni hafi verið ekið á mikilli ferð á röngum vegarhelmingi. Af þeirra hálfu er því haldið fram að snjóskaflinn hafi verið á vegarhelmingi stefnanda og að bifreið stefnanda hafi oltið vegna þess að henni hafi verið

ekið á snjóskaflinn á allt of mikilli ferð. Einnig er deilt um fjárhæðir bótakröfunnar.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi hefur í málatilbúnaði sínum lýst málsatvikum þannig að ökumaður bifreiðar stefnanda, Árni Edwins, hafi séð vöruflutningabifreiðina koma úr gagnstæðri átt á mikilli ferð á röngum vegarhelmingi en hann hafi þá verið staddur um það bil 700 metra vestan við akveginn að Kalastöðum í Hvalfjarðarstrandarhreppi. Árni hafi ekið bifreiðinni út á hægri vegaröxl til að koma í veg fyrir árekstur við vöruflutningabifreiðina. Um sama leyti og bifreiðarnar mættust hafi hægra framhjól bifreiðar stefnanda lent upp á hörðum snjóruðningi í vegkantinum með þeim afleiðingum að bifreiðin hafi snúist þvert inn á veginn og oltið á toppinn. Ökumaður vöruflutningabifreiðarinnar hafi haldið ferð sinni viðstöðulaust áfram án þess að stöðva á vettvangi. Vitnið Lárus Ingibergsson hafi að beiðni stefnanda veitt honum eftirför og hafi hann fundið bifreiðina hjá Vöruflutningamiðstöðinni í Reykjavík þar sem hann hafi haft tal af ökumanni hennar. Hafi ökumaðurinn viðurkennt að hafa ekið á röngum vegarhelmingi og sagt að það hafi verið bæði vindur og hálka.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram að ökumaður vöruflutningabifreiðarinnar hafi ekið bifreiðinni í umrætt sinn með glæfralegum hætti á vel yfir 100 km hraða miðað við klukkustund er bifreiðarnar mættust við varasöm aksturskilyrði, þ.e. í fljúgandi hálku og snjókófi. Til þess að forðast árekstur og það að fá vöruflutningabifreiðina framan á bifreið sína hafi ökumaður bifreiðar stefnanda reynt að víkja bifreiðinni til hægri út af veginum. Hann hafi ekið henni skáhallt upp í snjóruðning í þeim tilgangi að forða stórslysi, ef ekki banaslysi, og algjöru eignatjóni, en með þeim afleiðingum að bifreiðin, sem hafi eiginlega alveg verið stöðvuð, hafi oltið inn á veginn, þannig að smáhorn á henni hafi gengið yfir miðlínu vegarins. Bifreið stefnanda hafi oltið rétt aftan við vöruflutningabifreiðina. Ökumaður bifreiðar stefnanda hafi ekki séð mikið á meðan hann hafi reynt að afstýra stórslysi, sem honum hafi tekist, en á bifreiðinni hafi orðið mikið tjón og bæði hann og eiginkona hans hafi orðið fyrir háls- og bakáverkum o.fl.

Stefnandi sundurliðar skaðabótakröfur sínar þannig:

Kaupverð bifreiðar 13. febrúar 1996	kr.	2.350.000
– ársfyrning	–	235.000
	kr.	2.115.000
Flutningskostnaður bifreiðar af slysstað	–	16.021
vegna afnotamissis í 30 daga á 2.200 krónur á dag	–	66.000
geymslukostnaður bifreiðar frá 1. mars 1997-		
31. mars 1998, 390 dagar á 250 krónur	–	97.500

kostnaður vegna mótorskoðunar	kr.	74.200
	–	2.368.721
– söluverð tjónabifreiðar þann 31. mars 1998	–	700.000
Eftirstandandi tjón	kr.	1.668.721

Stefnandi byggir rétt sinn til bóta úr hendi stefndu á XII. kafla umferðarlaga nr. 50/1987 þannig: úr hendi stefnda Dreka hf. m.a. á fébótaskyldu samkvæmt 88. og 89. gr. laganna með lögjöfnun frá 162. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og úr hendi stefnda, Vátryggingafélags Íslands hf., á 91. gr. umferðarlaga sem hafi tryggt bifreiðina A-6787 lögboðinni ábyrgðartryggingu. Félagið hafi neitað að bæta tjón stefnanda að fullu og beri því nauðsyn til málshöfðunar þessarar.

