

## Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 27. apríl 2022

Mál nr. E-1091/2021:

**A**

*(Auður Jónsdóttir lögmaður)*

**gegn**

**Verði tryggingum hf. og**

*(Magnús Hrafn Magnússon lögmaður)*

**íslenska ríkinu aðallega og**

*(Rakel Jensdóttir lögmaður)*

**Sjóvá-Almennum tryggingum hf. til vara**

*(Kristín Edwald lögmaður)*

### Dómur

1. Mál þetta, sem var dómtekið 30. mars 2022, var höfðað 24. febrúar 2021 af A, [...], aðallega gegn Verði tryggingum hf., [...], og íslenska ríkinu, en til vara gegn Sjóvá-Almennum tryggingum hf., [...].
2. Stefnandi krefst þess aðallega að viðurkennd verði „full og óskipt bótaábyrgð aðalstefndu á líkamstjóni sem stefnandi varð fyrir vegna umferðarslyss [...] er lögreglubifreiðinni B, sem váttryggð er hjá aðalstefnda Verði, var ekið aftan á bifreið sem stefnandi ók, C, með þeim afleiðingum að hún lenti utan vegar og hann hálsbrotnaði.“ Til vara er krafist viðurkenningar á því að aðalstefndi íslenska ríkið beri bótaábyrgð á líkamstjóni sem stefnandi varð fyrir í kjölfar aðgerða lögreglu.
3. Verði ekki fallist á kröfur stefnanda á hendur aðalstefndu krefst stefnandi þess að viðurkennt verði að hann eigi rétt til greiðslu skaðabóta úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar C hjá varastefnda vegna líkamstjóns sem hann varð fyrir [...].
4. Stefnandi krefst í öllum tilvikum málskostnaðar úr hendi stefndu, eins og mál þetta væri eigi gjafsóknarmál.
5. Aðalstefndi Vörður tryggingar hf. krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda, en til vara að bótaréttur hans verði skertur samkvæmt mati dómsins. Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda.
6. Aðalstefndi íslenska ríkið krefst sýknu af kröfum stefnanda. Þá er aðallega krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda, en til vara að málskostnaður verði látinn niður falla.
7. Varastefndi krefst sýknu og málskostnaðar úr hendi stefnanda.

*Helstu málsatvik*

8. Mál þetta verður rakið til atviks [...] þegar stefnandi, sem var ökumaður bifreiðarinnar C, slasaðist eftir að lögreglubifreiðin B ók á bifreið hans. Lögreglubifreiðin var á þessum tíma tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá aðalstefnda Verði tryggingum hf. Bifreið stefnanda var aftur á móti tryggð lögboðnum tryggingum hjá varastefnda.
9. Samkvæmt gögnum málsins er aðdragandi árekstursins sá að lögreglu barst tilkynning frá fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjóra um að stefnandi væri að ráðast á heimili sitt með vinnugrófu, en innan dyra væri kona hans og börn. Lögregla lagði af stað á vettvang á tveimur bifreiðum. Á leiðinni bárust upplýsingar um að stefnandi væri farinn ölvaður af vettvangi og æki [...]. Fram kemur í lögregluskýrslu, sem er meðal gagna málsins, að um klukkan 18:44 hafi lögregla mætt bifreið af fyrrgreindri tegund á [...] og hafi stefnandi verið ökumaðurinn. Bifreiðinni hafi verið ekið á 114 km hraða á klst. á vegarkafli þar sem hámarkshraði sé 90 km/klst. Ökumanninum hafi verið gefið merki um að stöðva aksturinn með forgangsljósum og sírenum, en hann ekki orðið við því og haldið akstrinum áfram. Upplýsti lögregla þá fjarskiptamiðstöð um að eftirför væri hafin og fékk jafnframt upplýsingar um að stefnandi væri mjög staðkunnugur í uppsveitum. Segir í lögregluskýrslunni að stefnandi hafi yfirleitt ekið á 80–95 km hraða og rásað mikið á veginum. Á [...] hafi verið ákveðið að reyna að stöðva akstur stefnanda með því að loka hann inni á milli tveggja lögreglubifreiða. Því er nánar lýst að ökumaður annarrar bifreiðarinnar hafi reynt að aka fram úr stefnanda, en um klukkan 18:46, þegar hin lögreglubifreiðin hafi verið komin vinstra megin við bifreið stefnanda, hafi hann reynt að aka utan í bifreiðina. Hafi ökumaður lögreglubifreiðarinnar neyðst til að aka út af veginum austan megin, en komist aftur upp á veginn. Stefnandi hafi jafnframt misst stjórn á bifreið sinni og ekið út af vestan megin, en náð að komast aftur upp á veginn og haldið akstrinum áfram.
10. Því er nánar lýst í lögregluskýrslunni að stefnandi hafi ekið af [...] og [...]. Hann hafi svo beygt inn á [...] og lögreglan ítrekað reynt að ná sambandi við hann með kallkerfi bifreiðarinnar. Þær tilraunir hafi ekki borið árangur. Umferð hafi verið aðvífandi á meðan á eftirför stóð og hafi lögregla talið mikla hættu skapast fyrir aðra ökumenn vegna aksturslags stefnanda sem var mjög rásandi á veginum. Fram kemur að við [...]hafi verið ákveðið að skipta um ökumann í annarri lögreglubifreiðinni og hafi ætlunin verið að sá lögreglumaður sem tók við akstrinum myndi freista þess að stöðva bifreið stefnanda með því að aka utan í afturenda bifreiðarinnar. Hafi fjarskiptamiðstöð verið upplýst um þetta. Þegar lögreglubifreiðin hafi nálgast bifreið stefnanda hafi hann ekið yfir á rangan vegarhelming og ljóst verið að hann hygðist ekki hleypa lögreglunni fram fyrir sig. Þegar lögreglubifreiðinni hafi verið ekið á eftir stefnanda hafi hann ítrekað hemlað snögglega. Vísað er til þess að á myndbandsupptöku megi sjá að um

