Fimmtudaginn 9. desember 1999.

Nr. 200/1999. **Helga Sigurðardóttir og**
Vátryggingafélag Íslands hf.
(Hákon Árnason hrl.)
gegn
Bergljótu Hermundsdóttur
(Sigurður Sigurjónsson hrl.)

Bifreiðir. Skaðabætur. Sakarskipting.

Árekstur varð milli bifreiðanna OM-420 og IH-511 á Fljótshlíðarvegi við heimreið að Litla-Moshvoli. Atvikið varð þegar ökumaður fyrrnefndu bifreiðarinnar kom að þjóðveginum eftir heimreiðinni og beygði inn á veginn til vesturs í sömu mund og síðarnefndu bifreiðinni var ekið eftir þjóðveginum til austurs yfir ávalan ás og greip ökumaður hennar þá til þess úrræðis að sveigja yfir á nyrðri vegarhelming. Um ábyrgð á árekstrinum var til þess litið, að bifreiðinni OM-420 hafði verið ekið inn á þjóðveginn af heimreið og hefði ökumanni hennar borið að veita umferð á veginum forgang samkvæmt 3. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Yrði að ályktа, að ökumaður þeirrar fyrrnefndu hefði ekki veitt veginum næga athygli. Jafnframt yrði ekki séð, að ökumaður IH-511 hefði getað afstýrt árekstri með því að halda bifreið sinni á eigin vegarhelmingi. Yrði samkvæmt þessu að telja, að ökumaður OM-420 ætti sök á árekstrinum og mætti líta á aðgæsluskort af hans hálfu sem frumorsök að slysinu. Á hinn bóginn varð ekki séð, að ökumaður IH-511 hefði dregið úr hraða eða gætt nægilegrar varúðar þegar hann ók upp á ásinn, en vegna hinnar takmörkuðu vegsýnar hefði honum borið sérstök skylda til að aka nægilega hægt miðað við aðstæður. Þegar þetta var virt ásamt öðrum atvikum málsins þótti hann einnig eiga sök á óhappinu. Með vísan til 89. gr. umferðarlaga var ábyrgð á árekstrinum skipt með þeim hætti, að hún félli á B, eiganda OM-420, að 2/3 hlutum, en H, eigandi IH-511, bæri 1/3 hluta hennar. Voru H og ábyrgðartryggjandi hennar V því dæmd sameiginlega til þess að greiða B 1/3 hluta eignatjóns hennar.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Haraldur Henrysson og Hjörtur Torfason.

Áfrýjendur hafa skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 20. maí 1999. Þau krefjast aðallega sýknu af kröfum stefnda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, en til vara þess, að bótaábyrgð verði skipt í málinu og málskostnaður felldur niður á báðum dómstigum.

Stefnda krefst aðallega staðfestingar á hinum áfrýjaða dómi og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hún þess, verði ábyrgðarskipting talin við eiga, að henni verði eigi að síður tildæmdur málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti.

Mál þetta er risið af árekstri á Fljótshlíðarvegi föstudaginn 24. apríl 1998 milli bifreiðarinnar OM-420, er var í eigu stefndu, og bifreiðarinnar IH-511, sem var eign áfrýjandans Helgu Sigurðardóttur og tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá áfrýjandanum Vátryggingafélagi Íslands hf. Ók eiginmaður stefndu fyrri bifreiðinni, en sonur Helgu Sigurðardóttur hinni síðarnefndu, og voru báðir gerkunnugir staðháttum. Bifreiðirnar voru venjulegar einkabifreiðir af áþekkri stærð og skemmdust þær töluvert við áreksturinn.

Málið hefur stefnda höfðað til heimtu bóta fyrir tjónið á bifreið sinni. Ábyrgð á því ber að meta á grundvelli 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sem lýtur að tjóni af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja og kveður á um skiptingu þess á ökutækin að tiltölu við sök þeirra, sem hlut eiga að máli, og með hliðsjón af atvikum öllum. Um aðild að ábyrgðinni og greiðslu bóta fer einkum að ákvæðum 1. mgr. 90. gr. sömu laga, sbr. og 1. mgr. 91. gr., 1. mgr. 95. gr. og 1. mgr. 97. gr. laganna.

