

Mál nr. 150/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting. Lögregluaðgerðir.

Gögn.

1. Málskot móttakið 2. maí 2024, ásamt fylgiskjölum
2. Bréf V, dags. 27. maí 2024.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 31. maí 2024 ásamt myndbandsupptöku.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 20. ágúst 2024.
5. Lögregluskýrslur sem nefndin óskaði eftir að yrði aflað.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslum sáu lögreglumenn á lögreglubifreiðinni A, bifreiðina B við akstur austur eftir Grænási, vestan við Reykjanesbraut. Samkvæmt upplýsingakerfi lögreglu var skráður eigandi B með útrunnin ökuréttindi og tengdist bifreiðin einnig virkri brotastarfsemi. Tekin var ákvörðun um að stöðva bifreiðina og kanna ástand ökumanns og ökuréttindi. Lögreglubifreiðin A veitti því bifreiðinni B eftirför og við þá eftirför jók ökumaður B hraðann talsvert og ók háskalega fram úr bifreið við Grænás og litlu máttu muna að bifreiðin lenti framan á farmflutningabifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Ökumanni B var gefið merki um að stöðva akstur með forgangsljósabúnaði lögreglubifreiðarinnar sem hann virti ekki. Í lögregluskýrslu og á myndbandi af eftirförinni er nánar lýst háskalegum akstri ökumanns B sem leiddi m.a. til þess að hann missti stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún snerist í hring á mikilli ferð og hafnaði utan vegar. Var ökumanni B og farþega gefin fyrirmæli um að stíga út úr bifreiðinni en virtu þeir það ekki, heldur óku aftur af stað og hóf A þá aftur eftirför sem endaði á því að ökumaður B bakkaði bifreiðinni á mikilli ferð þar sem litlu mátti muna að hann hefði ekið á gangandi vegfaranda rétt áður en hann missti stjórn á bifreiðinni og bifreiðin hafnaði á grindverki. Áður en ökumanni B gæfist kostur á að aka aftur á brott ákvað lögregla að aka lögreglubifreiðinni A framan á bifreiðina B og skorða hana þannig á milli A og grindverksins. Framanáaksturinn var framkvæmdur á lítilli ferð og var höggið minniháttar. Vegna tjóns á lögreglubifreiðinni A hefur M, eigandi bifreiðarinnar, gert kröfu um að fá tjónið bætt úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B en báðar bifreiðarnar eru tryggðar hjá V. Hefur V hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu B vegna tjóns á lögreglubifreiðinni A.

M getur með engu móti sætt sig við niðurstöðu V og byggir á að ökumaður B hafi verið óhæfur til aksturs bifreiðarinnar með vísan til niðurstaðna rannsókna á blóðsýnum úr ökumanni. Ökumaður B hefi með akstri sínum stofnað lífi og heilsu ótiltekens fjölda vegfarenda í hættu, auk þeirra lögreglumanna sem reyndu að stöðva akstur hans. Ökumaður B hafi ítrekað og endurtekið verið gefin merki um að stöðva akstur bifreiðarinnar en hann sinnti því í engu og reyndi ítrekað að komast undan lögreglu. Lögreglu reyndist því nauðsynlegt í þágu umferðaröryggis og almannahagsmuna að aka á bifreiðina B, stöðva akstur hennar og skorða af. M leggur áherslu á að það eigi ekki að skipta máli hvort bifreiðin B hafi verið kyrrstæð nákvæmlega á því augnabliki þegar ákeyrsla átti sér stað enda hafði ökumaður B ítrekað sýnt það í verki að hann hugðist ekki stöðva fyrir lögreglu, þrátt fyrir fyrirmæli um annað og halda akstri áfram óhindrað. Ökumaður B er undir rökstuddum grun um að hafa með akstrinum framið refsiverð brot sem varði við ákvæði umferðarlaga nr. 77/2019 og almennra hegningarlaga nr. 19/1940, t.d. 168. gr. og kann háttsemin að varða allt að 6 ára fangelsi. Sakamál á hendur ökumanni sé til meðferðar hjá lögreglu. Ekki hafi verið tæk önnur betri úrræði og viðurhlutaminni til að stöðva för hans umrætt sinn en að aka utan í bifreið hans. Ökumaður A hafi tekið rétta og skynsamlega ákvörðun með að stöðva aksturinn með þeim hætti sem gert var. Vísar M til dóma Landsréttar í málum nr. 405/2021 og 514/2022 máli sínu til stuðnings.