klukkan 19:00 hafi lögreglubifreið verið ekið utan í afturenda bifreiðar stefnanda vinstra megin með þeim afleiðingum að hann missti stjórn á bifreiðinni og hún valt út af veginum. Fram kemur í skýrslunni að bifreið stefnanda hafi oltið eina veltu og lent á hjólunum um 20 metrum norðan vegarins. Fjarskiptamiðstöð hafi verið upplýst um að akstur bifreiðarinnar hefði verið stöðvaður og hafi verið óskað eftir sjúkrabifreið. Þá segir að stefnandi hafi verið dreginn út úr bifreiðinni farþegamegin. Hann hafi verið með sjáanlegan skurð á höfði og mikla blæðingu. Hann hafi verið rólegur, með fulla meðvitund en ekki svarað ávarpi. Finna hafi mátt áfengisfnyk frá vitum hans. Sjúkrabifreið kom á vettvang klukkan 19:16 og var stefnandi síðan fluttur með þyrlu á [...].

11. Blóðsýni voru tekin úr stefnanda við komu á bráðamóttöku. Samkvæmt rannsókn Rannsóknarstofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði voru 1,72 prómill áfengis í blóði stefnanda. Stefnandi var lagður inn á gjörgæslu og fékk lögregla daginn eftir upplýsingar um að hann væri hálsbrotinn.
12. Ökumaður lögreglubifreiðarinnar sem ók á stefnanda var ákærður vegna atviksins með ákæru héraðssaksóknara [...]. Honum var gefið að sök að hafa valdið líkamsmeiðingum af gáleysi og sakaður um brot í opinberu starfi, sbr. 132. gr. og 219. gr., sbr. 138. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Með dómi [...] í máli nr. [...] var lögreglumadurinn sýknaður. Í dóminum er rakinn framburður ákærða og ýmissa vitna, þar með talið annarra lögreglumanna sem tóku þátt í aðgerðinni. Í niðurstöðu dómsins er vísað til þess að þegar ákveðið var að beita umræddri aðgerð hafi önnur úrræði verið fullreynd. Hafi verið ljóst að stefnandi væri sem ökumaður bifreiðarinnar hættulegur sjálfum sér og öllum vegfarendum. Það sé mat dómsins að ákvörðun um að stöðva aksturinn með þeim hætti sem gert var hafi verið eðlileg eins og á stóð, en samkvæmt framburði vitna sé aðferðinni beitt hér á landi og hafi lögreglumadurinn fengið þjálfun í notkun aðferðarinnar. Þá hafi ákvörðun um staðarval til að stöðva aksturinn verið yfirveguð, vönduð og vel undirbúin, meðal annars með hliðsjón af hættulegum vegarkafla fram undan. Var því ekki talið sýnt fram á að ákærði hefði ekki gætt lögmætra aðferða við aðgerðina og hefði hún verið í samræmi við meginreglur III. kafla lögreglulaga nr. 90/1996. Talið var að ákærði hefði við lögregluaðgerðina gætt allra sjónarmiða sem máli skiptu og staðið rétt að henni.
13. Með ákæru héraðssaksóknara [...] var stefnandi ákærður fyrir ýmis hegningar- og sérrefsilagabrot með því að hafa ekið undir áhrifum áfengis án þess að sinna fyrirmælum lögreglu um að stöðva bifreiðina, án nægilegrar tillitssemi og varúðar og án þess að gefa stefnuljós, nota öryggisbelti og miða ökuhraða við aðstæður og hraðatakmarkanir. Tekið var fram að með akstrinum hefði hann raskað umferðaröryggi á alfaraleið. Brotin voru meðal annars talin varða við 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og

ákvæði þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 og lögreglulaga nr. 90/1996. Stefnandi var jafnframt ákærður fyrir brot gegn valdstjórninni og hættubrot, sbr. 1. mgr. 106. gr. og 4. mgr. 220. gr. almennra hegningarlaga, með því að hafa ekið í veg fyrir lögreglubifreið og hemlað tvisvar, en með því hefði hann leitast við að hindra framkvæmd skyldustarfa lögreglu og stofnað lífi og heilsu lögreglumanna í augljósan háska. Með dómi [...] í máli [...] var stefnandi sakfelldur fyrir þau brot sem greinir í ákæru og honum gerð refsing. Í niðurstöðu dómsins kemur meðal annars fram að stefnandi hafi með aksturslagi og framferði sínu skapað ótvíræða hættu fyrir aðra vegfarendur og sé hafið yfir skynsamlegan vafa að hann hafi raskað umferðaröryggi á alfaraleið. Þá er vísað til þess að stefnandi hafi sveigt á ríflega 90 km hraða í veg fyrir lögreglubifreið með þeim afleiðingum að hún fór út af veginum. Nokkru síðar hafi stefnandi ítrekað nauðhemlað á meðan lögreglubifreiðin var fyrir aftan bifreið hans. Hafi þetta framferði verið ófyrirleitið og til þess fallið að stofna lífi og heilsu lögreglumannanna í augljósan háska.

14. Meðal gagna málsins er tölvubréf frá varastefnda frá 16. maí 2019 þar sem fram kemur að ekki sé fallist á greiðslu bóta úr slysaftryggingu ökumanns bifreiðarinnar C. Vísað er til þess að áður en tjónþoli leiti í slysaftryggingu ökumanns þurfi hann að leita eftir greiðslu bóta úr ábyrgðartryggingu þess ökutækis sem olli tjóninu, það er ábyrgðartryggingu lögreglubifreiðarinnar.
15. Með bréfi 10. janúar 2020 krafði stefnandi aðalstefnda íslenska ríkið um bætur vegna líkamstjóns sem hann varð fyrir umrætt sinn. Þeirri kröfu var hafnað með bréfi 22. september sama ár. Ekki verður séð að stefnandi hafi beint kröfu að aðalstefnda Verði tryggingum hf. fyrr en með birtingu stefnu í þessu máli.

## II

### *Helstu málsástæður og lagarök stefnanda*

16. Stefnandi byggir á því að hann hafi orðið fyrir líkamstjóni við árekstur við lögreglubifreiðina. Hann hafi verið fluttur með sjúkraflugi [...] og reynst vera hálsbrotinn. Í fyrstu hafi verið útlit fyrir að hann væri lamaður fyrir neðan háls, en lömunin hafi gengið til baka. Stefnandi hafi þó ekki jafnað sig á líkamlegum afleiðingum slyssins og muni líklega aldrei gera það. Vísað er til mats D á starfsorku stefnanda frá [...], en þar sé líkamstjóni stefnanda lýst og komi fram að hann búi við skerta starfsorku vegna afleiðinga slyssins.
17. Krafa stefnanda á hendur aðalstefndu er byggð á 89. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 þar sem fram komi að hljótist tjón af árekstri bifreiða skiptist tjónið á þær að tiltölu við sök þeirra sem hlut eigi að máli með hliðsjón af atvikum öllum. Sem eigandi ökutækisins B beri aðalstefndi íslenska ríkið bótaábyrgð, sbr. einnig 90. gr. sömu laga. Til stuðnings greiðsluskyldu aðalstefnda Varðar trygginga hf. er vísað til 1. mgr. 95. gr.

þágildandi umferðarlaga og þess að ökutækið var á slysdegi tryggt lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá félaginu.

18. Stefnandi byggir á því að lögreglumaðurinn sem ók bifreiðinni beri einn ábyrgð á árekstrinum, enda hafi hann af ásetningi ekið aftan á vinstri hlið bifreiðar stefnanda í þeim tilgangi einum að hann myndi missa stjórn á henni eða hún ylti. Ekki sé um hefðbundna aðferð lögreglu við að stöðva ökutæki að ræða. Jafnvel þó að héraðsdómur hafi sýknað lögreglumanninn af ákæru vegna brots í starfi leysi það ekki aðalstefnda íslenska ríkið, sem eiganda bifreiðarinnar, undan ábyrgð á árekstrinum á grundvelli 89. gr. umferðarlaga. Bent er á að ökumaður geti borið ábyrgð á grundvelli ákvæðisins þó að hann hafi hvorki gerst sekur um gáleysi né brot gegn umferðarlögum, svo sem ef hann ekur á aðra bifreið til að forða öðrum árekstri. Það hafi því ekki þýðingu fyrir ábyrgð aðalstefndu þó að lögreglumaðurinn hafi verið sýknaður í fyrrnefndu máli. Lögreglumaðurinn hafi haft ásetning til að keyra á bifreið stefnanda og verði áreksturinn eingöngu rakinn til þess.
19. Verði ekki talið að slysið falli undir ábyrgðarreglu 89. gr. þágildandi umferðarlaga byggir stefnandi á því að aðalstefndi íslenska ríkið, beri skaðabótaábyrgð á tjóni hans á grundvelli vinnuveitendaábyrgðar þar sem lögreglumaðurinn hafi valdið stefnanda tjóni með saknæmri háttsemi. Áréttað er að lögreglumaðurinn hafi af ásetningi ekið aftan á bifreið stefnanda og valdið honum miklu líkamstjóni. Þá hafi hann gengið lengra en nauðsyn bar til, auk þess sem ekki sé um að ræða hefðbundna aðferð við að stöðva ökutæki sem sé kennd lögreglumönnum, sbr. til hliðsjónar 13. gr. lögreglulaga nr. 90/1996. Tekið er fram að sönnunarmat sé ólíkt í skaðabótamáli, eins og því sem hér er til umfjöllunar, og sakamáli.
20. Verði ekki fallist á kröfur gegn aðalstefndu er þess krafist að viðurkennt verði að tjón stefnanda sé bótaskyld úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar C hjá varastefnda, sbr. 92. gr. þágildandi umferðarlaga. Skilyrði ákvæðisins séu uppfyllt enda hafi stefnandi orðið fyrir líkamstjóni af völdum slyss sem varð við stjórn ökutækis.
21. Tekið er fram að jafnvel þó að áfengi hafi mælst í blóði stefnanda þegar slysið varð verði áreksturinn ekki rakinn til áfengisáhrifa eða gáleysis hans. Sé litið til framlagðra myndbandsupptaka virðist stefnandi þvert á móti hafa haft fulla stjórn á bifreið sinni og hafi það einnig verið upplifun hans. Samkvæmt rannsókn lögreglu hafi vínandamagn í blóði stefnanda numið 1,72%, en hann hafi á þeim tíma verið vanur drykkju áfengis og áhrifin því verið minni en ella. Þá hafi hann verið rólegur er lögregla kom að honum slösuðum og aksturslag hans ekki gefið til kynna að hann væri ölvaður. Áréttað er að eina ástæða slyssins hafi verið sú að lögreglubifreið var af ásetningi ekið aftan á bifreið stefnanda, en honum verði ekki kennt um það. Sé stórkostlegu gáleysi stefnanda ekki til

að dreifa og er röksemdum varastefnda sem byggjast á 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga mótmælt.

22. Hvað varðar lagarök vísar stefnandi einkum til 89. gr., 90.–93. gr. og 95. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987, almennra reglna skaðabótaréttarins og III. kafla lögreglulaga.