Áreksturinn varð nokkrum kílómetrum frá Hvolsvelli, þar sem Fljótshlíðarvegur liggur eftir sléttlendi í austlæga og tiltölulega beina stefnu. Er hann uppbyggður með tvíbreiðri akbraut, sem lögð er bundnu slitlagi. Nánar tiltekið var árekstursstaðurinn við heimreið af veginum að Litla-Moshvoli, heimili stefndu, sem liggur sunnan vegarins skammt frá fleiri bæjum báðum megin hans. Er staðurinn varhugaverður að því leyti, að vestan hans liggur vegurinn upp á ávalan ás og síðan yfir hann í aflíðandi boga, þar til komið er á láglendi austan heimreiðarinnar. Byrgir mishæðin ökumönnum sýn að nokkru leyti. Á ásnum er akbrautinni skipt með tveimur boðmerkjum með rúmlega 66 metra millibili, og er hið eystra rúma 14 metra frá heimreiðinni. Að öðru leyti er hann ekki merktur sem blindhæð.

Engir sjónarvottar voru að árekstrinum, en nokkrar bifreiðir bar að

örskömmu síðar, og töldu ökumenn þeirra sig geta séð för á akbrautinni eftir IH-511, sem þó væru ekki eiginleg hemlaför. Lögregla í Rangárvallasýslu kom fljótlega á vettvang og gerði skýrslu um atburðinn, svo sem frá greinir í héraðsdómi. Mældi lögreglumaður þær vegalengdir, sem fyrr getur, og tók ljósmyndir á staðnum. Hins vegar var ekki gerður vettvangsuppdráttur til að sýna staðsetningu bifreiðanna og ummerkja eftir áreksturinn. Meðal þeirra eru glerbrot nærri miðlínu vegarins, sem sjá má á myndunum.

Frásögnum ökumanna bifreiðanna tveggja af atvikum að árekstrinum er lýst í meginatriðum í héraðsdómi, ásamt framburðum vitna í málinu. Svo sem þar greinir var ökumaður IH-511 á ferð austur eftir þjóðveginum á leið frá Hvolsvelli, þegar ökumaður OM-420 kom að veginum eftir heimreiðinni frá Litla-Moshvoli og beygði inn á hann til vesturs. Bar þetta að í sama mund og IH-511 var ekið upp á ásinn, og virðist ökumaður hennar hafa komið auga á OM-420 þegar hann var nýfarinn framhjá vestara boðmerkinu og þá séð, að hún var á leið inn á þjóðveginn. Kveðst hann hafa reynt að hemla og síðan gripið til þess úrræðis að sveigja yfir á nyrðri vegarhelming, áður en hann kom að eystra merkinu, til að sneiða þannig hjá árekstri. Ökumaður OM-420 varð ekki var við hina bifreiðina samtímis, og kveðst hann ekki hafa séð til ferða IH-511 fyrr en hún hafi komið á móti sér á nyrðri vegarhelmingi. Hafi bifreið sín þá verið komin yfir á þann vegarhelming og hann ekki haft nein tök á að forðast árekstur. Hann hafi þó gert tilraun til að bakka bifreið sinni, en IH-511 hafi lent á henni í sama mund.

Eftir frásögnum þessum og ummerkjum að dæma virðist áreksturinn hafa orðið með þeim hætti, að hægri framhorn bifreiðanna hafi lent skáhallt saman. Rásaði IH-511 áfram út af veginum að norðanverðu og stöðvaðist skammt undan, en OM-420 virðist hafa kastast aftur á við og stöðvast nærri þversum á syðri helmingi vegarins, þannig að framhjól námu við miðlínu. Urðu skemmdir á bifreiðinni aðallega á hægra framhorni, en á IH-511 urðu skemmdir einkum framanvert á hægri hlið.

Staða bifreiðanna við áreksturinn verður ekki metin með vissu umfram það, að þær hafi rekist saman á nyrðri vegarhelmingi. Það virðist þó hafa gerst nærri miðjum vegarhelmingnum og ekki svo utarlega, að vinstri hjól IH-511 væru komin út af veginum. Gefa ummerkin jafnframt helst til kynna, að beygju OM-420 inn á þennan vegarhelming hafi ekki verið lokið til fulls, þegar óhappið varð.

Um ábyrgð á árekstrinum er til þess að líta, að bifreið stefndu var ekið inn á þjóðveginn af heimreið. Bar ökumanni hennar samkvæmt 3. mgr. 25. gr. umferðarlaga að veita umferð á veginum forgang. Fram er komið, að ökumaðurinn varð ekki var við IH-511 fyrr en árekstur var óumflýjanlegur að kalla. Ekki er unnt að skýra það með hraða hinnar bifreiðarinnar einum saman, og verður að álykta, að ökumaðurinn hafi ekki veitt veginum næga athygli. Jafnframt verður ekki séð af ummerkjum, að bifreið hans hafi verið komin svo langt inn á veginn, að ökumaður IH-511 hefði getað afstýrt árekstri með því að halda bifreið sinni á eigin vegarhelmingi. Samkvæmt því verður að telja, að ökumaður OM-420 eigi sök á árekstrinum, og megi líta á aðgæsluskort af hans hálfu sem frumorsök að slysinu.

