Föstudaginn 19. október 1990.

Nr. 379/1989. **Birgir Ásgeirsson**
(Jóhann Þórðarson hdl.)
gegn
Guðrúnu Maríu Samúelsdóttur,
Garðari Ingólfssyni og
Samvinnutryggingum g.t.
(Hákon Árnason hrl.).

Bifreiðar. Árekstur. Skaðabótamál. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Bjarni K. Bjarnason og Hjörtur Torfason.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 29. september 1989. Gerir hann þær dómkröfur, að stefndu verði dæmd til að greiða honum in solidum skaðabætur að fjárhæð 78.000 krónur með ársvöxtum, sem nemi 40,5% frá 6. janúar 1988 til 1. febrúar s.á., 40,8% frá þeim degi til 1. mars s.á., 45,6% frá þeim degi til 1. maí s.á., 44,4% frá þeim degi til 1. júlí s.á., 52,8% frá þeim degi til 1. ágúst s.á., 56,4% frá þeim degi til 1. september s.á., 49,2% frá þeim degi til 1. október s.á., 33,6% frá þeim degi til 1. nóvember s.á., 27,6% frá þeim degi til 1. desember s.á., 24% frá þeim degi til 1. janúar 1989 og 21,6% frá þeim degi til 24. s.m., en síðan með dráttarvöxtum samkvæmt 10. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Krefst hann þess, að áfallnir vextir verði lagðir við höfuðstól í samræmi við 12. gr. laganna. Hann krefst og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og áfrýjanda gert að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti.

Mál þetta er risið af árekstri tveggja fólksbifreiða á mótum Nýbýlavegar og Dalbrekku í Kópavogi, þaðan sem tengivegur liggur inn á Kringlumýrarbraut til Reykjavíkur. Eru gatnamótin við brekkufót, og hallar götunum niður að þeim frá austri og suðri. Gatnamót þessi eru fjölfarin, og varð slysið um annasamt leyti dagsins. Aðstæður voru og hættulegar að því leyti, að ísing og bleyta var á akbrautum, auk þess sem birtu var tekið að bregða.

Ljóst er, að stefndu bera ábyrgð á tjóni af árekstrinum, eins og

akstri bifreiðar stefnda Garðars var háttað. Viðurkenna þau ábyrgð að 3/4 hlutum og telja fullar bætur þegar greiddar áfrýjanda miðað við þá sakarskiptingu. Við málflutning fyrir Hæstarétti hafa þau fallið frá þeirri málsástæðu sinni, að áfrýjandi hafi fyrirgert rétti til frekari bóta með fyrirvaralausri viðtöku á bótagreiðslu og síðbúinni málshöfðun. Hins vegar halda þau fast við, að áfrýjandi sé einnig ábyrgur að árekstrinum.

Hvorugur ökumanna var kallaður til vitnisburðar um áreksturinn fyrir dómi. Í vettvangsskýrslu lögreglunnar er það haft eftir ökumanni bifreiðar áfrýjanda, að stefnda Guðrún María, sem var ökumaður hinnar bifreiðarinnar, hafi staðnæmst á miðjum gatnamótunum í stað þess að aka viðstöðulaust yfir á tengiveginn. Í skýrslu hans sjálfs fyrir lögreglu segir þó, að hann hafi ekki veitt hinni bifreiðinni athygli fyrr en í þann mund, sem henni var ekið í veg fyrir hann. Er ósannað, að stefnda Guðrún María hafi aukið á árekstrshættuna með mistökum að þessu leyti.