### III

*Helstu málsástæður og lagarök aðalstefnda Varðar trygginga hf.*

23. Aðalstefndi Vörður tryggingar hf. byggir í fyrsta lagi á því að ábyrgðartryggingu vegna lögreglubifreiðarinnar B sé eingöngu ætlað að ná til bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis í skilningi 91. gr. þágildandi umferðarlaga. Um hafi verið að ræða lögmæta aðgerð lögreglu þar sem árekstur varð þegar lögreglan reyndi að stöðva bifreið stefnanda. Hafi lögreglubifreiðin verið notuð sem búnaður á borð við vegartálma og ekki verið um hefðbundna notkun ökutækis að ræða. Verði talið að árekstur hafi valdið því að stefnandi ók út af veginum falli atvikið því utan gildissviðs ábyrgðartryggingarinnar.
24. Verði talið að um notkun ökutækis hafi verið að ræða byggir aðalstefndi á því að fella beri alla ábyrgð vegna slyssins á stefnanda, sbr. 89. gr. þágildandi umferðarlaga. Ósannað sé að stefnandi hafi misst stjórn á bifreið sinni vegna ákeyrslu lögreglubifreiðarinnar. Af gögnum málsins og framburði megi sjá að stefnandi hafi ítrekað nauðhemlað og ekið mjög ógætilega í aðdraganda slyssins, þar með talið sveigt á milli akreina og ekið út af veginum. Þá hafi stefnandi verið verulega ölvaður, í miklu ójafnvægi og brotið fjölda umferðarreglna við aksturinn.
25. Samkvæmt orðalagi 89. gr. þágildandi umferðarlaga beri annars vegar að meta ábyrgð á grundvelli sakar þeirra sem hlut eiga að máli og hins vegar með hliðsjón af atvikum öllum. Greiðsluskylda aðalstefnda sé ekki fyrir hendi nema sýnt sé fram á að stefnandi eigi skaðabótakröfu samkvæmt almennum reglum gegn skráðum eiganda bifreiðarinnar, sbr. einnig 2. mgr. 90. gr. þágildandi umferðarlaga. Ökumaður lögreglubifreiðarinnar B hafi ekki sýnt af sér saknæma háttsemi og hafi lögreglan hvorki brotið gegn skráðum né óskráðum reglum við aðgerðir sínar. Horfa verði til aðdraganda árekstursins og grófra brota stefnanda á háttennisreglum umferðarlaga. Sök stefnanda sé augljós og veruleg, en um ofsaakstur hafi verið að ræða. Stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og jafnvel ásetning til að skaða lögreglumenn. Verði tjón stefnanda eingöngu rakið til saknæmrar og ólögmætrar háttsemi hans sjálfs.
26. Aðalstefndi vísar til þess að áður hafi verið fjallað um atvik þessa máls fyrir dómi, það er í sakamáli sem var höfðað gegn lögreglumanninum sem ók bifreiðinni og í sakamáli gegn stefnanda. Umræddir dómar hafi fullt sönnunargildi um þau málsatvik sem þar sé lýst, sbr. 4 mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Ekki þurfi að fjölýrða um þá alvarlegu hættu sem stafaði af aksturslagi stefnanda, en hún hafi verið bráð

gagnvart stefnanda sjálfum, lögreglumönnum og öðrum vegfarendum. Af fyrirbyggjandi gögnum og dómsniðurstöðum sé ljóst að aðgerðir lögreglu hafi verið réttlætunarlegar eins og atvikum var háttáð, sem og að gætt hafi verið meðalhófs og viðurkenndum aðferðum fylgt. Áður en ákveðið hafi verið að aka á bifreið stefnanda hafi önnur úrræði verið fullreynd. Þá hafi verið talið einsýnt að stefnandi ætlaði sér ekki að bregðast við fyrirmælum lögreglu á nokkurn hátt. Jafnframt hafi því verið slegið föstu í fyrrgreindu sakamáli að lögregluaðgerðin hefði verið í samræmi við meginreglur III. kafla lögreglulaga og að lögreglumaðurinn hefði gætt allra sjónarmiða sem máli skiptu.

27. Aðalstefndi leggur áherslu á að stefnanda hafi verið skylt að hlýða fyrirmælum lögreglu, sbr. til dæmis 15. og 19. gr. lögreglulaga, sem og 3. mgr. 5. gr. þágildandi umferðarlaga. Þá hafi aksturslag og háttarni stefnanda falið í sér augljóst almannahættubrot, sbr. 168. gr., sbr. 4. mgr. 220. gr., almennra hegningarlaga. 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 við þær aðstæður sem hér um ræðir enda sé brýn ástæða til, sbr. til dæmis 7. gr. reglnanna. Þá sé lögreglu með 14. og 15. gr. lögreglulaga veitt heimild til að grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að koma í veg fyrir að óhlýðni við fyrirmæli valdi tjóni eða skapi almenningi hættu, sbr. einnig 1. gr. sömu laga. Samkvæmt 4. mgr. 15. gr. lögreglulaga sé lögreglu til að mynda heimilt 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. Aðgerðir lögreglu hafi einnig átt sér stoð í sjónarmiðum neyðarréttar, enda hafi almenningi stafað brýn og bráð hætta af athöfnum ökumannsins, sbr. 13. gr. almennra hegningarlaga. Þegar ljóst sé að ökumaður hyggst ekki stöðva för og aksturslag hans skapar augljósa hættu sé lögreglu jafnframt heimilt að stöðva för hans á grundvelli heimildar til að beita nauðvörn í 12. gr. sömu laga.
28. Aðalstefndi leggur áherslu á að heimild lögreglu til þeirra aðgerða sem um ræðir hafi verið skýr og verði þær ekki metnar til sakar í skilningi 89. gr. þágildandi umferðarlaga. Hins vegar hafi saknæm háttsemi stefnanda verið á háu stigi og hafi hann verið ófær um að stýra ökutæki vegna ölvunar, sbr. m.a. 3. mgr. 45. gr. þágildandi umferðarlaga. Röksemdum um að stefnandi hafi verið vanur áfengisdrykkju og því ekki um saknæma háttsemi að ræða er mótmælt. Verði talið að lögregla hafi valdið árekstrinum með saknæmum hætti er byggt á því að aðgerðirnar hafi verið réttlætunarlegar vegna reglna skaðabótaréttar um hlutrænar ábyrgðarleysisástæður, sbr. fyrri umfjöllun, og teljist því ekki vera saknæmar í skilningi 89. gr. þágildandi umferðarlaga.
29. Verði ekki fallist á framangreindrar röksemdir byggir aðalstefndi á því að fella eigi bótarétt stefnanda úr ábyrgðartryggingu ökutækisins niður vegna eigin sakar hans, sbr. almennar reglur skaðabótaréttar, sbr. einnig 2. mgr. 90. gr. og 2. mgr. 88. gr. þágildandi

