



HÉRAÐSDÓMUR
REYKJAVÍKUR

DÓMUR
26. maí 2021

Mál nr. E-4335/2020

Stefnandi: Ríkislögreglustjóri
(*Magnús Hrafn Magnússon lögmaður*)

Stefndi: Sjóvá-Almennar tryggingar hf.
(*Ingvar Sveinbjörnsson lögmaður*)

Dómari: Kjartan Bjarni Björgvinsson héraðsdómari

DÓMUR

Héraðsdóms Reykjavíkur 26. maí 2021 í máli nr. E-4335/2020

Ríkislögrelustjórinn

(Magnús Hrafn Magnússon lögmaður)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(Ingvar Sveinbjörnsson lögmaður)

I. Dómkröfur

Mál þetta er þingfest 30. júní 2020 en tekið til dóms 12. maí sl. að lokinni aðalmeðferð. Stefnandi í málinu er Ríkislögrelustjórinn, Skúlagötu 21 í Reykjavík, en stefndi Sjóvá-Almennar tryggingar hf., Kringlunni 5 í Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði með dómi full og óskipt bótaskylda stefnda á grundvelli lögboðinnar ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar X vegna tjóns á lögreglubifreiðunum Y og Z sem rakið verður til árekstrar 13. júní 2018. Auk þess krefst stefnandi þess að stefndi greiði málskostnað.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að félaginu verði dæmdur málskostnaður að mati réttarins. Til vara krefst stefndi þess að sök verði skipt og málskostnaður falli niður.

II. Málsatvik

Mál þetta snýst um bótaskyldu vegna árekstrar milli bifreiðarinnar X sem tryggt var ábyrgðatryggingu hjá stefnda og tveggja lögreglubifreiða og átti sér stað 13. júní 2018.

Tildrög árekstrarins voru þau að fjarskiptamiðstöð stefnanda barst kl. 18:42 þennan dag tilkynning um númerslausa bifreið við Egilshöll í Grafarvogi en þar mun hafa verið um að ræða bifreiðina X. Einn lögreglubíll var á vettvangi og tveir aðrir lögðu samstundis af stað frá lögrelustöð á Vínlandsleið.

Lögregla gaf ökumanni X merki um að stöðva bifreiðina við Gagnveg, án árangurs. Hófst þá eftirför tveggja lögreglubifreiða kl. 18:53 en ökumaður X jók hraða bifreiðarinnar og ók henni áfram um Víkurveg og út úr hringtorgi inn á aðrein að Vesturlandsvegi til vesturs.

Af gögnum málsins verður ráðið að ökumaður bifreiðarinnar X sem veitt var eftirför hafi þá ekið á 93 km hraða á klukkustund þar sem hámarkshraði var 50 km á klukkustund. Tók ökumaðurinn þá fram úr vörubifreið yfir óbrotna línu, og ók síðan aðreinina að

Vesturlandsvegi á 84 km hraða á klukkustund þar sem hámarkshraði er 50 km á klukkustund. Hraðamælingar á ökumanni eru teknar úr ökurita bifreiðarinnar X og ekki er ágreiningur um gildi þeirra.

Ökumaður X ók síðan vestur Vesturlandsveg í átt að Suðurlandsvegi á 100 til 141 km hraða á klukkustund þar sem hámarkshraði er 80 km á klukkustund og sveigði á milli akreina og annarra bifreiða. Mun ökumaðurinn þar næstum hafa ekið aftan á bifreið á hægri akrein og sveigt yfir á frárein að Suðurlandsvegi til suðurs og í veg fyrir bifreið á þeirri akrein, en síðan ekið á Suðurlandsvegi á 128 km hraða á klukkustund þar sem hámarkshraði er 50 km á klukkustund og svo á 135 km hraða á klukkustund þar sem hámarkshraði er 80 km á klukkustund.

Ökumaðurinn tók síðan hægri beygju út úr hringtorgi af Suðurlandsvegi og inn á Breiðholtsbraut til suðurs þar sem hann ók út á vegöxl og inn á akbrautina til skiptis til að komast fram hjá öðrum bifreiðum. Sunnan Selásbrautar ók ökumaðurinn alveg upp að bifreið sem vék til hægri út á vegöxlina. Aðrar bifreiðar viku einnig fyrir X en ökumaður hennar ók síðan fram úr þremur bifreiðum yfir óbrotna línu. Ökumaðurinn ók þá á um 94 km hraða á klukkustund þegar hann nálgast bifreiðar er óku í sömu átt. Þar ók hann nálægt bifreið áður en hann ók til hægri út á vegöxl, missti þar nærri því stjórn á bifreiðinni og mátti litlu muna að ákærði æki á ljósastaur en bifreiðin sem hann tók fram úr vék til vinstri inn að miðlínu akbrautarinnar. Ökumaðurinn ók hægra megin á vegöxl að gatnamótum Breiðholtsbrautar og Vatnsveituvegur en þar voru tvær bifreiðar kyrrstæðar á Vatnsveituvegi. Ökumaðurinn dró ekki úr hraða bifreiðarinnar er hann ók að gatnamótunum heldur ók hægra megin við akbrautina á vegöxlinni, fram úr tveimur bifreiðum, sem viku til vinstri og hemluðu. Ökumaðurinn ók þá inn á frárein að Vatnsveituvegi og stefndi að umferðareyju á gatnamótunum en sveigði aftur inn á akbrautina og í veg fyrir bifreið sem ekið var í sömu átt og ók áfram Breiðholtsbraut á 82 km á klukkustund. Mun varðstjóri þá hafa gefið heimild til að stöðva X með ákeyrslu.