Bifreið áfrýjanda var á leið vestur yfir gatnamótin eftir nyrðri helmingi Nýbýlavegar, sem er með tveimur akreinum austan gatnamótanna og mjókkar í eina handan þeirra. Bifreiðin var á hægri akrein og naut aðalbrautarréttar gagnvart bifreið stefnda Garðars, sem auk þess var á vinstri hönd. Ökumaður bifreiðar áfrýjanda hafði ekki ekið henni áður, en var vanur akstri bifreiða af ýmsum gerðum vegna starfa síns. Við fyrrgreindar aðstæður bar honum að gæta sérstakrar varúðar við akstur yfir gatnamótin. Að eigin sögn var ökuhraði hans 40 km á klukkustund hið mesta. Hann beitti hemlum til að reyna að afstýra árekstri, þegar bifreið stefnda Garðars kom þvert yfir Nýbýlaveg framan við kyrrstæðar bifreiðar á vinstri akrein nyrðri vegarhelmings. Báðar bifreiðarnar voru búnar sumarhjólbörðum, gagnstætt ákvæðum g-liðar 1. mgr. 5. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, sem þá voru í gildi, og 17. gr. reglugerðar nr. 51/1964 um gerð og búnað ökutækja o.fl., sbr. 1. gr. rgj. nr. 102/1973. Er ósannað, að þessi vanbúnaður á bifreið áfrýjanda hafi engu skipt um möguleika ökumannsins til að forðast árekstur, eins og aðstæður voru. Með tilliti til þess ber að fallast á það með héraðsdómara, að áfrýjandi eigi að bera ábyrgð á hinum umdeilda árekstri að 1/4 hluta.

Áfrýjandi hefur þegar fengið bætta 3/4 hluta af tjóninu á bifreið

hans, og fallast má á álit héraðsdómara um bætur til hans vegna missis afnota af bifreiðinni. Samkvæmt þessu ber að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms.

Rétt þykir eftir atvikum, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Sératkvæði
Bjarna K. Bjarnasonar hæstaréttardómara.

Óumdeilt er, að Nýbýlavegur naut aðalbrautarréttar gagnvart Dalbrekku, sbr. 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, sem voru í gildi, þegar áreksturinn varð. Voru vegamótin samkvæmt því merkt með biðskyldumerki. Þar sem sett hefur verið biðskyldumerki, skal sá, sem kemur af hliðarvegi, skilyrðislaust víkja fyrir umferð þess vegar, sem hann ekur inn á eða yfir, sbr. 3. mgr. 48. gr. laganna.

Nýbýlaveginum, sem liggur frá austri til vesturs, var við gatnamótin skipt í tvær akbrautir með steyptri eyju á milli, og nyrðri akbrautinni var aftur skipt í tvær akreinar. Ökumaður R-70185 ók til vesturs eftir hægri akreininni, en á vinstri akreininni var röð bifreiða, sem munu hafa ætlað að beygja til vinstri upp Dalbrekkuna. Í nefnt sinn ók ökumaður Y-241 bifreiðinni yfir syðri akbraut Nýbýlavegar yfir á nyrðri akbrautina og þá þvert í veg fyrir bifreiðarnar, sem voru á syðri akreininni, og í veg fyrir bifreiðina R-70185 á nyrðri akreininni og braut þar með ofangreind ákvæði umferðarlaganna svo og 1. mgr. 49. gr. og c-, f- og i-liði 3. mgr. 49. gr. Ósannað er, að ökumaður R-70185 hefði getað afstýrt árekstri, þótt snjókeðjur eða snjóhjólbarðar hefðu verið á bifreiðinni. Ekki er heldur leitt í ljós, að ökumaður R-70185 hafi ekið of hratt miðað við hindrunarlausa akbraut fram undan. Ber því að leggja alla sök á árekstrinum á ökumann Y-241, sbr. og eftirgreinda dóma: H.1967,974, H.1968,194, H.1969,169, H.1972,938, H.1978,246, H.1978,309, H.1983,887, H.1985,444, H.1987,915 og H.1988,840.

Samkomulag var með aðilum, að verðgildi bifreiðarinnar næmi 260.000 krónum. Af þeirri fjárhæð greiddi vátryggingarfélagið 3/4 hluta eða 195.000 krónur og 5.000 krónur fyrir afnotamissi eða samtals 200.000 krónur. Eftir standa því 65.000 krónur af verðgildi bifreiðarinnar. Aðilar deila hins vegar um það, hve háum bótum áfrýjandi eigi rétt á vegna afnotamissis bifreiðarinnar í 10 daga. Þykja þær bætur að álitum hæfilega ákveðnar samtals 12.000 krónur. Ber þá að dæma stefndu óskipt til að greiða áfrýjanda 72.000 krónur (65.000 + 7.000) ásamt vöxtum svo og málskostnað, sem telst hæfilega ákveðinn 40.000 krónur.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 4. júlí 1989.