umferðarlaga. Áréttað er að slysið verði rakið til ölvunar stefnanda og aksturslags hans sem fól í sér stórkostlegt gáleysi, en það leiði til brottfalls hugsanlegrar bótaskyldu en til vara til skerðingar á bótarétti.

#### IV

##### *Helstu málsástæður og lagarök aðalstefnda íslenska ríkisins*

30. Aðalstefndi íslenska ríkið mótmælir því að ljóst sé að stefnandi hafi orðið fyrir líkamstjóni við áreksturinn, enda skorti gögn því til stuðnings. Því er einnig mótmælt sem ósönnuðu að stefnandi hafi ekki jafnað sig líkamlega á afleiðingum slyssins og muni líklega aldrei gera það. Til þess að höfða viðurkenningarmál samkvæmt 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 verði stefnandi að leiða nægar líkur að því að hann hafi orðið fyrir tjóni og gera grein fyrir því í hverju tjón hans felst og hver tengsl þess séu við atvik máls. Málalíbúnaður stefnanda uppfyllti vart þessar kröfur eða áskilnað 2 mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um lögvarða hagsmuni.
31. Hvað varðar röksemdir fyrir bótaábyrgð aðalstefnda samkvæmt 89. gr. þágildandi umferðarlaga er tekið fram að meta skuli ábyrgð með hliðsjón af atvikum öllum. Ekki sé unnt að afmarka mat á ábyrgð við árekstursstund heldur þurfi að taka tillit til aðdraganda árekstursins. Þá verði sök eingöngu felld á aðalstefnda sé talið sannað að ökumaður umræddrar lögreglubifreiðar hafi valdið árekstrinum með saknæmum og ólögumætum hætti. Sömu sjónarmið eigi við hvað varðar mat á því hvort skilyrði vinnuveitendaábyrgðar séu fyrir hendi. Því er alfarið mótmælt að það hafi verið ásetningur lögreglumannsins að stefnandi myndi missa stjórn á bifreiðinni eða hún velta. Aðgerðir lögreglu hafi falið í sér notkun ökutækis í skilningi 91. gr. þágildandi umferðarlaga, en ekki hafi verið um að ræða saknæma háttsemi í andstöðu við skráðar eða óskráðar reglur. Þessu til stuðnings er vísað í fyrrgreindan dóm [...] þar sem lögreglumaðurinn sem ók lögreglubifreiðinni var sýknaður af ákæru fyrir líkamsmeiðingar af gáleysi og brot í opinberu starfi. Lögð er áhersla á að það hafi verið niðurstaða dómsins að þegar ákveðið var að stöðva akstur stefnanda hafi önnur úrræði verið fullreynd. Þannig hafi aðgerðaleysi og óbein eftirför ekki verið valkostur fyrir lögreglu. Með hliðsjón af aðstæðum öllum hafi verið rétt staðið að lögreglu aðgerðinni og hún farið fram í samræmi við meginreglur III. kafla lögreglulaga.
32. Lögð er áhersla á að aðgerðir lögreglu hafi miðað að því að stöðva akstur ölvaðs ökumanns sem var stórhættulegur bæði sjálfum sér og öðrum vegfarendum. Með fyrrgreindum dómi [...] hafi stefnandi verið sakfelldur fyrir brot gegn 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga, sbr. 4. mgr. 220. gr. sömu laga, auk fjölmargra ákvæða sérrefsilaga. Þetta styðji að aðgerðir lögreglu hafi ekki gengið lengra en nauðsyn bar til miðað við aðstæður, enda hafi ekkert bent til þess að stefnandi myndi stöðva bifreiðina sjálfur. Áður hafi verið leitast við að fá stefnanda til að stöðva aksturinn með

forgangsljósum og sírenum. Hafi stefnandi meðal annars farið yfir á rangan vegarhelming og í veg fyrir lögreglubifreið sem komst naumlega undan árekstri með því að aka út af veginum. Hafi því ekki verið brotið gegn 13. gr. lögreglulaga.

33. Aðalstefndi bendir á að ríkir almannahagsmunir standi til þess að stefndi verði ekki talinn bera ábyrgð á tjóni sem kann að verða þegar brýn nauðsyn stendur til að stöðva ökutæki og það er gert með lögmætum hætti. Skaðabótaábyrgð við slíkar aðstæður kunni að hafa áhrif á ákvarðanir um það hvort ráðast eigi í nauðsynlegar og lögmætær aðgerðir til þess að koma í veg fyrir að stórfelld hætta skapist í umferðinni. Lögð er áhersla á að áreksturinn verði ótvírætt rakinn til ásetnings og stórfellds gáleysis stefnanda sjálfs sem ók undir áhrifum áfengis og stöðvaði ekki bifreið sína þrátt fyrir augljós tilmæli lögreglu. Aðalstefndi beri ekki ábyrgð á ætluðu tjóni stefnanda, hvorki á grundvelli 89. gr. þágildandi umferðarlaga né á grundvelli reglu skaðabótaréttar um vinnuveitendaábyrgð.

## V

### *Helstu málsástæður og lagarök varastefnda*

34. Varastefndi vísar til þess að um hafi verið að ræða lögregluaðgerðir sem ekki falli undir notkun ökutækis í skilningi 91. gr. þágildandi umferðarlaga. Þegar af þeirri ástæðu séu ekki uppfyllt skilyrði til greiðslu úr slysatryggingu ökumanns, sbr. 92. gr. sömu laga. Eingöngu sé ætlunin að bæta tjón sem verði vegna eðlilegrar notkunar ökutækis og hafi það verið staðfest í fjölda dóma. Hefði lögreglan allt eins getað notað önnur tæki eða tól til að stöðva bifreið stefnanda, svo sem gaddamottur eða þylu. Áréttað er að gildissvið 92. gr. þágildandi umferðarlaga sé tengt notkunarhugtaki 88. gr. sömu laga.
35. Varastefndi byggir einnig á því að rekja megi slysið til ölvunar, ásetnings eða stórkostlegs gáleysis stefnanda, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004. Sé bótaréttur því ekki fyrir hendi og beri að sýkna varastefnda. Ölvun stefnanda hafi verið svo mikil að hann hafi verið algjörlega óhæfur til að aka bifreið, sbr. niðurstöðu rannsóknar á blóðsýni, sbr. 3. mgr. 45. gr. þágildandi umferðarlaga. Það sé skýrt af dómaframkvæmd að bótaréttur geti fallið niður vegna ölvunar í tilfellum sem þessum. Það sé einnig ljóst að aksturslag og hegðun stefnanda hafi falið í sér ásetning eða stórkostlegt gáleysi. Stefnandi hafi ekki sinnt tilmælum lögreglu um að stöðva bifreiðina og ekið langt yfir leyfilegum hámarkshraða, auk þess sem hann hafi rásað á veginum og reynt að aka á lögreglubifreið. Þá hafi hann nokkrum sinnum ekið á öfugum vegarhelmingi, þar með talið við blindhæðir. Vegna þessarar háttsemi stefnanda hafi hann hvað sem öðru líður glatað rétti sínum til bóta úr slysatryggingu ökumanns.

## IV

### *Niðurstaða*

36. Ágreiningur aðila lýtur að því hvort stefnandi eigi rétt á bótum vegna tjóns sem hann varð fyrir þegar lögreglubifreiðinni B var ekið á bifreið stefnanda hinn [...]. Krafa á hendur aðalstefndu er byggð á 89. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987, en bifreiðin er í eigu aðalstefnda íslenska ríkisins og tryggð lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá aðalstefnda Verði tryggingum hf. Jafnframt er byggt á því að aðalstefndi beri skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda á grundvelli vinnuveitendaábyrgðar þar sem lögreglumaðurinn sem ók bifreiðinni hafi sýnt af sér saknæma háttsemi. Krafa á hendur varastefnda er byggð á því að stefnandi eigi rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns, sbr. 92. gr. þágildandi umferðarlaga, en bifreið hans var tryggð lögboðnum tryggingum hjá varastefnda á þeim tíma sem um ræðir.
37. Stefnandi hefur kosið að beina kröfu um viðurkenningu á bótaskyldu að stefndu, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991. Það liggur fyrir að stefnandi var fluttur með sjúkraflugi á [...] eftir slysið og að hann reyndist vera hálsbrotinn. Þá hefur stefnandi lagt fram læknisfræðileg gögn sem styðja að hann hafi orðið fyrir líkamstjóni vegna atviksins og búi við skerta starfsorku. Verður því talið að stefnandi hafi leitt nægar líkur að tjóni sem verður rakið til þess atviks sem hér er til skoðunar til þess að geta beint viðurkenningarkröfu að stefndu. Getur því ekki komið til frávísunar málsins á grundvelli ábendinga aðalstefnda íslenska ríkisins.
38. Stefnanda og aðalstefnda Vörð tryggingar hf. greinir á um hvort tjón stefnanda hafi hlotist af notkun bifreiðarinnar sem skráningarskylds ökutækis í skilningi 89. og 91. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Af dómaframkvæmd verður ráðið að það hafi meginþýðingu við mat á því hvort orsakatengsl séu á milli tjóns og notkunar bifreiðar hvort tjónið verði rakið til hættueiginleika bifreiða sem ökutækja, sbr. til dæmis dóm Hæstaréttar 31. mars 2015 í máli nr. 671/2014. Þá hefur almennt verið talið að um notkun í skilningi umferðarlaga sé að ræða ef bifreið á hreyfingu veldur tjóni, sbr. dóm Landsréttar 5. nóvember 2021 í máli nr. 436/2020. Að virtum atvikum verður að telja ótvírætt að tjón stefnanda verði rakið til notkunar ökutækisins B, enda varð það þegar lögreglubifreiðinni var ekið á bifreið stefnanda i kjölfar þeirrar eftirfarar sem áður hefur verið lýst.
39. Fram kemur í 89. gr. þágildandi umferðarlaga að hljótist tjón af árekstri vélknúinna ökutækja skiptist tjónið á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Verður þannig meðal annars að horfa til aðdraganda þess að áreksturinn varð, háttsemi stefnanda og aðgerða lögreglunnar, þar með talið hvort gengið hafi verið lengra en nauðsynlegt var þegar ákveðið var að aka á bifreið stefnanda í því skyni að stöðva för hennar.
40. Eins og rakið hefur verið barst lögreglu tilkynning um að stefnandi væri að ráðast á heimili sitt með vinnugröfu og að fjölskylda hans væri innandyra. Nokkru síðar fékk