Ökumaður X ók síðan að gatnamótum við Vatnsendahvarf á 117 km hraða á klukkustund nálægt öðrum bifreiðum. Rétt áður en komið var að gatnamótunum vék ökumaður bifhjóls til hægri út fyrir veg. Ökumaður X hélt áfram og ók nálægt annarri bifreið með sömu akstursstefnu. Á gatnamótunum sveigði ökumaður X til hægri út á vegöxl og tók fram úr tveimur bifreiðum áður en hann sveigði aftur inn á akbrautina. Ökumaðurinn ók á 105 km hraða á klukkustund og ók aftur til hægri út á vegöxl og fram úr annarri bifreið, þá vék bifreið til hægri út á vegöxlina og í veg fyrir bifreiðina X, sem

sveigði aftur inn á akbrautina. Ók ökumaður þá á 99 km hraða á klukkustund er þetta gerðist og þegar hann fór aftur inn á akreinina ók hann á 106 km hraða á klukkustund.

Ökumaður ók áfram að gatnamótum við Jaðarsel á 115 km hraða á klukkustund. Umferðarljós við Jafnasel sýndu rautt ljós og var umferð við gatnamótin en ökumaðurinn beygði þá snögglega til hægri og út fyrir veg, út á gras milli Breiðholtsbrautar og Suðurfells og ók þar í veg fyrir bifreið sem ekið var austur Suðurfell.

Ökumaðurinn beygði af Suðurfelli og inn á Breiðholtsbraut til vesturs, þar sveigði hann milli akreina og í veg fyrir lögreglubifreið, en jók síðan hraðann og ók á 113 km hraða á klukkustund. Hámarkshraði á Breiðholtsbraut frá Jaðarseli að Reykjanesbraut er 60 km á klukkustund, en ökumaðurinn ók síðan yfir gatnamótin við Stöng á um 100 km hraða á klukkustund gegn gulu ljósi og að gatnamótum við Stekkjabakka, þar sem hann ók yfir á beygjuakrein sem er fyrir umferð á leið suður Stekkjabakka. Á þeirri leið logaði rautt umferðarljós en ökumaður ók áfram inn á gatnamótin og aftur inn á vinstri akrein fyrir umferð á leið vestur Breiðholtsbraut.

Þegar ökumaður nálgadist gatnamót Breiðholtsbrautar og Nýbýlavegar á brú yfir Reykjanesbraut beygði hann milli akreina, en mikil umferð var kyrrstæð á gatnamótunum og umferðarljósinn sýndu rautt ljós. Þar ók ökumaðurinn á vinstri akrein og tók krappa beygju til hægri og yfir á hægri akreinina, milli tveggja bifreiða. Þaðan ók hann yfir gras og inn á aðrein fyrir gagnstæða umferð að Reykjanesbraut til norðurs, en síðan á frárein af Reykjanesbraut og norður Álfabakka.

Ágreiningslaust er að lögregla reyndi að stöðva akstur á Álfabakka með því að aka á bifreiðina, en án árangurs. Ökumaðurinn ók bifreiðinni á miðjum veginum og á öfugum vegarhelmingi á 77 km hraða á klukkustund en hámarkshraði á þessum stað er 50 km á klukkustund. Ökumaðurinn tók síðan hægri beygju inn Álfabakka og ók yfir á öfugan vegarhelming í beygjunni, en hélt síðan áfram og beygði fram hjá bifreið með sömu akstursstefnu og ók gegn rauðu ljósi inn á gatnamót Álfabakka og Stekkjarbakka, þar sem hann beygði og ók norður Stekkjarbakka á 73 km á klukkustund þar sem hámarkshraði er 50 km á klukkustund að Grænastekk á hægri vegarhelmingi en beygði svo og ók beint framan á lögreglubifreið Z sem var kyrrstæð á miðlínu vegarins, með blá forgangsljós og hljóðmerki. Ökumaður lögreglubifreiðarinnar Y sem veitti eftirför hemlaði en þar sem bifreiðin rann í bleytu á veginum hafnaði hún á 44 km hraða á klukkustund aftan á kyrrstæðri X sem skall þá aftur á lögreglubifreiðinni Z.

Meðan á eftirförinni stóð náði lögregla tali af ökumanni X í síma. Upplýsti hann lögreglu um að hann hygðist ekki fylgja fyrirmælum lögreglu og stöðva bifreiðina af sjálfsdáðum. Í skýrslutöku hjá lögreglu um kvöldið sama dag kvaðst ökumaðurinn bara hafa verið „á leiðinni heim til [sín] í rólegheitunum“ en lögregla þá farið að elta hann og hann hafi ekki haft tíma. Aðspurður um samtal sitt við lögreglumann og hvers vegna hann hefði ekki ákveðið að stöðva bifreiðina svaraði ökumaðurinn því til að hann „nennti ekkert að hlusta á hann“ og greindi jafnframt frá því að hann hefði ekkert verið að spá í hættuna sem hann olli með akstri sínum.

Fyrir dóminn hafa verið lögð myndbönd úr upptökubúnaði lögreglubifreiðanna tveggja sem rákust saman við bifreiðina X. Á þeim myndböndum sést greinilega að Ford Explorer-bifreiðinni er ekið til móts við akstursstefnu X þar sem hún staðnæmist á miðlínu Stekkjarbakka þar sem X hægir á bifreiðinni en skellur síðan á Ford Explorer-bifreið lögreglunnar.

Þá sést einnig úr upptökubúnaði Y hvernig bifreiðin eltir X á Stekkjarbakka en skellur síðan aftan á bifreiðinni í kjölfar þess að hún rekst saman við Ford Explorer-bifreiðina. Ágreiningslaust er að lögreglubifreiðarnar Y og Z skemmdust báðar að framan við atvikið og voru í kjölfarið óökuhæfar.

Í kjölfar árekstrarins tilkynnti stefnandi tjónið til stefnda og krafðist bóta vegna munatjóns á bifreiðunum Y og Z úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X. Stefndi synjaði hins vegar bótaskyldu með tölvupósti, dags. 10. júlí 2018, á þeim grundvelli að líta bæri til hefðbundinnar sakarskiptingar samkvæmt 89. gr. þágildandi umferðarlaga. Kom þar fram að stefndi liti svo á að lögreglubifreiðunum Y og Z hefði verið ekið á bifreiðina X af ásetningi, óháð öðrum atvikum. Stefndi tók einnig sérstaklega fram að hann gæti ekki lagt mat á það hvort nauðsynlegt hefði verið að stöðva för bifreiðarinnar X.

Stefnandi skaut synjun stefnda til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum. Með úrskurði, dags. 26. nóvember 2019 í máli nr. 186/2019, staðfesti nefndin niðurstöðu stefnda, þó með öðrum forsendum. Vísaði úrskurðarnefndin þá til þess að fram hefði komið að varðstjóri lögreglu hefði veitt heimild til þess að stöðva X með ákeyrslu og að lögreglubifreiðinni Z hefði verið komið fyrir á veginum sem tálmun. Slík lögregluaðgerð sé liður í hlutverki lögreglu og falli því ekki undir tjón í skilningi 91. gr. umferðarlaga og þar með ekki undir ábyrgðartryggingu. Ákvæði 89. gr. umferðarlaga eigi ekki við um

um skiptingu sakar þar sem ríkislögreglustjóri beri sjálfur áhættu af tjóni sem er hluti af lögregluaðgerð og til komið vegna fyrirmæla.

Við aðalmeðferð málsins 12. maí 2021 komu fyrir dóminn lögreglumennirnir A, B og C. Í skýrslutöku sinni fyrir dómi kvaðst A, lögreglumaður [...], sem var ökumaður sérsveitarbifreiðarinnar Z hafa reynt að sjá fyrir hvert ferð ökumanns X myndi leiða með það fyrir augum að setja upp naglamottu til að stöðva bifreiðina. Bifreiðin X hafi hins vegar verið á mikilli ferð, auk þess sem umferð hafi verið mikil.

Í skýrslu sinni lýsti A því að áreksturinn hefði borið að með þeim hætti að hann hefði stöðvað sérsveitarbifreiðina á miðri akrein en þó gætt þess að skilja eftir pláss fyrir undankomuleið. A kvaðst þegar hafa stöðvað bifreiðina þegar ekið var á hana en ökumaðurinn hefði engu að síður ekið beint á bifreiðina í stað þess að aka fram hjá henni. Lögreglumaðurinn kvað það hafa verið algerlega nauðsynlegt að stöðva bifreiðina X þar sem ökumaðurinn hefði sýnt af sér vítavert gáleysi og ekki sýnt neina tilburði til þess að stöðva bifreiðina.

C, lögreglumaður [...], var ökumaður annarrar lögreglubifreiðar sem veitti X eftirför þennan dag. Fyrir dóminum kvaðst lögreglumaðurinn hafa fengið heimild varðstjóra til að stöðva bifreiðina með því að keyra utan í hana. Í skýrslu sinni fyrir dóminum kvað lögreglumaðurinn einsýnt að ökumaður X hefði getað komist fram hjá sérsveitarbifreiðinni bæði hægra og vinstra megin en hann hefði engu að síður keyrt beint á sérsveitarbifreiðina. Lokanir af þessu tagi séu alltaf settar þannig að flóttaleið sé fyrir ökumanninn sem veitt er eftirför.

Lögreglumaðurinn B, [...], var ökumaður Y sem veitti bifreiðinni X eftirför þennan dag. Hann kvað það hafa verið ætlun sína að stöðva akstur X á hringtorginu sem bifreiðin stefndi á þar sem bifreiðar hægðu þá á sér. X hafi hins vegar keyrt óvænt beint framan á sérsveitarbifreiðina. Hann hafi ætlað að fara nær bifreiðinni samkvæmt fyrirmælum varðstjóra „til að boxa hann inni“ þannig að unnt væri að koma í veg fyrir að bíllinn hefði flóttaleið. Ekki hafi verið ætlunin að keyra á X. Lögreglubifreiðin hefði hins vegar runnið til í bleytu á malbikinu og því lent aftan á X. Lögreglumaðurinn kvað það vel geta verið að hann hefði verið á 44 km þegar hann lenti á X.

III. Málsástæður aðila

Málsástæður stefnanda

Stefnandi telur munatjón lögreglubifreiðanna Y og Z bótaskyld úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X. Tjóninu hafi verið valdið með saknæmri háttsemi ökumanns bifreiðarinnar X og því beri að greiða tjónið úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar hjá stefnda, sbr. meðal annars 89. og 91. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987, svo og 4. mgr. 15. gr. lögreglulaga nr. 96/1990

Stefnandi telur 89. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 eiga við um atvik málsins. Í því ákvæði segi að ef tjón hlýst af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja skiptist tjónið á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Stefnandi telur að greinin eigi við um öll tilvik þar sem um er að ræða árekstur skráningarskyldra ökutækja. Ágreiningslaust sé að árekstur varð í skilningi greinarinnar þegar ökumaður bifreiðarinnar X ók framan á sérsveitarbifreiðina Z.

Að mati stefnanda verður niðurstaða úrskurðarnefndar í váttryggingamállum vart skilin á annan veg en þann að nefndin líti svo á að ákvæði 89. og 91. gr. þágildandi umferðarlaga gildi ekki um atvik málsins. Megi þá helst ráða af rökstuðningi nefndarinnar að 89 gr. þágildandi umferðarlaga geti ekki átt við þar sem um hafi verið að ræða lögregluaðgerð í samræmi við lögboðið hlutverk lögreglu samkvæmt lögreglulögum. Lögreglan verði því sjálf að bera þá áhættu sem leiðir af slíkum aðgerðum.

Stefnandi telur enga slíka undantekningu vegna lögboðinna hlutverka vera fyrir hendi í lögum, auk þess sem hún sé beinlínis í andstöðu við 4. mgr. 15. gr. lögreglulaga nr. 90/1996. Þvert á móti hafi sú venja skapast um áratugaskeið hjá tryggingafélögum landsins að tryggingafélag bifreiðarinnar sem nauðsynlegt var að stöðva akstur hjá greiði tjón þeirra lögreglubifreiða sem taka þátt í slíkum aðgerðum. Niðurstaða úrskurðarnefndar í váttryggingamállum sé enn fremur í ósamræmi við fyrri úrskurði sömu nefndar í sambærilegum málum.

Að mati stefnanda er ekkert því til fyrirstöðu að opinberir aðilar sæki rétt sinn úr lögboðinni ábyrgðartryggingu bifreiða ef slíkur réttur er á annað borð fyrir hendi. Lögboðið hlutverk lögreglu breyti engu þar um. Niðurstaða málsins eigi því að ráðast af sakarmati samkvæmt 89. gr. þágildandi umferðarlaga. Ákvæðið leiði til þess að viðurkenna beri bótaskyldu stefnda á grundvelli lögboðinnar ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar X hjá stefnda.

Sakarmat

Stefnandi telur að samkvæmt orðalagi 89. gr. þágildandi umferðarlaga beri að meta ábyrgð á grundvelli tveggja þátta. Annars vegar með vísan til sakar þeirra sem hlut eiga að máli og hins vegar með hliðsjón af atvikum öllum, eins og orðalag ákvæðisins beri með sér.

Að mati stefnanda falla aðdragandi árekstrarins og hin ótvíræðu, grófu og óumdeildu brot sem ökumaður X gerðist sekur um undir mat á „atvikum öllum“ í skilningi ákvæðisins. Tjón stefnanda sé því tilkomið vegna saknæmrar og ólögmætrar háttsemi ökumanns bifreiðarinnar X, sem í hafi falist ásetningur og í öllu falli stórkostlegt gáleysi. Bótaskilyrði sakarreglunar sé því uppfyllt og tjónið sennileg afleiðing af háttsemi ökumanns bifreiðarinnar.

Stefnandi telur að í ljósi 89. gr. umferðarlaga beri að meta sök með hefðbundnum hætti. Af því leiðir að sök verði eingöngu felld á stefnanda samkvæmt ákvæðum greinarinnar í heild eða að hluta ef sannað telst að ökumenn bifreiðanna Y og Z hafi valdið árekstrinum með saknæmum eða ólögmætum hætti.

Stefnandi byggir á því að aðgerðir lögreglu hafi ekki falið í sér saknæma háttsemi. Lögregla hafi hvorki brotið gegn skráðum eða óskráðum reglum við aðgerðir sínar, né hagað sér á annan hátt með saknæmum hætti. Vísar stefnandi þá til þess að ljóst hafi verið við eftirför lögreglu að ökumaður X ætlaði hvorki að sinna fyrirmælum eða hljóð- og ljósmerkjum lögreglu þrátt fyrir lagaskyldu til þess, sbr. meðal annars 15. og 19. gr. lögreglulaga nr. 90/1996 sem og 3. mgr. 5. gr. þágildandi umferðarlaga. Í stað þess að stöðva bifreiðina hafi ökumaðurinn reynt að komast undan fjölda lögreglubifreiða, fyrst þriggja lögreglubifreiða og síðar fleiri. Aksturslag hans hafi einnig verið þannig að af því skapaðist strax umfangsmikil almannahætta. Í kjölfar þess að ökumaðurinn hafi framið fjölmörg almannahættubrot hafi varðstjóri gefið fyrirmæli um að reyna skyldi að stöðva bifreiðina. Að mati stefnanda fól akstur bifreiðarinnar X, með hliðsjón af ástandi hennar, enn fremur í sér sjálfstæða saknæma háttsemi eins og atvikum er hér háttað, sbr. meðal annars skyldur umráðamanns samkvæmt 59. og 60. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987.

Stefnandi bendir á að lögregla hafi við eftirförina fylgt reglum um neyðarakstur nr. 643/2004 sem settar voru samkvæmt heimild í 8. gr. þágildandi umferðarlaga. Lögreglu sé heimilt að víkja frá reglum umferðarlaga undir þeim kringumstæðum sem hér um ræðir enda sé brýn ástæða til, sbr. m.a. 7. gr. reglnanna. Í ljósi þess að fyrir hafi legið að ökumaðurinn ætlaði ekki að stöðva bifreiðina sjálfviljugur hafi borið brýna

nauðsyn til að stöðva hann. Aðrar og vægari aðferðir hafi ekki nægt til. Því hafi verið ákveðið að staðsetja sérsveitarbifreiðina Z í akstursstefnu X á Stekkjarbakka. Hafi það verið gert í þeim tilgangi að gera tilraun til að þvinga ökumann X til að stöðva bifreiðina. Sú aðgerð hafi verið eðlileg eins og hér stóð á. Ökumaðurinn hafi hins vegar ákveðið að stöðva ekki bifreiðina heldur aka af ásetningi og á nokkrum hraða framan á kyrrstæða sérsveitarbifreiðina Z og við það stöðvaðist bifreiðin. Það hafi því verið ökumaður bifreiðarinnar X sem ók á sérsveitarbifreiðina Z. Af gögnum máls, þar á meðal upplýsingum úr staðsetningartæki í bifreiðinni X, virðist ljóst að ökumaður bifreiðarinnar X hafi ekið af ásetningi á kyrrstæða sérsveitarbifreiðina Z.

Við sakarmat verði því að byggja á að X hafi ekið á kyrrstæða bifreið. Í því samhengi er sérstaklega á því byggt að ekkert brot á umferðarlögum hafi falist í því af hálfu Z að stöðva bifreiðina á veginum. Lögreglubifreiðar séu undir þessum kringumstæðum sérstaklega undanþegnar banni 1. mgr. 27. gr. þágildandi umferðarlaga sem banna stöðvun ökutækja á stað sem valdið gæti hættu eða óþægindum, sbr. 29. gr. sömu laga og heimild lögreglu til að víkja frá umferðarreglum við neyðarakstur.

Stefnandi telur að ekki hafi verið hjá því komist að bifreiðinni Y yrði ekið aftan á X þegar síðari bifreiðin stöðvaðist skyndilega, enda óvænt að ökumaður X skyldi aka af ásetningi beint framan á kyrrstæða sérsveitarbifreið. Auk þess hafi ekki verið hægt að útiloka að ökumaður X myndi reyna að flýja á nýjan leik með því að bakka. Við þessar aðgerðir hafi lögreglan gætt meðalhófs. Um hafi verið að ræða yfirvegaða, vandaða og vel útfærða aðgerð lögreglu samkvæmt þeim meginreglum sem fram koma í III. kafla laga nr. 90/1996.

Í ljósi þeirrar óumdeildu staðreyndar að ökumaður bifreiðarinnar óhlýðnaðist fyrirmælum lögreglu, braut gróflega gegn umferðarlögum og skapaði með því mikla almannahættu er einnig sérstaklega á því byggt að sérregla 4. mgr. 15. gr. lögreglulaga leiði til þess að fallast beri á kröfur stefnanda. Sú lagagrein heimili lögreglu sérstaklega, undir þeim kringumstæðum sem ótvírætt voru uppi í máli þessu, að grípa til nauðsynlegra ráðstafana á kostnað þess aðila sem óhlýðnast fyrirmælum lögreglu til að koma í veg fyrir að óhlýðni hans valdi tjóni eða stefni almenningi í hættu. Ákvæðið undirstriki einnig að ekki sé unnt að líta fram hjá undanfara árekstursins og sleppa því að meta hvort aðgerðir lögreglu hafi verið nauðsynlegar. Þvert á móti leiði af 4. mgr. 15. gr. lögreglulaga sem og sakarmati 89. gr. þágildandi umferðarlaga að þegar aðstæður eru með þeim hætti að nauðsynlegt reynist að gera tilraun til að stöðva ökutæki beri

ökumaður þess ökutækis ábyrgð á því tjóni sem leiðir af hinum nauðsynlegum aðgerðum. Það tjón falli því undir ábyrgðartryggingu eiganda ökutækisins samkvæmt 89. gr. þágildandi umferðarlaga.

Stefnandi telur heimild til aðgerðar lögreglu einnig eiga sér stoð í sjónarmiðum neyðarréttar sem heimili lögreglu aðgerðir af þessu tagi undir kringumstæðum þegar almenningi stafar brýn og bráð hætta af aðgerðum ökumannsins, sbr. m.a. 13. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Jafnframt sé unnt að líta svo á að þegar fyrir liggur að ökumaður hyggist ekki stöðva för og þegar ökulag hans skapar jafn augljósa hættu og í máli þessu þá hafi lögregla heimild til að stöðva för hans á grundvelli heimildar til að beita nauðvörn samkvæmt 12. gr. almennra hegningarlaga. Frekara aðgerðaleysi eða áframhaldandi eftirför lögreglu án beinna aðgerða til að reyna að stöðva bifreiðina hafi ekki verið valkostur. Ökumaðurinn hafi verið afar hættulegur sjálfum sér og öðrum þegar hér var komið sögu.

Stefnandi byggir einnig á því að við sakarmat á grundvelli 89. gr. þágildandi umferðarlaga beri að líta til venju. Lögregla hafi áður neyðst til að stöðva bifreiðar í ofsakstri. Í slíkum málum hafi tryggingafélag bifreiðarinnar sem nauðsynlegt hefur verið að stöðva greitt fyrir munatjón lögreglu án þess að leita leiða til að láta reyna á sakarskiptingu 89. gr. Þannig hafi málum verið háttað í það minnsta í 25 ár og jafnvel lengur hjá öllum tryggingafélögum landsins. Sú venja hafi því myndast að tryggingafélög, þar á meðal stefndi, greiði munatjón lögreglubifreiða úr lögboðinni ábyrgðartryggingu þeirrar bifreiðar sem stöðva þarf án þess að afstaða sé tekin til atvika að öðru leyti.

Verði litið svo á að lögregla hafi valdið árekstrinum með ólögætum og saknæmum hætti byggir stefnandi einnig á því að aðgerðir lögreglu hafi verið réttlætanlegar vegna reglna skaðabótaréttar um hlutrænar ábyrgðarleysisástæður. Þær teljist þar með ekki saknæmar í skilningi 89. gr. þágildandi umferðarlaga og geti ekki leitt til sakar í skilningi sömu greinar. Er í þessu sambandi vísað til sömu ástæðna og hér að ofan um lögmæta valdbeitingu lögreglu og sjónarmið neyðarréttar. Enn fremur standi ríkir almannahagsmunir til þess að tjón af því tagi sem í máli þessu er krafist viðurkenningar á bætist úr ábyrgðartryggingu þeirrar bifreiðar sem brýn nauðsyn reynist til að stöðva með lögreglu aðgerð. Ótækt sé að hugleiðingar um fjárhagslega hagsmuni lögregluembætta hafi beint eða óbeint áhrif á ákvarðanatöku lögreglu á ögurstund.

Málsástæður stefnda

Sýknukrafa í máli þessu er í fyrsta lagi byggð á því að um hafi verið að ræða lögregluaðgerðir sem geti ekki undir nokkrum kringumstæðum fallið undir notkun skráningarskylds vélknúins ökutækis í skilningi 91. gr. þágildandi umferðarlaga, en samkvæmt ákvæðinu bæti ábyrgðartrygging einungis tjón sem hlýst af slíkri notkun.

Stefndi telur tjónið sem krafist er bóta fyrir í þessu máli ekki hafa orðið af völdum bifreiðarinnar X heldur vegna aðgerða lögreglu. Það falli því ekki innan þess sem lög og dómstólar hafi túlkað sem notkun í merkingu ábyrgðartryggingar lögboðinnar ábyrgðartryggingar bifreiða í skilningi 91. gr. þágildandi umferðarlaga. Telur stefndi að hann beri að sýkna þegar af þessari ástæðu án tillits til annarra ákvæða þágildandi umferðarlaga, svo sem 89. greinar.

Í þessu sambandi vísar stefndi til þess að lögreglan hefði allt eins getað notað eitthvað annað en skráningarskylt vélknúíð ökutæki til að stöðva för bifreiðarinnar. Telur stefndi að engin heimild hafi verið til þess að gildandi lögum að bæta tjón af því tagi sem málið fjallar um úr ábyrgðartryggingu. Venjan sem stefnandi vísar til í þessu sambandi hafi ekkert gildi, enda hafi hún verið tekin upp á afar hæpnum forsendum.

Stefndi krefst í öðru lagi sýknu með tilvísun til 89. greinar þágildandi umferðarlaga en túlkun stefnanda á gildissviði þessa lagaákvæðis er andmælt. Verði talið að ákvæðið eigi við telur stefndi augljóst að ákvæðið leiði til þess að alla sök á óhappinu verði að leggja á stefnanda. Stefndi telur huglæga afstöðu aðila og/eða ástand viðkomandi ökumanna ekki þurfa eða eiga að skipta máli. Megi um það nefna tilvik þar sem bifreið er ekið aftan á aðra bifreið og ökumaður þeirrar bifreiðar sem ekið er aftan á er ölvaður. Í slíku tilviki hafi ölvun ekki þýðingu nema sýnt sé fram á að ölvun viðkomandi ökumanns hafi skipt einhverju máli. Hér megi og nefna tilvik þar sem bifreið bilar og veldur tjóni á öðru ökutæki og/eða kyrrstæð bifreið rennur á aðra bifreið.

Í málinu liggja fyrir að ökumaður sérsveitarbifreiðarinnar Z hafi ekið vitandi vits í veg fyrir ökumann X í þeim tilgangi að stöðva för ökumannsins. Í sjálfu sér skipti engu máli hvort Z hafi náð að stansa fyrir árekstur ökutækjanna. Það að aka í veg fyrir aðra bifreið með þeim afleiðingum að þeim ökumanni fatist stjórn sinnar bifreiðar leiði samkvæmt gildandi reglum og dómafordæmum til þess að leggja verði alla sök á stjórnanda viðkomandi ökutækis. Engu máli skipti þótt tjónvaldi eða þeim sem ekur í veg fyrir aðra bifreið takist að rétta bifreið sína af og/eða komast á réttan vegarhelming áður en árekstur verður.

Stefndi telur að við sakarmatið í þessu tiltekna máli skipti aðdragandinn að árekstrinum ekki máli, þ.e. eftirförin, heldur verði að meta aðstæður á vettvangi um það leyti sem áreksturinn varð. Örskömmu fyrir áreksturinn hafi hraði X ekki verið mikill og bifreiðin á ferð á réttri akrein. Þá hafi verið ekið í veg fyrir bifreiðina X með þeim afleiðingum að stjórnandi X virðist hafa ætlað að aka vinstra megin fram hjá bifreiðinni Z miðað við akstursstefnu bifreiðarinnar X og þá væntanlega annaðhvort til að komast hjá árekstri og/eða komast fram hjá sérsveitarbifreiðinni. Z aki þá vitandi vits í veg fyrir X og þá virðist sem ökumaður X ætli hægra megin fram hjá lögreglubifreiðinni, en miðað við akstursstefnu X, en ekki tekst betur til en svo að hann lendir framan á sérsveitarbifreiðinni sem er þá við það að stöðva og/eða stöðvuð. Atvik sem þessi beri að meta sem svo, að mati stefnda, að öll sök liggi hjá ökumanni sérsveitarbifreiðarinnar.

Stefndi telur að með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum verði að ætla að hraði X hafi ekki verið mikill þegar sú bifreið lenti á sérsveitarbifreiðinni. Ekki liggi heldur alveg ljóst fyrir hvort sú bifreið hafi náð að stansa áður en árekstur varð. Það liggur fyrir að hraði lögreglubifreiðarinnar Y hafi verið 44 km klst. þegar sú bifreið lendir aftan á X og gera megi ráð fyrir að tjón framan á Z hafi aukist við það.

Stefndi byggir á því að ef talið verður að X beri ábyrgð á tjóni framan á Z að einhverju leyti verði að draga frá það tjón sem varð við seinni áreksturinn. Verulegar líkur séu á því að tjónið hafi orðið meira fyrir þær sakir að lögreglubifreiðin lenti aftan á X. Að mati stefnda geta ökumaður bifreiðarinnar X og/eða ábyrgðartryggjandi undir engum kringumstæðum borið ábyrgð á tjóni Y sem ekið var aftan á X á grundvelli þeirra sjónarmiða sem þágildandi 89. grein umferðarlaga byggðist á. Af gögnum málsins verði jafnvel ráðið að ökumaður Y hafi ekið viljandi aftan á X.

Hvað sem þessum hugleiðingum líði þá sé óumdeilt að lögreglubifreiðinni Y var ekið aftan á bifreiðina X og verði því, eftir hefðbundnum sjónarmiðum um sök og sakarskiptingu, að leggja alla ábyrgð á ökumann þeirrar bifreiðar. Halda mætti því og fram að ökumaður sérsveitarbifreiðarinnar beri ábyrgð á þeim árekstri með því að hafa stöðvað för ökumanns X skyndilega og þá með þeim afleiðingum að ökumaður Y náði ekki að stansa.

IV. Niðurstaða

Dómkrafa stefnanda í máli þessu byggist á því að stofnunin hafi orðið fyrir tjóni vegna árekstrar tveggja bifreiða embættisins við bifreiðina X sem stefnda beri að greiða honum fullar skaðabætur fyrir á grundvelli ábyrgðartryggingar.

Ágreiningur málsins lýtur að því hvort bótaábyrgð stefnda samkvæmt ákvæði 89. og 91. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 taki til tjónsins á bifreiðum stefnanda. Nánar tiltekið deila aðilar um hvort tjónið hafi hlotist af notkun bifreiðarinnar X sem skráningarskylds vélknúins ökutækis í skilningi framangreindra ákvæða umferðarlaga. Fyrir liggur að bifreiðin X var tryggð hjá stefnda daginn sem tjónið varð í samræmi við lögbundna skyldu til slíkrar váttryggingar. Á grundvelli 1. mgr. 44. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga, hefur stefnandi beint viðurkenningarkröfu sinni einvörðungu að stefnda í máli þessu. Samkvæmt því ákvæði getur tjónþoli krafist bóta beint frá váttryggingafélagi ef váttrygging tekur til tjóns váttryggðs vegna skaðabótaábyrgðar sem hann ber.

Samkvæmt meginreglu skaðabótaréttar ber þeim sem heldur fram skaðabótakröfu að sanna að hann hafi orðið fyrir tjóni, auk þess sem hann ber sönnunarbyrðina fyrir því að orsakatengsl séu milli tjóns hans og bótaskylds atviks. Af því leiðir að það er stefnanda í þessu máli að sanna að tjón hans megi rekja til atvika sem stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., beri ábyrgð á. Með vísan til þess hvernig inntak bótaábyrgðar stefnda er afmarkað í ákvæðum 89. og 91. gr. umferðarlaga verður stefnandi að færa sönnur fyrir því að tjón hans hafi annaðhvort hlotist af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja, í samræmi við ákvæði 89. gr., eða notkun skráningarskylds vélknúins ökutækis samkvæmt ákvæði 1. mgr. 91. gr. umferðarlaga.

Í ljósi atvika málsins verður að telja ótvírætt að tjónið á bifreiðum stefnanda verði rakið til notkunar ökutækisins X, enda átti tjónið sér stað með því að ekið var á sérsveitarbifreiðina Z í þann mund sem hún staðnæmdest á Stekkjarbakka. Verður af þeim sökum að taka afstöðu til þess í samræmi við 89. gr. þágildandi umferðarlaga hvernig tjón aðila skiptist að tiltölu við sök þeirra sem hlut áttu að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

Þegar litið er til gagna málsins og þá einkum þess myndbands sem liggur fyrir af árekstrinum sem mál þetta snýst um verður að leggja til grundvallar að ökumaður X hafi ekið á lögreglubifreiðina þar sem hún stóð við miðlínu kyrrstæð á miðri akbraut. Með vísan til þess hraða sem bifreiðinni X var ekið á svo og þess rýmis sem var beggja megin við sérsveitarbifreiðina á akbrautinni verður ekki annað séð en að ökumaður X hafi haft

nægilegt ráðrúm til þess að sveigja fram hjá lögreglubifreiðinni ef hann vildi á annað borð forðast árekstur.

Við mat á sök ökumanns X að þessu leyti er heldur ekki unnt að horfa fram hjá því að í málinu liggur fyrir að ökumaðurinn var með dómi Héraðsdóms Reykjaness frá 7. október 2020 dæmdur fyrir brot á almennum hegningarlögum, meðal annars fyrir að hafa valdið lögreglumönnum sem sátu í lögreglubifreiðunum við áreksturinn líkamstjóni. Auk þess var ökumaðurinn fundinn sekur um að hafa raskað umferðaröryggi á alfaraleiðum og stofnað á ófyrirleitinn hátt lífi og heilsu annarra í augljósan háska, sbr. 1. mgr. 168. gr. og 4. mgr. 220 gr. almennra hegningarlaga, sem og fyrir fjölmörg brot á þágildandi umferðarlögum nr. 50/1987. Þrátt fyrir að dómurinn hafi byggst á játningu ákærða og að farið hafi verið með málið í samræmi við 164. gr. laga nr. 88/2008, um meðferð sakamála, verður að telja að dómurinn hafi hér sönnunargildi um þau atvik málsins sem þar eru lögð til grundvallar, sbr. 4. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991, enda hefur ekkert komið fram í þessu máli sem fær hnekkkt niðurstöðum dómsins um háttsemi ökumanns X.

Með vísan til þeirra upplýsinga sem fyrir liggja í gögnum málsins um háttsemi ökumanns X og þeirrar almannahættu sem hann olli með akstri sínum verður að telja að lögregla, þar á meðal starfsmenn stefnanda, hafi haft ríkulegt tilefni til afskipta af ökumanninum. Það hvort stefnandi hafi fyrirgert bótarétti vegna þess að starfsmenn hans hafi valdið árekstrinum af ásetningi ræðst hins vegar af grundvallarreglum skaðabótaréttar og þá einkum því hvort starfsmennirnir sem í hlut áttu hafi sýnt af sér saknæma og ólögmæta háttsemi sem hafi síðan leitt til árekstrarins.

Þegar tekin er afstaða til þessa álitaefnis verður að horfa til þess að í lögreglulögum nr. 90/1996 er lögreglu falið það hlutverk að gæta almannaöryggis og halda uppi lögum og reglu, sbr. a-lið 2. mgr. 1. gr. laganna. Samkvæmt c-lið sama ákvæðis er það enn fremur hlutverk lögreglu að stöðva ólögmæta háttsemi og fylgja málum eftir í samræmi við það sem mælt er fyrir um í lögum um meðferð sakamála eða öðrum lögum.

Í samræmi við þetta hlutverk eru lögreglu ákveðnar heimildir að lögum til að hafa afskipti af borgurunum til að gæta öryggis einstaklinga eða almennings eða til að afstýra afbrotum eða stöðva þau, sbr. 1. mgr. 15. gr. lögreglulaga. Eru handhöfum lögregluvalds í þessu skyni fengnar heimildir til að beita valdi við framkvæmd skyldustarfa sinna, sbr. 14. gr. sömu laga, en þó með þeim fyrirvara að þeir mega aldrei ganga lengra í beitingu

valds en þörf er á hverju sinni. Þá var í 29. gr. umferðalaga kveðið sérstaklega á um undanþágu lögreglu frá þágildandi reglum 27. og 28. gr. laganna um stöðvun ökutækis.

Af hálfu stefnanda er byggt á því að lögreglumennirnir sem í hlut áttu hafi þurft að bregðast skjótt við refsiverðum glæfraakstri og háttsemi ökumanns bifreiðarinnar X sem skapaði mikla almannahættu. Í ljósi fyrrgreinds dóms Héraðsdóms Reykjaness, sem hefur sönnunargildi í þessu máli, sem og þeirra gagna sem liggja fyrir í málinu verður að leggja til grundvallar að almenningi hafi stafað augljós hættu af háttsemi ökumanns X þennan dag og hann hafi sýnt af sér ítrekað og stórfellt gáleysi. Við slíkar aðstæður verður að játa lögreglu svigrúm til mats á því hvaða úrræði séu heppileg til að stöðva aksturinn og þar með þá hættu sem af honum stafar. Við það mat er lögregla sem fyrr segir bundin af þeirri grundvallarreglu 2. málslíðar 14. gr. lögreglulaga að ganga ekki lengra í beitingu valds en þörf er á hverju sinni.

Þegar litið er til aðdraganda árekstrarins og þess að ökumaður X hafði ítrekað virt fyrir mæli og merki lögreglu um að stöðva bifreið sína að vettugi samhliða því að stofna öryggi almennings í stórfellda hættu verður ekki séð að lögregla hafi farið umfram heimildir sínar þegar ökumaður sérsveitarbifreiðarinnar Z stöðvaði bifreiðina við miðlínu Stekkjarbaka í því skyni að stöðva eða hefta för bifreiðarinnar. Þannig má fallast á það sem fram kom í vitnisburði sérsveitarmannsins sem stöðvaði bifreiðina fyrir dóminum, að aðstæður á vettvangi hafi ekki veitt lögreglu ráðrúm til að stöðva för X með öðrum og viðurhlutaminni aðferðum, eins og með því að koma fyrir naglamottu á akstursleið bifreiðarinnar. Af þeim sökum eru ekki forsendur til að fallast á þann málatilbúnað stefnda að ökumaður sérsveitarbifreiðarinnar beri ábyrgð á árekstrinum með saknæmri og ólögum háttsemi. Verður stefnda því gert að bera fulla ábyrgð á árekstri ökutækisins X við sérsveitarbifreiðina Z.

Að því er varðar árekstur lögreglubifreiðarinnar Y þegar hún keyrði aftan á bifreiðina X og mat á sök ökumanns þar, þá gildi sú regla samkvæmt 1. mgr. 36. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 þegar atvik málsins áttu sér stað að ökuhraða bar jafnan að miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Var þar kveðið á um að ökumaður skyldi miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Í ákvæðinu var sérstaklega kveðið á um að hraðinn mætti aldrei verða meiri en svo að ökumaður hefði fullt vald á ökutækinu og gæti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan sem hann sæi yfir og áður en kæmi að hindrun sem gera mætti ráð fyrir.

Ljóst er að samkvæmt framangreindu ákvæði 36. gr. umferðarlaga bar ökumanni lögreglubifreiðarinnar Y almennt að gæta þess að nægilegt bil væri á milli bifreiðarinnar og þeirra bifreiða sem óku fyrir framan bifreiðina. Aðstæður við árekstur bifreiðanna í þessu máli voru hins vegar óvenjulegar, enda höfðu lögreglumenn fengið þau sérstöku fyrirmæli frá varðstjóra að stöðva akstur X með ákeyrslu. Þegar litið er til atvika málsins og þeirrar almannahættu sem stafaði af aksturslagi X verður að telja að slík fyrirmæli varðstjóra hafi verið í eðlilegu samræmi við tilefnið. Með vísan til þeirra lögmætu fyrirmæla sem lögreglumaðurinn sem ók Y hafði fengið til að stöðva þá stórfelldu hættu sem uppi var í málinu verður að telja að hann hafi haft réttmæta ástæðu til að halda sig nærri bifreiðinni. Við þessar aðstæður verður honum því ekki virt það til sakar þótt hann hafi ekki náð að stöðva bifreiðina áður en hún rakst á X.

Í samræmi við það sem að framan er rakið verður fallist á kröfu stefnanda í þessu máli um að viðurkennd verði með dómi full og óskipt bótaskylda stefnda á grundvelli lögboðinnar ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar X vegna tjóns á lögreglubifreiðunum Y og Z sem rakið verður til árekstrar 13. júní 2018. Að sama skapi er öllum kröfum stefnda hafnað. Í ljósi þessarar niðurstöðu verður stefnda gert að greiða stefnanda allan kostnað af rekstri málsins, sbr. 1. mgr. 130. gr. Málsaðilar hafa lagt þann kostnað í mat dómsins en í ljósi umfangs málsins telst hann hæfilega ákveðinn 1.240.000 kr.

Kjartan Bjarni Björgvinsson héraðsdómari kveður upp þennan dóm.

Dómsorð:

Viðurkennd er með dómi full og óskipt bótaskylda stefnda, Sjóvár-Almennra trygginga hf., á grundvelli lögboðinnar ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar X vegna tjóns á lögreglubifreiðunum Y og Z sem rakið verður til árekstrar 13. júní 2018. Stefndi greiði stefnanda, embætti ríkislögreglustjóra, alls 1.240.000 krónur í málskostnað.

Kjartan Bjarni Björgvinsson