Mál þetta, sem dómtekið var 7. júní 1989, er höfðað með stefnu, sem þingfest var 24. janúar 1989. af Birgi Ásgeirssyni, Lambhaga 24, Selfossi, kt. 030348-2499, á hendur Guðrúnu Maríu Samúelsdóttur, Þinghólsbraut 14, Kópavogi, kt. 060433-4299, Garðari Ingólfssyni, s.st., kt. 280131-2539, og Samvinnutryggingum g.t., Ármúla 3, Reykjavík, kt. 550269-0589, til greiðslu in solidum á skaðabótum að fjárhæð kr. 78.000 með 40,5% ársvöxtum frá 6. janúar 1988 til 1. febrúar s.á., með 40,8% ársvöxtum frá þeim degi til 1. mars s.á., með 45,6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. maí s.á., með 44,4% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júlí s.á., með 52,8% ársvöxtum frá þeim degi til 1. ágúst s.á., með 56,4% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september s.á., með 49,2% ársvöxtum frá þeim degi til 1. október s.á., með 33,6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember s.á., með 27,6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember s.á., með 24% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1989, með 21,6% ársvöxtum frá þeim degi til þingfestingardags máls þessa, en síðan með dráttarvöxtum skv. 10. gr. laga nr. 25/1987 til greiðsludags. Þess er og krafist, að áfallnir vextir verði lagðir við höfuðstól í samræmi við 12. gr. laga nr. 25/1987 og myndi þannig vaxtaberandi höfuðstól með sama vaxtafæti og að framan er krafist, í fyrsta sinn 6. janúar 1989, að stefndu verði dæmdir til að greiða málskostnað skv. gjaldskrá LMFÍ ásamt söluskatti af lögmannsþóknun skv. lögum nr. 68/1987.

Af hálfu stefndu er krafist sýknu af dómkröfum stefnanda og málskostnaðar úr hans hendi að mati dómara.

Málavextir, málsástæður og lagarök.

Stefnandi kveður málavexti vera þá, að hinn 6. janúar 1988 hafi hann farið með bifreið sína, R-70185, á bifreiðasöluna Bílahöllina í Reykjavík, þar sem hún hafi átt að vera til sölu. Væntanlegur kaupandi, Benedikt

Olgeirsson að nafni, hafi haft áhuga á kaupum og fengið bifreiðina lánaða hjá bílasölunni til að kanna ástand hennar. Hafi hann fengið Guttorm Sigurðsson, Furugerði 50, Kópavogi, sem sé bifvélavirki, til að skoða bifreiðina. Í framhaldi af því hafi þeir farið í ökuferð, og hafi Guttormur ekið bifreiðinni. Ekið hafi verið vestur Nýbýlaveg í Kópavogi, og er komið var að gatnamótum Nýbýlavegar og Dalbrekku hafi bifreiðinni Y-241 verið ekið norður Dalbrekku með fyrirhugaða aksturssstefnu norður yfir Nýbýlaveg, og hafi hún lent á bifreiðinni R-70185 með þeim afleiðingum, að R-70185 hafi skemmst það mikið, að hún hafi ekki verið talin viðgerðarhæf. Bifreiðin Y-241 hafi verið tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda, Samvinnutryggingum g.t. Samkomulag hafi orðið um, að R-70185 væri að verðgildi fyrir árekstur þennan kr. 260.000, en þar sem ágreiningur hafi orðið um sakarskiptingu, hafi aðeins kr. 200.000 verið greiddar. Eftir standi því kr. 60.000 af tjóni stefnanda svo og kr. 18.000 vegna afnotamissis af bifreiðinni. Samvinnutryggingar g.t. hafi fengið afsal fyrir bifreiðinni 1. janúar 1988. Krafa vegna afnotamissis sé þannig fengin, að reiknað sé með missi á afnotum bifreiðarinnar í 10 daga kr. 1.800 á dag, og sé þá tekið mið af daggjaldi, sem bílaleigur taki, þegar þær leigi bíla án ökumanns. Bílaleigan Vík hafi á þessum tíma tekið kr. 2.100 fyrir Nissan Sunny, en bílaleigan Geysir kr. 1.980, þannig að hér sé farið vægt í sakirnar.

Ökumaður bifreiðarinnar Y-241 hafi í umrætt sinn verið stefnda Guðrún María Samúelsdóttir og skráður eigandi Garðar Ingólfsson, sem einnig sé stefnt.

Ágreiningur um skiptingu á sökinni hafi verið lagður fyrir lögmannanefnd vátryggingarfélaganna, og hafi niðurstaða meiri hluta nefndarinnar orðið sú, að Y-241 ætti að bera 3/4 hluta sakarinnar, en R-70185 1/4 hluta sakarinnar. Minni hluti nefndarinnar hafi talið bifreiðina Y-241 í 100% óréttri.

Stefnandi kveður ástæðu fyrir málsókn þessari vera þá, að stefnandi telji, að bifreiðarstjórinn á bifreiðinni Y-241 hafi einn valdið tjóninu með ólögmætum og gálauslegum akstri með því að aka inn á Nýbýlaveg í Kópavogi, sem sé aðalbraut, án þess að veita umferð eftir götunni nægilega athygli, og hafi hann ekki veitt bifreiðinni R-70185 athygli, fyrr en árekstur inn varð. Telur stefnandi það auka og á gáleysi bifreiðarstjórans, að hann hafi ekið fram úr kyrrstæðum bifreiðum, sem staðið hafi við gatnamótin og beðið eftir tækifæri til að komast yfir eða út á Nýbýlaveginn, svo sem ökumaður R-70185 hafi greint frá. Hálka hafi verið, og hafi ástand vegarins því gefið ítrasta tilefni til að sýna varkárni. Vegna þessa telji stefnandi, að stefndu eigi að greiða sér fullar bætur, en til þess hafi þeir eigi fengist.

Stefnandi kveðst einkum vísa til 68. gr., 69. gr., 70. gr. og 74. gr. um-

ferðarlaga nr. 40/1968 svo og 2. og 3. mgr. 48. gr. sömu laga, 1. mgr. 49. gr. og c-, f- og i-liða 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Af hálfu stefnda er málavöxtum þannig lýst, að miðvikudaginn 6. janúar 1988 kl. rúmlega 5 síðdegis hafi orðið árekstur milli bifreiðanna Y-241 og R-70185 á Nýbýlavegi í Kópavogi gegnt Dalbrekku og tengivegi að Hafnarfjarðarvegi. Hafi tildrög að árekstrinum verið þau, að Y-241 hafi verið ekið norður Dalbrekku og áleiðis yfir Nýbýlaveg í sömu mund og R-70185 hafi verið ekið vestur Nýbýlaveg að gatnamótunum. Áreksturinn hafi orðið með þeim hætti, að framendi R-70185 hafi skollið á hægri hlið Y-241. Hafi áreksturinn orðið svo harður, að R-70185 hafi ekki verið talin viðgerðarhæf eftir.

Lögreglan hafi verið kvödd á vettvang, og hafi verið tekin skýrsla af bifreiðarstjórunum og vettvangsuppdráttur gerður.

Guðrún María hafi ekið Y-241 í umrætt sinn. Kveðst hún hafa stöðvað (sic) við gatnamótin, en biðskylda er á Dalbrekku við gatnamót þessi. Kveðst hún síðan hafa ekið af stað og ætlað norður yfir áðurnefndan tengiveg. Kveðst hún ekki hafa veitt R-70185 athygli fyrr en í þann mund, er árekstur varð milli bifreiðanna, en sér hafi fundist bifreiðinni ekið hratt. Í lögregluskýrslu sé ökuhraði Y-241 sagður hafa verið lítill. Garðar Ingólfsson hafði verið skráður eigandi Y-241, en bifreiðin verið tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá Samvinnutryggingum g.t.

Í lögregluskýrslu sé haft eftir Guttormi Sigurðssyni, er ekið hafi R-70185, að hann hafi veitt Y-241 athygli, er bifreiðinni hafi verið ekið norður yfir gatnamótin. Hann hafi tekið eftir því, að bifreiðarstjóri Y-241 hafi veitt sér athygli. Í stað þess að aka viðstöðulaust yfir gatnamótin hafi bifreiðin verið stöðvuð á gatnamótunum. Hann hafi hemlað, en það komið fyrir ekki. Ökuhraði R-70185 sé sagður hafa verið 40 km.

Hálfum mánuði eftir áreksturinn hafi Guttormur Sigurðsson gefið skýrslu hjá lögreglunni í Kópavogi. Í skýrslunni greini hann frá því, að hann hafi ekið á hægri akrein vestur Nýbýlaveg. Er hann hafi nálgast umrædd gatnamót, hafi hann veitt athygli nokkrum bifreiðum, er verið hafi á vinstri akrein með fyrirhugaða vinstri beygju suður Dalbrekku. Hafi bifreiðar þessar beðið færis að komast leiðar sinnar vegna umferðar úr gagnstæðri átt, þ.e. væntanlega á leið austur Nýbýlaveg. Hann kveðst ekki hafa veitt Y-241 athygli fyrr en í sama mund og bifreiðinni hafi verið ekið fram undan kyrrstæðu bifreiðunum og í veg fyrir sína bifreið. Allmikil umferð hafi verið og hálkublettir. Ökuhraði sinn hafi verið í mesta lagi 40 km m.v. klst.

Bifreiðarstjórinn á R-70185 veki athygli á því í skýrslu sinni, að snúist hafi við á vettvangsuppdrætti merkingar á bifreiðunum, er gefi til kynna ákomustaði. Skemmdir á Y-241 hafi verið á hægri hlið, hurð og frambretti, en á R-70185 hafi skemmdir verið á framenda.

Á vettvangsuppdrætti séu engin hemlaför sjáanleg eftir R-70185. Aftur á móti séu sýnd skrensför eftir bifreiðina, sem væntanlega hafi myndast, er bifreiðin hafi runnið til hliðar við áreksturinn.

Í lögregluskýrslu segi um færð, að blautt hafi verið, ísing og hálka. Bifreiðarnar hafi verið á sumarhjólbörðum.

Stefnandi hafi beint bótakröfum að Samvinnutryggingum g.t. vegna tjóns, er hann hafi talið sig hafa orðið fyrir af völdum umrædds bifreiðaáreksturs. Af hálfu félagsins hafi verið gengist við bótaábyrgð að 3/4. Samkomulag hafi orðið um, að verðmæti R-70185 fyrir tjónið hafi numið kr. 260.000. Hafi félagið greitt 3/4 þeirrar upphæðar, þ.e. kr. 195.000, og að auki kr. 5.000 í bætur vegna afnotamissis í 10 daga, eða samtals kr. 200.000.

Sýknukrafa stefndu sé reist á því, að árekstur bifreiðanna megi að nokkru rekja til vanbúnaðar R-70185 og ógætni bifreiðarstjórans, Guttorms Sigurðssonar, með tilliti til þess og aksturskilyrða. Færi hafi verið þannig háttað vegna ísingar, að hált hafi verið á Nýbýlavegi. R-70185 hafi verið á sumarhjólbörðum. Samt hafi ökuhraði verið a.m.k. 40 km. Auðsætt sé, að hemlun, þegar svona standi á, sé næsta gagnslítil, ef ekki beinlínis hættuleg, því að hætt sé við, að stjórnandi ökutækisins missi við snögghemlun vald á því, þannig að það renni áfram á lítt breyttum hraða, uns það hafni á því, sem fyrir verði. Við þessar aðstæður sé bifreið jafnilla á vegi stödd og hemlalaus væri.

R-70185 hafi verið ekið hægra megin fram með röð kyrrstæðra bifreiða, sem byrgt hafi mjög útsýn til þverumferðar frá vinstri. Bifreiðinni hafi verið ekið inn á gatnamót, þar sem mikil umferð hafi verið á þeim tíma dags, þegar umferð er hvað mest. Fram undan hafi verið þrenging akbrautar, þar sem ekki hafi verið akreinar. Sérstök varúðarskylda hafi hvílt á bifreiðarstjóranum vegna þessara aðstæðna, sbr. 6. mgr. 47. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Í stefnu segir orðrétt: „Ástand vegarins vegna hálku gaf og ítrasta tilefni til að sýna varkárni.“ Þessu er ekki hafnað af hálfu stefndu, en áhersla er á það lögð, að þessi málsástæða eigi ekki síst við bifreiðarstjóra R-70185.

Auk áður tilvitnaðs ákvæðis í umferðarlögum vísa stefndu til eftirfarandi ákvæða í umferðarlögunum varðandi vanbúnað R-70185 og ógætilegan akstur: 5. gr. g, 49. gr., 1. mgr., 2. mgr. og 3. mgr. c, f og i.

Með vísan til þess, sem hér hefur verið rakið, telja stefndu einsætt, að meta verði áreksturinn ökumanni R-70185 til nokkurrar sakar. Að svo vöxnu máli sé fráleitt, að stefnandi eigi rétt til fullra bóta.

Kröfu stefnanda til frekari bóta vegna afnotamissis en miðað var við í bótauppgjöri því, sem fram fór 21. janúar 1988, sé mótmælt. Um sé að

ræða einkabifreið. Stefnanda hafi verið gert jafnhátt undir höfði og öðrum eigendum slíkra bifreiða við ákvörðun þessara bóta.

Að lokum sé sýknukrafan reist á því, að stefnandi hafi með fyrirvaralausu bótauppgjöri og aðgerðarleysi eftir það í heilt ár fyrirgert rétti til frekari bóta, yrði svo litið á, að tjón hans hafi á sínum tíma verið vanbætt.

Niðurstaða.

Lögmenn aðila hafa upplýst og eru sammála um, að hinar kyrrstæðu bifreiðar, sem getið er um í atvikalýsingu máls þessa, hafi staðið á vinstri akrein Nýbýlavegar með stefnu í vestur, og hafi þær ætlað að beygja í suður upp Dalbrekku. Bifreiðar þessar voru ekki skráðar á uppdrátt lögreglu. Ljóst er, að bifreið stefndu, Y-241, hafði biðskyldu gagnvart Nýbýlavegi. Lögmenn hafa ekki séð ástæðu til þess að reyna að upplýsa ástæðu þess, að Y-241 ók af stað yfir Nýbýlaveginn þrátt fyrir umferðarrétt hinna kyrrstæðu bifreiða, né annað, sem óljóst er um málsatvik. Snýst deila aðila í máli þessu um það, hvort eigandi bifreiðarinnar R-70185 hafi fyrirgert rétti sínum til fullra bóta með vanbúnaði bifreiðarinnar og gáleysislegum akstri ökumanns. Báðar bifreiðarnar voru á sumarhjólbörðum.

Samkvæmt g-lið 5. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, sem í gildi voru, er umferðaróhapp þetta átti sér stað, skal, ef hált er, hafa snjókeðjur á hjólum eða annan búnað, er bifreiðaeftirlit ríkisins viðurkennir, sbr. og 3. mgr. 17. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja o.fl. nr. 51/1964 með síðari breytingum.

Þrátt fyrir það að ökumaður bifreiðar stefnanda átti ótvíræðan aðalbrautarrétt gagnvart bifreiðinni Y-241, þá er slíkur réttur ekki algildur, og hvíldi á honum bæði almenn og sérstök varúðarskylda. Sérstaklega ber að gæta að því, að hann var óvanur bifreiðinni, að hálkublettir voru á veginum og að hann ók á hægri akrein fram úr kyrrstæðum bifreiðum og á gatnamótum. Enn fremur verður að ætla, að hinar kyrrstæðu bifreiðar hafi að einhverju leyti byrgt ökumanninum sýn til vinstri.

Þegar málavextir, eins og þeir liggja hér fyrir, eru metnir í ljósi ofangreindra ákvæða umferðarlaga og reglugerðar og 1. mgr. 26. gr., 1. mgr. 37. gr., 6. mgr. 47. gr. og 1. mgr., 2. mgr. og c-, g- og i-liðar 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, þykir stefnandi verða að bera hluta af tjóni því, er hlaust af árekstrinum, og þykir sakarskipting hæfilega ákveðin þannig, að hann beri 1/4 hluta tjónsins. Stefnandi þykir ekki hafa sannað, að greiddir hafi verið lægri dagpeningar en venja er til fyrir afnotamissi bifreiðarinnar.

Af ofangreindum ástæðum skulu stefndu vera sýkn af kröfum stefnanda í máli þessu, en rétt þykir, að hvor aðila beri sinn kostnað af málinu.

Dóminn kvað upp Hjördís Hákonardóttir borgardómari.

Dómsorð:

Stefndu, Guðrún María Samúelsdóttir, Garðar Ingólfsson og Samvinnutryggingar g.t., skulu vera sýkn af dómkröfum stefnanda, Birgis Ásgeirssonar.

Málskostnaður fellur niður.