lögregla upplýsingar um að stefnandi væri ölvaður og hefði ekið nánar tilgreindri bifreið frá heimili sínu. Tvær lögreglubifreiðar fóru af stað og mættu bifreið stefnanda þar sem hann ók á 114 km hraða á klst. á vegarkafli þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. Lögregla leitaðist strax við að fá stefnanda til að stöðva bifreiðina með forgangsljósum og sírenum. Fram kom í aðilaskýrslu stefnanda fyrir dómi að hann hefði gert sér grein fyrir því að lögregla vildi að hann stöðvaði ökutækið, en hann hafi ekki viljað verða við því og haldið akstrinum áfram. Hófst þá eftirför sem stóð yfir í um 30 mínútur, en henni er lýst í frumskýrslu lögreglu og liggja einnig fyrir myndbönd úr upptökubúnaði þeirra tveggja lögreglubifreiða sem komu að aðgerðinni. Hvað varðar eftirförina og aðdraganda árekstursins er einnig til þess að líta að fyrir liggja dómar í tveimur sakamálum sem eiga rætur að rekja til sömu atvika, þ.e. [...] og [...]. Dómar þessir hafa sönnunargildi um þau málsatvik sem í þeim greinir nema hið gagnstæða sé sannað, sbr. 4. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991, en gerð hefur verið grein fyrir dómunum í liðum 12 og 13 að framan.

41. Þegar litið er til gagna málsins verður að leggja til grundvallar að stuttu eftir að eftirförin hófst hafi verið leitast við að stöðva akstur stefnanda með því að loka bifreiðina af á milli tveggja lögreglubifreiða. Þegar þetta var reynt sveigði stefnandi yfir á vinstri vegarhelming og í veg fyrir aðra lögreglubifreiðina sem neyddist til að aka út af veginum. Jafnframt verður lagt til grundvallar að stefnandi hafi á meðan á eftirförinni stóð rásað verulega, ítrekað ekið á röngum vegarhelmingi og á miðri akbraut milli akreina með gagnstæða akstursstefnu. Telja verður ljóst að veruleg hætta hafi stafað af aksturslagi stefnanda fyrir vegfarendur og aðrar bifreiðar, svo sem þær sem komu úr gagnstæðri átt. Því er lýst í gögnum málsins, sem og vitnaskýrslum lögreglumanna fyrir dómi, að ákveðið hafi verið að reyna að stöðva för stefnanda með því að aka á afturhorn bifreiðarinnar eftir að hann ók inn á [...]. Samkvæmt gögnum málsins og skýrslum lögreglumanna fyrir dómi var talið að um heppilegan og beinan vegarkafli væri að ræða, en jafnframt vissi lögregla að nokkru síðar tæki við vegarkafli með fjölda blindbeygja, einbreiðum brúm og erfiðum aðstæðum. Það liggur fyrir að lögreglan var í fjarskiptasambandi við varðstjóra og upplýsti um þessa ákvörðun, en hann gerði ekki athugasemdir við að ráðist yrði í þessa aðgerð.
42. Að virtum þeim upplýsingum sem liggja fyrir um háttsemi stefnanda, sem var ölvaður og skeyttu engu um tilmæli lögreglu, og þeirri almannahættu sem hann olli með akstri sínum telur dómurinn að lögreglan hafi haft fullt tilefni til að reyna að stöðva akstur hans. Við mat á sök stefnanda verður jafnframt að líta til þess að hann var með fyrrgreindum dómi [...] sakfelldur fyrir brot á almennum hegningarlögum, meðal annars fyrir að hafa með aksturslagi og framferði sínu skapað ótvíræða hættu fyrir aðra vegfarendur, raskað umferðaröryggi í alfaraleið og stofnað lífi og heilsu lögreglumanna í hættu. Hann var einnig sakfelldur fyrir ýmis brot gegn þágildandi umferðarlögum, svo

sem ölvunarakstur, hraðakstur og akstur án nægilegrar tillitssemi og varúðar. Við komu á [...] mældist áfengismagn í blóði stefnanda 1,72 prómill. Telja verður dóminn hafa 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 hér fyrir dómi sem hnekkir niðurstöðu dómsins um háttsemi stefnanda.

43. Kemur þá til skoðunar hvort þeir lögreglumenn sem stóðu að baki aðgerðinni hafi hagað sér með saknæmum hætti. Horfa verður til þess að lögreglu er falið það hlutverk að gæta almannaöryggis og halda uppi lögum og reglu, sbr. a-lið 2. mgr. 1. gr. lögreglulaga. Það er jafnframt 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, sbr. c-lið sama ákvæðis. Í samræmi við þetta hefur lögreglan ákveðnar heimildir 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. Í þessu skyni hefur lögregla heimild til að beita valdi við framkvæmd skyldustarfa sinna, sbr. 14. gr. sömu laga, en þó með þeim fyrirvara að aldrei má ganga lengra við beitingu valds en þörf er á hverju sinni.
44. Að virtum þeim gögnum sem liggja fyrir, sem og fyrrgreindum dómi [...], verður að leggja til grundvallar að almenningi hafi stafað veruleg hættu af háttsemi stefnanda. Hann var ölvaður og sýndi ótvírætt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn og með því að sinna ekki tilmælum lögreglu um að stöðva bifreiðina. Lögreglan hafði við þessar aðstæður svigrúm til að meta til hvaða aðgerða skyldi grípa en varð að gæta þess að ganga ekki lengra en þörf var, sbr. 2. málslíð 14. gr. lögreglulaga og sjónarmið um meðalhóf. Eins og rakið hefur verið virti stefnandi ítrekað að vettugi fyrirmæli lögreglu um að stöðva bifreiðina, auk þess sem hann stofnaði lífi og heilsu lögreglumanna í hættu með framferði sínu. Þá stofnaði hann öryggi annarra vegfarenda í stórfellda og augljósa hættu. Telja verður ljóst að stefnandi hafi ekki ætlað sér að stöðva bifreiðina sjálfviljugur og er það jafnframt í samræmi við aðilaskýrslu hans. Þá höfðu ýmis vægari úrræði verið reynd áður en ákveðið var að aka lögreglubifreiðinni á vinstra afturhorn bifreiðar stefnanda, svo sem notkun hljóðmerkja, kallkerfis og að hægja á bifreiðinni með því að loka hana á milli lögreglubifreiðanna. Ekki verður fallist á að aðgerðaleyfi lögreglu eða óbein eftirför hafi verið ásættanleg úrræði við þær aðstæður sem voru uppi, enda ótvírætt að öðrum vegfarendum stafaði hættu af akstri stefnanda og var erfiður vegkaflí fram undan. Að virtu framferði stefnanda, atvikum og aðstæðum að öðru leyti telur dómurinn að viðurhlutaminni úrræði í því skyni að stöðva för stefnanda hafi ekki verið tæk.
45. Þá er til þess að líta að með fyrrgreindum dómi [...] var sá lögreglumaður sem ók bifreiðinni umrætt sinn sýknaður af ákæru þar sem honum var gefið að sök að hafa

valdið líkamsmeiðingum af gáleysi og broti í opinberu starfi. Í niðurstöðu dómsins, sem hefur sönnunargildi um þau atvik sem þar voru lögð til grundvallar, sbr. 4. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991, var vísað til þess að þeirri aðferð sem um ræðir hefði verið beitt hér á landi, sem og að lögreglumaðurinn hefði fengið þjálfun í notkun aðferðarinnar og áður beitt henni við störf sín. Það liggur ekkert fyrir sem hnekkir þessu eða styður að umrædd aðgerð hafi verið í andstöðu við þau lög og reglur sem gilda um störf lögreglunnar. Verður því á móti lagt til grundvallar að gætt hafi verið að meginreglum III. kafla lögreglulaga og meðalhófi við framkvæmd aðgerðarinnar. Verður því ekki fallist á að ökumaður lögreglubifreiðarinnar eða lögreglan hafi sýnt af sér saknæma og ólögmæta háttsemi sem hafi valdið árekstrinum.

46. Að virtum öllum atvikum telur dómurinn að stefnandi beri að öllu leyti ábyrgð á þeim árekstri sem leiddi til líkamstjóns hans, sbr. 89. gr. þágildandi umferðarlaga. Verður því ekki fallist á að aðalstefndu beri ábyrgð á tjóni stefnanda á grundvelli ábyrgðartryggingar lögreglubifreiðarinnar, sbr. 88. til 90 gr. þágildandi umferðarlaga. Þá verður ekki heldur fallist á að aðalstefndi íslenska ríkið beri ábyrgð á tjóni stefnanda með vísan til vinnuveitendaábyrgðar, enda hefur áður verið komist að þeirri niðurstöðu að lögreglumenn hafi ekki valdið tjóni stefnanda með saknæmri háttsemi. Samkvæmt þessu verða aðalstefndu sýknaðir af kröfum stefnanda.
47. Kemur þá til skoðunar krafa stefnanda gegn varastefnda, sbr. 2. mgr. 19. gr. laga nr. 91/1991. Eins og rakið hefur verið er krafan byggð á því að stefnandi eigi rétt á bótum úr slysaftryggingu ökumanns þeirrar bifreiðar sem hann ók umrætt sinn, sbr. 92. gr. þágildandi umferðarlaga. Af hálfu varastefnda er byggt á því að fella beri bætur niður að öllu leyti á grundvelli 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga og skilmála váttryggingarinnar. Samkvæmt lagaákvæðinu má lækka eða fella niður ábyrgð váttryggjanda hafi váttryggður, í öðrum váttryggingum en líftryggingum, valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Hið sama á við ef váttryggður hefur valdið því að váttryggingaratburður varð með því að hlíta ekki varúðarreglum. Fram kemur að við úrlausn á þessum atriðum skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburður bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.
48. Eins og áður greinir mældist áfengismagn í blóði stefnanda 1,72 prómill við komu á bráðadeild og var hann því óhæfur til að stjórna ökutæki vegna ölvunar, sbr. 3. mgr. 45. gr. þágildandi umferðarlaga. Þá ók stefnandi yfir leyfilegum hámarkshraða og braut með ýmsum hætti gegn reglum umferðarlaga með aksturslagi sínu. Til þess er einnig að líta að stefnandi skapaði með háttsemi sinni verulega hættu fyrir vegfarendur, svo sem bifreiðar sem komu úr gagnstæðri átt, sem og fyrir þá lögreglumenn sem voru að sinna störfum sínum, sbr. jafnframt fyrrgreindan dóm [...]. Telur dómurinn þannig að stefnandi

hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi sem hafi leitt til þess að lögreglan greip til þeirrar aðgerðar að aka á vinstra afturhorn bifreiðar hans, en áður hefur verið komist að þeirri niðurstöðu að aðgerðin hafi verið lögmæt og í samræmi við sjónarmið um meðalhóf þar sem áður hafði verið reynt að stöðva för stefnanda með vægari úrræðum. Verður þannig talið að rekja megi atvikið til háttsemi stefnanda sjálfs og að sakarstigið sé með þeim hætti að skilyrði 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 séu uppfyllt til að fella niður ábyrgð varastefnda á líkamstjóni hans. Verður varastefndi því sýknaður af kröfum stefnanda.

49. Samkvæmt framangreindu verða bæði aðalstefndu og varastefndu sýknaðir af kröfum stefnanda. Þrátt fyrir þessa niðurstöðu þykir rétt að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu. Stefnandi nýtur gjafsóknar samkvæmt leyfi dómismálaráðuneytisins frá 7. apríl 2022. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin málflytningaþóknun lögmans hans, þykir hæfilega ákveðin með þeim hætti sem í dómsorði greinir.

Ásgerður Ragnardóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

#### DÓMSORÐ:

Aðalstefndu, Vörður tryggingar hf. og íslenska ríkið, eru sýknir af kröfum stefnanda, A.

Varastefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., er sýkn af kröfum stefnanda.

Málskostnaður á milli aðila fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin þóknun lögmans hans, Auðar Bjargar Jónsdóttur, 1.200.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Ásgerður Ragnarsdóttir