Fram kemur í bréfi V til nefndarinnar að V efist ekki um að full ástæða hafi verið að stöðva B og að lögregla hafi haft valdbeitingarheimild til þess að stöðva ökutækið. Árekstur milli ökutækja varð hins vegar ekki fyrr en B var stopp eftir að ökumaður þeirrar bifreiðar hafði ekið á grindverk. Þegar B hafði stöðvast ákvað ökumaður A að aka á bifreiðina. Afturhluti B var þá nálægt umræddu grindverki, var stopp og utan vegar, þ.e. ekki á akbraut. Við skoðun á myndskleiði má sjá að örfáar sekúndur líða

frá því að B var stopp og þar til A var ekið á B. Virðist sem hægt hefði verið að stöðva mögulegan frekari akstur B með því að stöðva A fyrir framan B og meðalhófi því ekki nægjanlega fylgt. Ekki verði því séð að nauðsynlegt hafi verið að valda árekstri. Með vísan til 5. gr. laga nr. 30/2019 telur félagið að það verði að telja ökumanni A til sakar að hafa vísvitandi ollið umferðaróhappi. Megi einnig nefna í sambandi að í 11. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir m.a. að notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dragi ekki úr skyldu forgangsökumanns til að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum. Lögreglubifreiðin var notuð sem tæki til að framfylgja lögregluaðgerð, sem er opinber þvingunaraðgerð, sbr. úrskurð nefndarinnar í máli nr. 186/2019. V telur að sakarskiptingarregla 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjategyggingar, verði ekki skýrð svo rúmt að þegar beinlínis er tekin ákvörðun um að valda árekstri verði öll sök á árekstrinum lögð á ökumann þess ökutækis sem ekið er á, þar með talið skaðabótaskylda vegna tjóns á ökutækinu sem veldur árekstrinum. Telur V eðlilegast að sá, sem tekur meðvitaða ákvörðun um að nota lögreglubifreið sem valdbeitingartæki með því að aka á aðra bifreið, beri sjálfur það tjón sem fyrirsjáanlega og óhjákvæmilega verður á lögreglubifreiðinni við þá aðgerð.

Í viðbótarathugasemdum M er málsástæðum V mótmælt og ítrekað að ekki var um hefðbundinn forgangsakstur í skilningi 11. gr. umferðarlaga að ræða. Um var að ræða eftirför lögreglu á eftir aðila sem sinnti í engu fyrirmælum lögreglu. Full ástæða var til að stöðva akstur B og raunar nauðsynlegt að mati M enda hafði ökumaður B ítrekað og endurtekið stofnað lífi og heilsu ótilrekins fjölda vegfarenda í stórkostlega hættu, auk þeirra lögreglumanna sem reyndu að stöðva aksturinn. Ýtrasta meðalhófs hafi verið gætt. Ökumanni B var ítrekað og endurtekið gefið merki og tækifæri til að stöðva en hann sinnti því í engu. Ökumaður B stöðvaði ekki sjálfviljugur, heldur missti hann stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún hafnaði á grindverki. Hafði hann sýnt það í verki að hann hugðist ekki stöðva fyrir lögreglu.