Ökumaður IH-511 kveður ökuhraða hennar hafa verið 90 km/klst. fyrir árekstrinn, en það er lögboðinn hámarkshraði á veginum. Afstaða bifreiðanna eftir árekstrinn gefur ekki sérstaklega til kynna, að hraðinn hafi verið meiri, en þess er einnig að gæta, að nokkur spölur er að heimreiðinni frá þeim stað, þar sem ökumaðurinn varð var við bifreið stefndu. Eftir fyrrgreindum atvikum er ekki unnt að virða honum það sérstaklega til sakar, að hann sveigði bifreiðinni yfir á öfugan vegarhelming. Á hinn bóginn verður ekki séð, að hann hafi dregið úr hraða eða annars gætt nægilegrar varúðar, þegar hann ók upp á ásinn, en vegna hinnar takmörkuðu vegsýnar bar honum sérstök skylda til að aka nægilega hægt miðað við aðstæður, sbr. e-lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Þegar þetta er virt ásamt öðrum atvikum málsins verður að telja, að á hafi skort um viðeigandi aðgát af hans hálfu, og eigi hann því einnig sök á óhappinu.

Með skírskotun til 89. gr. umferðarlaga og þess, sem fyrr er rakið, þykir rétt að skipta ábyrgð á árekstrinum með þeim hætti, að hún falli á stefndu að 2/3 hlutum, en áfrýjandinn Helga Sigurðardóttir beri 1/3 hluta hennar. Ágreiningslaust er með aðilum, að eignatjón stefndu nemi metnu andvirði bifreiðar hennar, 520.000 krónum. Verða áfrýjendur þannig dæmdir til að greiða henni óskipt 173.333 krónur í skaðabætur, með dráttarvöxtum frá þingfestingardegi í héraði.

Rétt er, að áfrýjendur greiði stefndu málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, svo sem í dómsorði greinir, en þau hafa til þessa hafnað bótaskyldu.

Dómsorð:

Áfrýjendur, Helga Sigurðardóttir og Vátryggingafélag Íslands hf., greiði áfrýjanda, Bergljótu Hermundsdóttur, óskipt 173.333 krónur, með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 9. júní 1998 til greiðsludags.

Áfrýjendur greiði stefndu óskipt samtals 150.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 26. mars 1999.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 10. mars sl., var höfðað með stefnu, áritaðri um birtingu 8. júní 1998.

Stefnandi er Bergljót Hermundsdóttir, kt. 171243-2389, Litla-Moshvoli, Hvolsvelli. Stefndu eru Helga Sigurðardóttir, kt. 010451-4269, Eystri-Torfastöðum, Fljótshlíðarhreppi, Rangárvallasýslu, og Vátryggingafélag Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda:

Að stefndu verði dæmd in solidum til þess að greiða stefnanda 520.000 kr. ásamt dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 24. apríl 1998 til greiðsludags. Gerð er krafa um greiðslu málskostnaðar úr hendi stefndu in solidum samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi auk vaxta frá dómsuppkvaðningu.

Dómkröfur stefnda:

Stefndu krefjast sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins. Til vara er þess krafist að sök verði skipt í málinu, stefnukröfur lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Málavextir.

Hinn 24. apríl 1998 var Kristmann Grétar Óskarsson, eiginmaður stefnanda, á leið frá Litla-Moshvoli inn á Fljótshlíðarveg á bifreið stefnanda, OM-420. Á sama tíma var bifreið stefndu, Helgu Sigurðardóttur, IH-511, ekið austur Fljótshlíðarveg. Ökumaður bifreiðarinnar IH-511 var Ólafur Rúnarsson. Bifreiðarnar OM-420 og IH-511 skullu saman.

Í lögregluskýrslu, dags. 24. apríl 1998, kl. 20.50, segir að þarna sé blindhæð sem skipt sé með boðmerkjum á tveimur stöðum. Þar segir jafnframt að við áreksturinn hafi bifreiðin OM-420 kastast aftur og stöðvast þversum á syðri akreininni en bifreiðin IH-511 hafi runnið út af veginum að norðanverðu vegarins og hafnað úti við girðingu. Á veginum sé þarna hæðarmismunur á annan

metra að norðanverðu. Þegar lögreglan kom á vettvang var ökumaður IH-511 horfinn af vettvangi.

Í lögregluskýrslu er haft eftir ökumanni OM-420 að hann hafi verið að koma frá Litla-Moshvoli og ætlað að Stóra-Moshvoli og verið að aka af afleggjaranum inn á Fljótshlíðarveginn og beygt til vinstri inn á hægri akrein þegar bifreiðin IH-511 kom skyndilega yfir hæðina og var ekið yfir á vinstri akrein miðað við aksturs stefnu og skall á bifreið hans svo að hún kastaðist aftur á bak og til hliðar. Hún hafi stöðvast þversum á syðri akrein.

Í lögregluskýrslu er haft eftir vitninu Friðrik Pálssyni, að hann hafi komið á vettvang rétt eftir áreksturinn. Vitnið kvaðst hafa verið að fylgjast með árekstursvettvangi þegar ökumaður IH-511 hvarf á brott. Vitnið kvaðst hafa séð för eftir bifreiðina IH-511, að hann taldi vísast, og hafi þau legið af syðri akrein vegarins yfir á nyrðri akreinina eins og ökumaður IH-511 hefði sveigt yfir á vinstri vegarhelming miðað við aksturs stefnu hans til að forða árekstri við OM-420.

Í lögregluskýrslu 24. apríl 1998, kl. 21.50, er frásögn ökumanns IH-511 og segir þar að hann hafi verið á leið inn Fljótshlíðarveg á um 90 km hraða. Þegar hann kom inn á „Ásinn" sá hann hvar bifreið var að koma inn á veginn af afleggjara frá Litla-Moshvoli og stutt í bifreiðina. Ökumaðurinn kvaðst hafa reynt að hemla og sveigja til vinstri til að forða árekstri. Hann kvaðst hafa verið kominn yfir á rangan vegarhelming þegar bifreiðarnar skullu saman. Ökumaður IH-511 taldi að ökumaður OM-420 hefði ekki tekið eftir sér og hafi hann haldið hiklaust inn á veginn. Ökumaður IH-511 sagði að bifreið sín hefði við höggið henst út af veginum að norðanverðu og stöðvast við girðingu. Strax eftir að bifreiðin stöðvaðist kvaðst ökumaðurinn hafa fundið að hann hefði fengið högg á höfuðið. Hann kvaðst ekki hafa verið í bílbelti. Ökumaðurinn kvaðst hafa farið út úr bifreiðinni og gengið í kringum hana. Í sömu svifum hafi komið að stúlka, sem búi á Núpi, og kvaðst hann hafa farið með stúlkunni niður á Hvolsvöll til læknis. Ökumaður IH-511 sagði að áður en hann fór hefði hann séð að nokkrar bifreiðar voru komnar á staðinn og kvaðst hann hafa kallað til ökumanns OM-420 og sagst vera að fara til læknis. Ökumaður IH-511 sagði að þegar hann var búinn hjá lækninum hafi læknirinn hringt í lögregluna sem hefði komið skömmu síðar.

Stefnandi telur bifreið sína gjörónýta eftir áreksturinn. Stefnandi leitaði eftir bótum vegna tjónsins til stefnda, Vátryggingafélags Íslands hf. Félagið hafnaði bótakröfu stefnanda og taldi ökumann bifreiðar stefnanda hafa verið í algjörum órétti. Félagið bætti eiganda IH-511 tjón hans.

Málsástæður og rökstuðningur stefnanda.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram að eigandi bifreiðarinnar IH-511 og Vátryggingafélag Íslands hf. beri algerlega ábyrgð á því tjóni sem um ræðir en

bifreiðin sé tryggð ábyrgðartryggingu hjá félaginu. Umrætt slys hafi orðið með þeim hætti að bifreiðinni IH-511 sé ekið á ólöglegum og allt of miklum hraða yfir blindhæð með þeim hætti að bifreiðinni sé sveigt til vinstri milli tveggja boðmerkja sem á hæðinni séu yfir á vinstri, þ.e. rangan vegarhelming. Fyrir liggi staðfesting ökumanns bifreiðarinnar IH-511 um það, að bifreið hans hafi verið komin á rangan vegarhelming. Bifreiðinni OM-420 hafi verið ekið yfir á hægri vegarhelming þegar til vesturs sé litið. Það sem ráði úrslitum í máli þessu sé staðsetning bifreiðanna en augljóst sé að bifreiðin OM-420 hafi verið komin inn á vegarhelming þann sem henni bar þegar árekstur varð. Ákoma á bifreiðinni OM-420 beri það augljóslega með sér að bifreiðin hafi verið komin inn á réttan vegarhelming. Að öðrum kosti væri ákoma á bifreiðinni á vinstra framhorni eða vinstri hlið ef bifreiðin hefði ekki verið komin inn á sinn rétta vegarhelming. Augljóst sé að bifreiðinni IH-511 hafi verið ekið á ofsahraða og stjórnlaust yfir blindhæðina. Viðbrögð ökumannsins séu fráleit og einkennist af því að hraði bifreiðarinnar hafi orðið til þess að hann hafi enga stjórn getað haft á bifreiðinni. Fráleitt úrræði sé að fara yfir á rangan vegarhelming svo sem gert hafi verið af bifreiðastjóranum í umrætt sinn. Þá sé að sjálfsögðu gersamlega út í hött að keyra yfir á rangan vegarhelming á milli boðmerkja eins og gert hafi verið í þessu tilviki.

Á staðnum hafi verið vitni og sé annað þeirra tilgreint í lögregluskýrslu, Friðrik Pálsson, en hann hafi staðfest að ökumaður bifreiðarinnar IH-511 hefði horfið á brott og jafnframt kvaðst hann hafa séð hemlaför eftir bifreiðina IH-511 og talið að þau hafi legið á syðri akrein vegarins yfir á nyrðri akreinina eins og ökumaður bifreiðarinnar IH-511 hefði sveigt yfir á vinstri vegarhelming. Jafnframt muni hafa verið á staðnum í umrætt sinn Jóhann Steinsson, en eins og lögregluskýrsla beri með sér hafi eigi verið tekin sjálfstæð skýrsla af þessum vitnum.

Vátryggingafélag Íslands hf., sem hafi fullvissað stefnanda um það að félagið hafi rannsakað gaumgæfilega verksummerki, virðist hvorki hafa kynnt sér afstöðu eða framburð umræddra vitna né heldur tekið mark af þeirri augljósu staðreynd að ákoma á bifreiðunum beri það með sér með hvaða hætti árekstur hafi orðið. Sé augljóst að engin sök verði lögð á stefnanda vegna þessa tjóns, heldur sé sökin algerlega og alfarið hjá stefndu í máli þessu. Óhjákvæmilegt sé að benda á að ökumaður bifreiðarinnar IH-511 fullyrði að hann hafi orðið að sveigja inn á rangan vegarhelming til þess að forða árekstri. Þessar skýringar séu eigi trúverðugar en að sjálfsögðu hefði rétt úrræði verið hjá bifreiðastjóranum að hemla og nema staðar. En ef ferð bifreiðarinnar hafi verið mikil hafi verið útilokað fyrir hann að hemla. Ljóst sé að ekki hafi sá grunur verið útilokaður að ökumaður bifreiðarinnar IH-511 hafi verið ölvaður í umrætt sinn. Óneitanlega sé athugunarvert að hann hafi horfið af vettvangi strax eftir áreksturinn

og í bifreið hans hafi verið að finna áfengi sem af hafi verið tekið. Ekki sé að sjá af lögregluskýrslu eða öðru að sýni hafi verið tekin af umræddum bifreiðastjóra. Úrræði hans í nefnt sinn beri það hins vegar með sér að hann hafi ekki verið með fullri rænu eða dregið rökréttar og eðlilegar ályktanir.

Málið er höfðað gegn eiganda bifreiðarinnar IH-511, Helgu Sigurðardóttur, og jafnframt Vátryggingafélagi Íslands hf., sem tryggi bifreiðina ábyrgðartryggingu. Kröfu um óskipta ábyrgð sé beint að stefndu á grundvelli ákvæða umferðarlaga.

Stefnandi gerir kröfu um greiðslu skaðabóta að fjárhæð 520.000 kr. vegna hinnar skemmdu bifreiðar. Bifreiðin sé talin ónýt, hún sé í vörslu stefnanda. Matsverð bifreiðar af því tagi sem hér um ræðir sé 570.000 kr. samkvæmt upplýsingum frá Bílaþingi hf., sem sé söluaðili notaðra bifreiða hjá Heklu hf., umboðsaðila Mitsubishi-bifreiða á Íslandi.

Undir rekstri málsins var lögð fram bókun um að aðilar hafi orðið ásáttir um tölulegan þátt málsins þannig að andvirði bifreiðarinnar OM-420 hafi verið 570.000 kr. fyrir árekstur þann 24. apríl 1994 og að flak bifreiðarinnar sé að verðmæti 50.000 kr.

Stefnandi reisir bótakröfu sína á almennum reglum skaðabótaréttarins og ákvæðum umferðarlaga nr. 50/1987, einkum 2. mgr. 13. gr. varðandi akrein, sbr. og 1. mgr. 14. gr., sbr. og 1. mgr. 19. gr. og 1. mgr. 36. gr., sbr. og 2. mgr., c-lið og e-lið, varðandi reglur um ökuhraða og gætni við akstur. Þá vísar stefnandi til 1. mgr. 88. gr. varðandi ábyrgð skráðs eiganda, sbr. og 1. og 3. mgr. 90. gr. sömu laga. Þá er vísað til 1. mgr. 97. gr. laganna varðandi aðild stefndu.

Kröfu um málskostnað styður stefnandi við 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, sbr. 129. gr. sömu laga. Krafa um virðisaukaskatt á tildæmdan málskostnað helgist af því að stefnandi sé eigi virðisaukaskattsskyldur og beri nauðsyn til þess að fá dæmdan skatt á tildæmdan málskostnað af þeim sökum.

Málsástæður og rökstuðningur stefndu.

Um tjón af árekstrinum fari eftir sakarreglu 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Sýknukrafa stefndu er á því byggð að ökumaður bifreiðar stefnanda eigi alla sök á árekstrinum en við ökumann bifreiðar stefndu sé ekkert að sakast. Ökumaður bifreiðar stefnanda hafi ekki virt forgang ökumanns bifreiðar stefndu er hann ók af afleggjaranum út á aðalbrautina, sbr. 25. gr. umferðarlaga. Hefði hann gert það hefði slysið ekki orðið. Með þessu aksturslagi hafi ökumaður bifreiðar stefnanda gerst frumvaldur að árekstrinum og eigi einn alla sök á honum.

Er slysið varð hafi aðstæður til aksturs verið eins góðar og best verði á kosið. Bifreið stefndu, Helgu, hafi verið í góðu ásigkomulagi. Í lögregluskýrslu segi um aksturslagi að bjart hafi verið, dagsbirta og malbik þurrt og slétt. Öku-

manni bifreiðar stefnanda hefði því átt að reynast auðvelt að sjá vel af blindhæðinni og ganga úr skugga um að bílar væru ekki nærri áður en hann ók út á aðalbrautina. Það hafi hann hins vegar ekki gert, þó að honum bæri það sérstaklega, sbr. 25. gr. umferðarlaga. Þegar ökumaður bifreiðarinnar IH-511 kom yfir blindhæðina hafi ökumaður bifreiðar stefnanda verið í þann mund að leggja af stað út á akbrautina. Í stað þess að bíða hafi hann hins vegar ekið óhikað út á akbrautina þrátt fyrir að bifreið stefndu hefði þá verið í sjónfæri. Sé því ljóst að ökumaður bifreiðar stefnanda hafi ekki verið að huga að umferð annarra bifreiða er hann hélt inn á veginn.

Ökumaður bifreiðar stefndu, Ólafur Rúnarsson, hafi hins vegar hemlað strax og reynt að sveigja bifreið sinni frá bifreið stefnanda yfir á vinstri vegarhelming til að forða árekstri. Séu það rétt og afar eðlileg viðbrögð, enda neyðarúrræði til þess að afstýra líkams- og munatjóni. Verði Ólafi því ekki metið það til sakar. Fráleitt sé að halda því fram að með því hafi Ólafur brotið umferðarlög. Ólafur hafi ekið á löglegum hraða og séu fullyrðingar í stefnu þess efnis að Ólafur hafi ekið á ofsahraða og stjórnlaust út í hött. Sönnunarbyrði um meinta sök ökumanns bifreiðar stefndu hvíli á stefnanda.

Því er mótmælt að ökumaður bifreiðar stefnanda hafi verið búinn að rétta bifreið sína af á réttum vegarhelmingi er áreksturinn varð. Er áreksturinn varð hafi bifreiða stefnanda verið komin yfir á vinstri akrein og hafi ökumaður reynt að aka fram hjá bifreið stefnanda til þess að forða árekstri. Við þær aðstæður kunni það tjón er varð á bifreiðunum allt eins hafa orðið er bifreið stefnanda hafi að einhverju marki verið þvert á veginn. Það fái stuðning í þeirri staðreynd að glerbrot á vettvangi hafi að meginstefnu verið á miðjum veginum.

Aðdróttanir í stefnu um hugsanlega ölvun ökumanns bifreiðar stefndu er slysið varð séu ekki á rökum reistar og haldlausar. Sú staðreynd að áfengisflaska var í bifreiðinni renni engum stoðum undir að ökumaður hafi verið ölvaður við aksturinn né heldur það að ökumaðurinn fór af vettvangi eftir slysið til að leita til læknis, enda hafi hann tilkynnt ökumanni bifreiðar stefnanda um það sérstaklega. Þá hafi ökumaðurinn mætt til skýrslutöku hjá lögreglunni strax eftir læknisvitjun og hafi aldrei verið grunaður um ölvun við akstur.

Krafa stefndu um málskostnað er studd með vísan til XXI. kafla laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Verði ekki á sýknukröfu fallist er gerð krafa um sakarskiptingu og lækkun á stefnukröfum. Um sök bifreiðar stefnanda er vísað til málsástæðna varðandi sýknukröfuna.

Kröfu um dráttarvexti er mótmælt frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi eins og málið sé vaxið. Stefnandi geti auk þess ekki krafist dráttarvaxta af kröfu fyrr en mánuði eftir að gögn kröfunni til stuðnings lágu ljós fyrir, sbr. 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987. Hafi stefnandi ekki sýnt fram á að gögn hafi legið fyrir fyrr

en við málshöfðun 8. júní sl. Sé stefnanda því ekki unnt að krefjast dráttarvaxta fyrr en frá 8. júlí sl.

Við aðalmeðferð málsins gáfu skýrslu fyrir dómi: Kristmann Grétar Óskarsson, eiginmaður stefnanda, Ólafur Rúnarsson, sonur stefndu, Helgu Sigurðardóttur, og vitnin Friðrik Pálsson, Jóhann Steinsson og Ingólfur Waage lögregluþjónn.

Fram kom hjá Kristmanni Óskarssyni, eiginmanni stefnanda, við skýrslutökur hér fyrir dómi að hann hafi stöðvað og litið til beggja hliða áður en hann ók inn á Fljótshlíðarveg. Kristmann kvaðst ekki hafa séð til ferða bifreiða áður en hann ók af stað. Hann kvaðst fyrst hafa séð bifreiðina IH-511 þegar hann var kominn inn á veginn og ók í vesturátt. Þá hafi bifreiðin IH-511 verið á hægri akrein beint á móti Kristni. Þegar komið er frá Litla-Moshvoli sjáist ekki umferð á leiðinni austur Fljótshlíðarveg fyrr en bifreiðar eru komnar upp á hæðina sem er skammt frá afleggjaranum að Litla-Moshvoli, ca. 100 m frá. Kristinn bar að þegar hann sá bifreiðina beint á móti sér hafi hann sett í bakkgír en í sömu mund hafi bifreiðin IH-511 lent á bifreið stefnanda. Kristinn kvaðst hafa séð hjólför eftir IH-511 á milli akstursmerkjanna. Hjólförin hafi verið á hægri akrein miðað við aksturssstefnu Kristins. Kristinn kvaðst ekki hafa séð hjólför eftir IH-511 á réttum vegarhelmingi. Árekstursstaðurinn hafi verið rétt á móti afleggjaranum að Litla-Moshvoli.

Fram kom hjá Ólafi Rúnarssyni, ökumanni IH-511, syni stefndu, Helgu Sigurðardóttur, að brot úr árekstrinum hafi lent á miðjum veginum. OM-420 hafi verið á hægri akrein en IH-511 á vinstri. Þarna séu engar hraðatakmarkanir. Árekstursstaðurinn sé svo gott sem beint á móti afleggjaranum að Litla-Moshvoli en bifreiðin IH-511 muni hafi verið búin að beygja ca. 2 m í áttina að Hvolsvelli. Ólafur Rúnarsson taldi OM-420 hafa snúið svo gott sem þversum á veginum þegar árekstirinn varð. Ákoma á IH-511 hafi verið á hægri hlið bifreiðarinnar. Ólafur kvaðst ekki hafa séð bifreiðina OM-420 áður en hún kom inn á Fljótshlíðarveginn.

Vitnið Friðrik Pálsson bar að hann hafi séð för bifreiðarinnar IH-511 þar sem bifreiðin hafði verið réttum megin við fyrra akreinaskiltið og svo hafi hjólförin beygt yfir á rangan vegarhelming. Friðrik kvaðst halda að ökumaður IH-511 hefði ætlað að sveigja fram hjá bifreiðinni OM-420. Friðrik taldi að árekstirinn hefði orðið þegar OM-420 var algjörlega kominn inn á réttan vegarhelming og hafi sú bifreið kastast aftur til baka. Þá hafi bifreiðin IH-511 verið komin alveg út í kantinn. Vitnið kvaðst hvorki hafa séð bremsu- né skrensför. Að sögn Friðriks leið nokkuð langur tími frá því að árekstirinn varð og þar til lögreglan kom á vettvang.

Fram kom hjá vitninu Jóhanni Steinssyni að hjólför á árekstursstað hafi verið greinileg. Að sjá hafi förin verið vinstra megin og legið í áttina að bílnum sem hafði farið út af.

Fram kom hjá Ingólfi Waage lögregluþjóni að vitni á staðnum hafi talað um hjólför en Ingólfur kvaðst ekki hafa séð hjólför. Ingólfur sagði að frá miðlínu afleggjarans að Litla-Moshvoli að fyrra akstursmerkinu séu 14,2 m. Á milli merkja séu 66,4 m. Ingólfur taldi ekki ástæðu til áfengisprófunar á ökumanni bifreiðarinnar IH-511 og kvaðst telja víst að ökumaðurinn hafi ekki verið undir áhrifum áfengis.

Niðurstaða.

Fram er komið að á leiðinni austur Fljótshlíðarveg skammt frá afleggjaranum að Litla-Moshvoli er blindhæð. Ökumenn bifreiðanna OM-420 og IH-511 eru báðir búsettir á svæðinu og eiga því að vera kunnugir staðháttum.

Umferð um Fljótshlíðarveg nýtur forgangs gagnvart umferð af afleggjaranum að Litla-Moshvoli. En þeir ökumenn sem eiga leið um Fljótshlíðarveg eru bundnir af ákvæðum umferðarlaga og skulu halda sig hægra megin á vegi, sbr. 1. mgr. 14. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Í skjölum málsins kemur fram að á blindhæðinni skammt frá árekstursstað eru tvær akreinar og ber ökumönnum þar að halda sig á hægri akrein. Á leið þessari ber ökumönnum að sýna sérstaka aðgæslu, sbr. 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga og e-lið 2. mgr. sömu greinar.

Ökumaður bifreiðarinnar OM-420 kvaðst hafa stöðvað bifreið sína áður en hann ók inn á Fljótshlíðarveg. Hann kvaðst ekki hafa séð til ferðar bifreiðarinnar IH-511 fyrr en hann var kominn inn á Fljótshlíðarveg og ók í vesturátt. Þá hafi bifreiðin IH-511 verið beint á móti sér.

Ökumaður IH-511 kvaðst ekki hafa séð til ferða bifreiðarinnar OM-420 fyrr en bifreiðin var komin inn á Fljótshlíðarveginn.

Þegar litið er til ákomustaða á bifreiðunum OM-420 og IH-511 eins og þeir koma fram á framlögðum ljósmyndum á dskj. 4 og 5, þ.e. að aðalákoma á OM-420 er á hægra framhorni bifreiðarinnar og á bifreiðinni IH-511 að framanverðu hægra megin, þá þykir ljóst að bifreiðin OM-420 hafi snúið beint áfram til vesturs á Fljótshlíðarveginum er árekstrinn varð en bifreiðinni IH-511 hafi verið ekið í veg fyrir bifreiðina OM-420.

Verður því að telja frumorsök árekstursins það aksturslag ökumanns bifreiðar stefndu, Helgu Sigurðardóttur, IH-511 að aka yfir á rangan vegarhelming þá er hann sá til ferða bifreiðarinnar OM-420, en á þessum stað bar honum að sýna sérstaka aðgæslu skv. e-lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Eins og málið liggur fyrir er ekkert fram komið um að ökumaður OM-420 hafi ekki sýnt þá aðgæslu sem honum bar í umrætt sinn. Á því tjóni sem hlaust af aksturslagi ökumanns bifreiðarinnar IH-511 bera stefndu ábyrgð in solidum skv. 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og 1. mgr. 90. gr., 1. mgr. 91. gr. og 95. gr. sömu laga.

Ekki er ágreiningur um fjárhæð tjóns stefnanda, þ.e. 520.000 kr., og verða

stefndu dæmd in solidum til greiðslu þeirrar fjárhæðar með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 24. apríl 1998 til uppkvaðningar dóms þessa en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu greiði stefnanda in solidum 150.000 kr. í málskostnað. Við ákvörðun málskostnaðar hefur verið litið til virðisaukaskattsskyldu lögmannsþóknunar.

Auður Þorbergsdóttir héraðsdómari kveður upp dóminn.

Dómsorð:

Stefndu, Helga Sigurðardóttir og Vátryggingafélag Íslands hf., greiði stefnanda, Bergljótu Hermundsdóttur, 520.000 kr. með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 24. apríl 1998 til uppkvaðningar dóms þessa en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags og 150.000 kr. í málskostnað.