Málskostnaðarkröfuna reisir stefnandi á 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og kröfu um dráttarvexti á III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 með síðari breytingum.

Málsástæður og lagarök stefndu.

Stefndu lýsa málsatvikum þannig að bjart hafi verið af degi en skafrenningur þvert á veginn. Vegarhelmingur Ómars hafi verið auður en snjór yfir hinum vegarhelmingnum á um 100 m kafla með ruðningi á vegkantinum. Eftir að Ómar hafi verið kominn þar fram hjá hafi hann mætt jeppabifreið stefnanda. Hafi Ómar ekið þarna á um 70 km hraða á klukkustund en síðan hafi hann aukið hraðann eftir að bifreiðarnar mættust. Árni hafi lýst atvikum þannig að hann hafi séð völuflutningabifreið stefnda koma á móti og hún þá verið á röngum vegarhelmingi og mikilli ferð. Hafi hann því ekið jeppanum út á hægri vegaröxl til að koma í veg fyrir árekstur. Um það leyti sem bifreiðarnar mættust hafi hægra framhjól jeppans lent upp á hörðum snjóruðningi í vegkantinum með þeim afleiðingum að jeppinn hafi snúist inn á veginn og oltið á toppinn aftan við völuflutningabifreið stefnda. Ökumaður völuflutningabifreiðar stefnda hafi ekki orðið þessa var og hafi hann haldið ferð sinni áfram.

Lögreglan í Borgarnesi hafi verið kvödd á staðinn og hafi hún gert uppdrátt af vettvangi. Þar sjáist að nægilegt svigrúm hafi verið til að aka fram hjá bifreið stefnanda þar sem hún lá á sínum vegarhelmingi. Nokkru síðar hafi lögreglan á Akranesi og í Reykjavík tekið skýrslur af fólki, sem hafði verið í bifreiðum, sem ekið var á eftir bifreiðum málsaðila og lögreglan á Akureyri hafi tekið skýrslu af ökumanni völuflutningabifreiðarinnar. Komið hafi í ljós að hraðaskífa völuflutningabifreiðarinnar hafi verið biluð og hafi ekki sýnt réttan ökuhraða bifreiðarinnar. Málið hafi verið lagt fyrir tjónanefnd vátryggingafélaganna en stefnandi hafi verið ósáttur við niðurstöðu hennar. Hafi hann skotið málinu til úrskurðarnefndar í vátryggingamálum en álit nefndarinnar hafi verið að ósannað væri að bifreið stefnda hefði verið ekið svo innarlega á veginum að

óhappið yrði rakið til þess. Hins vegar þætti nægilega sannað af framburðum vitna, að bifreið stefnda hefði verið ekið óhæfilega hratt miðað við veður og færð í þann mund er bifreiðarnar mættust og mætti rekja óhappið að nokkru til þess. Bæri að leggja 1/3 sakar á ökumann bifreiðar stefndu en eigandi jeppans skyldi bera tjón sitt sjálfur að 2/3 hlutum. Af hálfu stefndu hafi stefnanda verið boðið að bæta tjón hans af völdum óhappsins í hlutfalli við ofangreinda sakarskiptingu en af hálfu stefnanda hafi því verið hafnað. Hafi stefnandi höfðað mál þetta á hendur stefndu til heimtu óskiptra skaðabóta fyrir tjónið á bifreið sinni, afnotamissi og flutnings- og geymslukostnað. Kröfur stefnanda væru byggðar á því að ökumaður bifreiðar stefndu ætti alla sök á óhappinu með hraðakstri og akstri á öfugum vegarhelmingi en af hálfu stefndu er því mótmælt.

Sýknukrafa stefndu er á því byggð að ökumaður bifreiðar stefndu eigi enga sök á óhappinu heldur verði það rakið til aðgæsluleysis ökumanns bifreiðar stefnanda sjálfs og óhappatilviljunar, en um mál þetta fari eftir sakarreglunni. Því er haldið fram af hálfu stefndu að sönnunarbyrðin hvíli á stefnanda um meinta sök og orsakatengsl. Sé ósannað að bifreið stefndu hafi verið ekið óhæfilega hratt eða of innarlega á veginum, þegar bifreiðarnar mættust, og það valdið óhappinu. Sé vegurinn þar sem bifreiðarnar mættust nægilega breiður eins og fram hafi komið hjá ökumanni bifreiðar stefnanda. Lögleyfður ökuhraði á veginum sé 90 km á klukkustund en ökumaður bifreiðar stefnda hafi að eigin sögn ekið á 70 km hraða þegar bifreiðarnar mættust. Sé ósannað að hann hafi ekið á meiri hraða, hvað þá yfir lögleyfðum hámarkshraða. Séu hraðatölur á hraðaskífu bifreiðarinnar hér ekki marktækar, þar sem búnaðurinn hafi verið bilaður. Ökumaður bifreiðar stefnanda hafi einnig ekið á 70 km hraða á klukkustund eins og fram komi í framburði Jóhannesar Eggertssonar, rútubílstjóra, sem ekið hafi á eftir bifreið stefnanda. Ökuhraði bifreiðar stefnda hafi ekki valdið veltu bifreiðar stefnanda, heldur sú staðreynd að ökumaður bifreiðar stefnanda hafi ekið á 70 km hraða á klukkustund í skafrenningi inn í snjóskafl, sem hulið hafi veginn á hans vegarhelmingi, og hafi hann lent þar með hægra framhjólið upp á hörðum snjóruðningi á vegkantinum eins og fram hafi komið í gögnum málsins. Gálaus akstur ökumanns bifreiðar stefnanda og óhappatilviljun hafi þannig orðið þess valdandi að bifreiðin valt.

Þá sé rangt og ósannað að bifreið stefnda hafi verið ekið á röngum vegarhelmingi eða á miðjum vegi fyrir eða við mætinguna og ökumaður bifreiðar stefnanda hafi neyðst til að aka út í vegöxl til að afstýra árekstri. Ökumaður bifreiðar stefnda hafi ekið á sínum vegarhelmingi, sem hafi verið auður, og hafi ökumanni bifreiðar stefnanda og konu hans sýnst bifreiðin innarlega á veginum í fjúkinu og skafrenningnum, þar sem hinn vegarhelmingurinn hafi verið hulinn snjó. Sama hafi þeim sýnst í rútubifreiðinni, sem ekið hafi verið um 150 metrum á eftir bifreið stefnanda. Þá sé ljóst að framburður og teikning Lárusar Ingibergs-

sonar um staðsetningu bifreiðar stefnda á veginum við mætinguna og þegar bifreið stefnanda valt, hafi ekkert sönnunargildi en Lárus hafi ekki verið sjónarvottur að mætingu bifreiðanna né bílveltunni og teikning hans passaði hvorki við teikningu lögreglu né framburð Jóhannesar rútubílstjóra um hvar bifreiðarnar voru staddar. Þá sé vegurinn ekki það breiður að stórar bifreiðir geti mæst, væri önnur á röngum vegarhelmingi eða miðjum vegi, en engin snerting varð með bifreiðunum. Skorti þannig sönnur þess að bifreið stefnda hafi verið ekið innarlega á veginum og óhappið verði rakið til þess.

Verði ekki á sýknukröfu fallist er krafist sakarskiptingar með þeim rökum að bílveltan verði aðeins að litlu leyti rakin til aksturs ökumanns bifreiðar stefnda, en fyrst og fremst til óaðgæslu ökumanns bifreiðar stefnanda og fyrirstöðu af völdum snjóalaga og snjóruðnings á vegarhelmingi bifreiðar stefnanda.

Af hálfu stefndu er fjárhæðum bótakröfu stefnanda mótmælt. Stefnandi krefjist þess að fá bætt kaupverðið á bifreiðinni 13. febrúar 1996, 2.350.000 krónur, að frádreginni 10% ársfyrningu, 235.000 krónum, og söluverði flaksins eftir tjónið, 700.000 krónum, en um hafi verið að ræða Toyota Landcruiser, árgerð 1989, ekinn 120.000 km. Engin hlutlaus matsgerð liggi hins vegar fyrir um staðgreiðsluverðmæti bifreiðarinnar fyrir tjón á tjónsdegi og markaðsverð flaksins eftir tjónið. Er kröfu um bætur fyrir tjón á bifreiðinni mótmælt sem of hárri. Þá er einnig andmælt kröfu stefnanda um afnotamissisbætur í 30 daga á 2.200 krónur á dag sem allt of hárri og í ósamræmi við dómvenju. Stefndu halda því fram að enga 30 daga taki að útvega aðra bifreið og ekki verði séð hvernig daggjaldið, 2.200 krónur, er fundið. Kröfuliðnum geymslukostnaður bifreiðar í 390 daga á 250 krónur á dag er alfarið mótmælt. Sé ósannað að stefnandi hafi þar orðið fyrir nokkrum útgjöldum auk þess sem geymslukostnaður á bifreið í 390 daga sé ekki sennileg afleiðing bílveltu. Kostnaður vegna flutnings bifreiðarinnar af slysstað og mótorskoðunar þyki hins vegar ekki óeðlilegur.

Upphafstíma dráttarvaxta er mótmælt frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi.

Niðurstöður.

Í skýrslu lögreglunnar í Borgarnesi segir um aðstæður á slysstað að bifreið stefnanda hafi verið ekið til vesturs í umræddu tilfelli en bifreiðin hafi oltið á toppinn eftir að henni hafði verið ekið í snjóskafl sem hulið hafi vegarhelminginn á um 100 m kafla. Mjög hált hafi verið á veginum og skyggni lítið vegna skafrennings sem staðið hafi þvert á veginn og valdið því að hjólför og önnur ummerki eftir bifreiðina hafi ekki verið sýnileg þegar lögreglan kom á vettvang. Lögreglumaðurinn, sem kom á vettvang, skýrði svo frá fyrir dóminum að þarna hafi verið snjór, hálka, skafrenningur og slæmt skyggni. Bifreið stefnanda hafi lent í snjóskafli á þeim vegarhelmingi sem henni var ekið á og oltið. Skafið hafi inn á veginn af aflíðandi holti við veginn en vegurinn hafði ekki verið ruddur

þá um morguninn. Snjóruðningstæki hafi verið kallað út og hafi vegurinn verið hreinsaður um leið og bifreið stefnanda var fjarlægð.

Árni Edwins, ökumaður bifreiðar stefnanda, hefur skýrt þannig frá málavöxtum fyrir dóminum að hann hafi ekið af stað frá Ferstiklu áleiðis í Húsafell ásamt eiginkonu sinni umræddan dag. Veður hafi verið tiltölulega bjart en strekkingur. Á einstaka stað hafi dregið í skafrenning en annars hafi færðin verið ágæt. Hann kveðst hafa ekið á 50-70 km hraða á klukkustund. Ekki hafi verið samfelldur snjór á veginum heldur smárenningur sem hafi skafið yfir veginn af hægra vegkantinum. Bifreið stefnda Dreka hf. hafi komið allt í einu á móti þeim á þeirra vegarhelmingi á mjög mikilli ferð. Stefnandi kvaðst hafa séð fram á að annaðhvort væru þau hjónin dauð þarna eða hann yrði að gera eitthvað. Hann hafi því tekið það ráð að beygja til hægri í snjókant og ruðning sem hafi verið í vegkantinum og fyrir utan veginn. Hann hafi ekið upp í þennan kant en hann hafi haldið að hann væri eitthvað mýkri en hann reyndist vera. Vegna þess hve snjókanturinn var harður hafi bíllinn strax byrjað að hallast. Bíll stefnda hafi um leið skotist þarna fram hjá en við það hafi komið geipivindhögg. Um leið og bíll stefnda hafi verið kominn fram hjá hafi bíll stefnanda oltið yfir á þakið. Hann kvaðst ekki hafa séð bifreið stefnda fyrr en mjög skyndilega í u.þ.b. 40-50 m fjarlægð en skafrenningurinn hafi verið hár þar sem hann hafi komið ofan að og hann hafi því truflað fjarsýnina. Einnig hafi vegurinn verið bogadreginn þarna. Snjóskaflinn hafi ekki verið á veginum þegar bifreiðin valt heldur hafi hann hrannast upp síðar vegna skjólsins frá bifreiðinni.

Ökumaður bifreiðar stefnda Dreka hf. kvaðst hafa ekið á u.þ.b. 70-80 km hraða þegar hann ók fram úr bifreið töluvert áður en bifreiðar málsaðila mættust. Þegar bifreiðarnar mættust hafi hann verið á hægri akrein á milli 60 til 70 km hraða. Hann kvaðst ekki hafa orðið var við að bifreið stefnanda valt en maður hafi látið hann vita af því þegar hann var komin til Reykjavíkur á Völuflutningamiðstöðina. Er hann var spurður um ástæðu þess að bifreið stefnanda valt kvaðst hann telja að það hafi verið vegna þess að henni hafi verið ekið á allt of mikilli ferð inn í snjóhaftið sem náð hafi að miðlínu vegarins.

Eiginkona Árna, Vildís K. Guðmundsson, skýrði þannig frá fyrir dóminum að þarna hafi verið smábrekka á veginum sem liggi í aflíðandi boga þannig að ekki sjáist alveg fyrir endann á brekkunni þegar ekið er upp hana. Bifreið stefnda hafi komið allt í einu á móti þeim á rosalegum hraða á öfugum vegarhelmingi. Árni hafi ekið út af veginum til að reyna að forða dauða þeirra. Bifreið stefnda hafi verið að koma úr beygju og hefði henni verið ekið öfugum megin inn í beygjuna og hafi hún ekki verið komin yfir á réttan vegarhelming þegar bifreiðarnar mættust.

Vitnið Lárus Ingibergsson skýrði svo frá fyrir dóminum að völuflutningabíl stefnda hafi verið ekið á eftir honum. Honum þótti völuflutningabílnum ekið

svolítið glannalega vegna þess að þarna hafi verið hálka og skafrenningur. Hann hafi verið á u.þ.b. 80 km hraða en þá hafi vöruflutningabílnum verið ekið fram úr. Vitninu fannst vöruflutningabifreið stefnda ekið allt of hratt og hafi hann haft orð á því við eiginkonu sína, sem var með honum í bifreiðinni, en vitninu fannst engar aðstæður til að aka þannig. Eftir framúraksturinn hafi vöruflutningabifreiðinni verið ekið á vinstra vegarhelmingi svo lengi sem vitnið sá hann en dregið hafi sundur með bifreiðunum og hvarf vöruflutningabifreiðin í beygju. Vitnið kom að bifreið stefnanda þar sem hún var á hvolfi á veginum í beygjunni. Vitnið sá hvorki þegar bifreiðar málsaðila mættust né þegar bifreið stefnanda valt. Vitnið veitti bifreið stefnda eftirför að beiði Árna Edwins og hafði tal af ökumanni bifreiðar stefnda við Vöruflutningamiðstöðina. Ökumaðurinn hafi sagt að hann hefði ekkert séð fyrir snjófoki og hafi hann spurt vitnið hvað hefði gerst. Vitnið hafi sagt honum að jeppinn hefði oltið. Hann hafi þá sagt að þröngt hafi verið þarna og hann hefði ekki getað farið út af fyrir jeppann.

Vitnið Jóhannes Eggertsson ók langferðabifreið á eftir bifreið stefnanda þegar umrætt slys varð. Hann skýrði svo frá fyrir dóminum að hann hefði lagt af stað frá Ferstiklu um svipað leyti og bifreið stefnanda var ekið þaðan en þeirri bifreið var ekið aðeins á undan. Báðum bifreiðunum hafi verið ekið á u.þ.b. 70 km hraða á klukkustund. Bil milli bifreiðanna hafi verið eitthvað um 150 m. Bifreið stefnda Dreka hf. hafi komið á móti úr beygju á mjög mikilli ferð. Þegar bifreið stefnanda valt hafi snjór þyrlast upp. Hann taldi þó að hann hefði séð hvernig bifreið stefnda þrengdi að bifreið stefnanda þegar bifreiðarnar mættust. Þetta hafi gerst skyndilega og hafi hann séð þetta út undan sér úr þeirri fjarlægð sem þá var á milli vitnisins og bifreiðar stefnanda.

Vitnið Kristinn Ragnarsson skýrði svo frá fyrir dóminum að hann hafi ekið á eftir langferðabifreiðinni frá Ferstiklu. Hann kvaðst hafa mætt flutningabifreið stefnda sem hafi verið ekið á ofsaferð. Hann hafi mátt þakka fyrir að geta forðað sér út af veginum frá honum og hafi honum orðið mikið um þetta atvik. Flutningabifreiðinni hafi verið ekið á ofsaferð og að minnsta kosti á miðjum veginum ef ekki á vegarhelmingnum sem vitnið ók á. Þegar hann kom fyrir beygjuna, sem þar er, hafi hann séð bifreið stefnanda á hliðinni og hafi fólkið, sem í henni var, verið að skríða út úr henni. Það hafi verið leiðindaveður og gengið á með hryðjum.

Þegar litið er til þess, sem hér hefur verið rakið, verður að telja ósannað að bifreið stefnda Dreka hf. hafi verið ekið á röngum vegarhelmingi þegar bifreiðarnar mættust. Ekki þykir heldur fram komin fullnægjandi sönnun fyrir því að bifreiðinni hafi þá verið ekið á vel yfir 100 km hraða á klukkustund eins og haldið er fram af hálfu stefnanda. Hins vegar hefur komið fram að bifreiðinni var ekki ekið af nægjanlegri varúð miðað við þær aðstæður sem tekist hefur að upplýsa að þarna voru. Eins og fram hefur komið var hálka, snjór, skafrenningur

og slæmt skyggni á veginum. Slysið varð við hæð í beygju þar sem útsýn er takmörkuð. Við þessar aðstæður er nauðsynlegt að ekið sé varlega. Vitnin Lárus Ingibergsson, Jóhannes Eggertsson og Kristinn Ragnarsson hafa öll borið að bifreið stefnda Dreka hf. hafi verið ekið á mjög mikilli ferð og allt of hratt. Dómurinn telur þannig sannað að bifreið stefnda hafi verið ekið ógætilega í þessu tilfelli og að tjón stefnanda verði að hluta til rakið til þess. Þá verður einnig að telja að tjónið verði að jafnmiklu leyti rakið til þess að bifreið stefnanda hafi verið ekið á of mikilli ferð á snjóskaflinn þannig að bifreiðin valt. Samkvæmt því og með vísan til þeirra ákvæða umferðarlaga sem stefnandi vísar til þykir rétt að stefndu bæti stefnanda helming tjónsins.

Stefnandi hefur í kröfugerð sinni miðað við kaupverð bifreiðarinnar að frádreginni 10% eins árs fyrningu. Hann hefur einnig dregið frá söluverð bifreiðarinnar þegar hún var seld ári eftir tjónið. Þótt ekki hafi farið fram mat á verðmæti bifreiðarinnar hefur stefnandi lagt fram gögn um kaupverð bifreiðarinnar þann 13. febrúar 1996 og söluverð þann 31. mars 1998. Þykir mega leggja þessi gögn til grundvallar við ákvörðun á tjóninu. Verður umræddur kröfuliður stefnanda að fjárhæð 1.415.000 krónur tekinn til greina með vísan til þessa.

Hvorki hafa verið lögð fram gögn af hálfu stefnanda vegna afnotamissis né um geymslukostnað. Þykja þessir hlutar kröfu stefnanda ósannaðir gegn andmælum stefndu og verða þeir því ekki teknir til greina.

Flutningskostnaði og kostnaði vegna mótorskoðunar er ekki mótmælt. Stefnandi hefur lagt fram kostnaðarreikninga þar að lútandi. Með vísan til þessa verður krafa stefnanda að þessu leyti, að fjárhæð samtals 90.221 krónur, tekin til greina.

Samkvæmt þessu er tjón stefnanda samtals 1.505.221 króna og ber stefndu samkvæmt framansögðu að greiða stefnanda in solidum helming þess, samtals 752.611 krónur.

Rétt þykir að greiddir verði vextir samkvæmt 7. gr. vaxtalaga frá 1. mars 1997 eins og krafist er af hálfu stefnanda af 1.102.611 krónum til 31. mars 1998 en frá þeim degi af 752.611 krónum til dómsuppkvaðningardags og dráttarvextir samkvæmt III. kafla sömu laga með vísan til 15. gr. laganna frá dómsuppkvaðningardegi til greiðsludags.

Rétt þykir að stefndu greiði stefnanda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn 180.000 krónur, þar með talinn matskostnaður, sem hefur ekki verið andmælt af hálfu stefndu.

Dóm þennan kvað upp Sigríður Ingvarsdóttir héraðsdómari.

D ó m s o r ð :

Stefndu, Dreki hf. og Vátryggingafélag Íslands hf., greiði stefnanda, Sólargluggatjöldum ehf., in solidum 752.611 krónur ásamt vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga af 1.102.611 krónum frá 1. mars 1997 til 31. mars 1998 en af 752.611 krónum frá þeim degi til dómsuppkvaðningardags og dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla sömu laga frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu greiði stefnanda 180.000 krónur í málskostnað.