Í viðbótarathugasemdum V er áréttað að áakstur varð ekki fyrr en B var stopp eftir að ökumaður þeirrar bifreiðar hafði ekið á grindverk. Þegar B hafði stöðvast ákvað ökumaður A að aka á bifreiðina. Atvik þessa máls séu ekki sambærileg við málsatvik í dómi Landsréttar nr. 405/2021. Í því máli sem hér um ræðir hefur beinlínis komið fram að áætlunin hafi verið að aka á bifreiðina. Lögregla er bundin af þeirri grundvallarreglu 2. ml. 14. gr. lögreglulaga að ganga ekki lengra í beitingu valds en þörf er á hverju sinni.

Álit.

Ágreiningur málsins snýst um það hvort bæta eigi tjón það sem varð á lögreglubifreiðinni A þegar henni var ekið framan á kyrrstæða bifreiðina B, úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B. Með dómi Landsréttar í máli nr. 405/2021 var því slegið föstu að 89. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987, nú 5. gr. laga um ökutækjategyggingar nr. 30/2019, eigi við þegar um er að ræða árekstur lögreglubifreiðar við aðrar bifreiðir í tengslum við lögregluaðgerðir. Um sé að ræða árekstur skráningarskyldra vélknúinna ökutækja í skilningi 89. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Með vísan til þessa verður að meta sök þeirra ökumanna sem hluta eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum sbr. orðalag 5. gr. laga nr. 30/2019. Ekki er ágreiningur um að full ástæða hafi verið fyrir lögreglu að stöðva för B og að lögregla hafi haft valdbeitingarheimild til þess að stöðva ökutækið. Við mat á sök ökumanns B er horft til þess að sakamál á hendur honum er til meðferðar hjá lögreglu. Er hann undir rökstuddum grun um að hafa með akstrinum framið refsiverð brot sem varði við ákvæði umferðarlaga nr. 77/2019 og almennra hegningarlaga nr. 19/1940, t.d. 168. gr. og kann háttsemin að varða allt að 6 ára fangelsi. Samkvæmt matsgerð Rannsóknarstofu í lyfja- og eitrefnafræði fundust þrjú mismunandi ávana- og fíkniefni í blóði ökumanns B. Taldist ökumaður því vera óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega þegar sýnið var tekið, sbr. 50. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

Af fyrirliggjandi myndbandsupptöku af eftirför lögreglubifreiðarinnar A má sjá aðdraganda þess að lögreglubifreiðinni var ekið framan á bifreiðina B. Myndbandið er í heild 2 mín og 36 sekúndur að lengd og nær frá upphafi eftirfarar og þar til lögreglubifreiðinni A var ekið framan á bifreiðina B. Frá því ökumaður B missti stjórn á bifreiðinni og ók með afturhluta hennar utan í grindverk og þar til lögreglubifreiðinni A var ekið utan í vinstra framhorn bifreiðarinnar, líða eingöngu örfáar sekúndur og hafði ökumaður A því ekki mikið ráðrúm til að meta aðstæður og taka ákvörðun um aðgerðir. Taldi hann öruggast í aðstæðunum að aka á B og skorða hana þannig á milli A og grindverksins. Af myndbandsupptökunni má sjá að ökumaður A ók ekki á miklum hraða á bifreiðina B og var höggið sem kom á bifreiðina mun minna en þau högg sem á hana komu við áakstur á grindverkið. Með

hliðsjón af háttsemi ökumanns B frá upphafi eftirfarar, þeirri hættu sem akstur hans olli, þeirri staðreynd að ökumaður B hafði skömmu áður komist undan þegar lögreglubifreiðinni A var lagt í veg fyrir bifreiðina B og niðurstöðu matsgerðar þar sem fram kemur að hann hafi verið óhæfur til þess að stjórna ökutæki örugglega, verður það ekki virt ökumanni A til sakar að hafa ekið á bifreiðina B. Með vísan til alls ofangreinds verður því talið að ökumaður B beri alla sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðarinnar B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 10. september 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir