

Mál nr. 70/2018**M1 og
V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A
og
M2 og
V2 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Árekstur á Djúpvegi á Steingrímsfjarðarheiði þann 7.8.2017.****Gögn.**

Málskot M1, mótttekið 16.2.2018, ásamt fylgigögnum.

Málskot M2, dags. 21.2.2018, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 1.3.2018, ásamt fylgigögnum.

Bréf V2, dags 19.3.2018.

Málsatvik.

A og B var ekið til suðurs eftir Djúpvegi í aflíðandi beygju á veginum miðað við akstursstefnu bifreiðanna og var A ekið á eftir B. Er A var ekið vinstra megin áleiðis fram úr B varð árekstur með þeim og við það fór B út af veginum og valt. Bjart var af degi og þurrviðri þegar áreksturinn varð. Yfirborð vegarins var olíumalarborið. A er af gerðinni Nissan Patrol með, að því er virðist, sérbyggðu íverurými sem náði fram yfir stýrishúsið. Sjáanlegar ákomur á A voru á hægri megi á framstuðara og frambretti. B var húsbíll af gerðinni Mitsubishi. Hún var gjörónýt eftir óhappið.

Á vettvangi er haft eftir M1, ökumanni A, að hann verið að aka fram úr B er henni hafi verið ekið í veg fyrir sig með þeim afleiðingum að B hafi farið út af veginum. Einnig er haft eftir M1 og eiginkonu hans, sem var farþegi í A og sat hægri megin við ökumann, að M1 hafi ekið á eftir B í um 15 mínútur fyrir óhappið og hafi B verið mjög rásandi á veginum, ekið nokkuð undir hámarkshraða og nokkrum sinnum virst vera á leið út af veginum. Er B hafi verið á réttum vegarhelmingi hafi M1 ákveðið að sæta lagi og taka fram úr B, en er hann hafi verið hálfnaður fram úr henni hafi B verið beygt til vinstri í veg fyrir A. Kvaðst M1 hafa flautað til að gera ökumanni B viðvart en bifreiðirnar hafi rekist saman þannig að ökumaður B hafi misst stjórn á bifreiðinni sem í fyrstu virtist ætla út af hægri megin við veginn en skyndilega tekið snúning og farið út af vinstra megin og oltið.

Eftir M2 var haft á vettvangi að hann hafi ekið á litlum hraða eftir veginum þegar hann hafi skyndilega fundið fyrir því að ekið var aftan á B. Hann hafi skotist yfir á hægri kant og þá fundið fyrir öðru höggi og við það hafi B snúist og skotist út af veginum. M2 kvaðst ekki hafa orðið var við A fyrr en eftir fyrsta höggið. Fram kom að M2 neytti amfetamíns samkvæmt læknisráði og þyrfti að taka það reglulega vegna veikinda sinna. Framvísaði hann lyfjakorti með upplýsingum um að hann gæti leyst út amfetamín í töfluformi. Í framburðarskýrslu af M2 kemur fram að hann hafi ekki neytt amfetamíns í meira mæli en læknisráð sagði til um. Hann hafi heldur ekki verið „skakkur vegna jónu“ sem hann hafi reykt kvöldið áður og ekki fundið fyrir fíkniefnaáhrifum við aksturinn.

Í skýrslu lögreglu sem tekin var af farþega í B segir að B hafi verið ekið á 60-70 km hraða á klst. og hafi vitnið verið að horfa fram á veginn og engin umferð hafi verið á móti. Allt í einu hafi komið mikið högg aftan á bílinn við vinstra horn að því er vitninu fannst. Við það hafi B snúist til hægri og hafi framendinn vísað út af veginum þeim megin. A hafi ýtt á eftir B og hraðinn aukist. Skyndilega hafi A hætt að ýta á B og M2 náð að stjórna B, farið aftur inn á veginn og M2 bremsað. Þá hafi annað högg komið aftan á B sem hafi farið hratt áfram þrátt fyrir að M2 væri á bremsunni. Hafi B farið yfir á rangan vegarhelming og þar út af vinstra megin miðað við akstursstefnu. Hafi B oltið á vinstri hliðina og síðan um sjö velur og endað á toppnum. Um ástand M2 kvaðst vitnið ekki hafa séð neitt óeðlilegt í fari hans.

Samkvæmt matsgerð rannsóknastofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði mældust í blóði M2 320 ng/ml af amfetamíni og 4,8 ng/ml af tetrahydrókannabínóli. Í matsgerðinni segir að þessi efni séu í flokki ávana- og fíkniefna sem eru óheimil á íslensku yfirráðasvæði. Því teljist ökumaðurinn hafa verið óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega þegar sýnið var tekið, sbr. 2. mgr. 45. gr. a umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum. Í viðbótarupplýsingum rannsóknastofunnar kemur fram að lækningalegum styrk amfetamíns í blóði hafi verið lýst á bilinu 30-150 ng/ml. Eftir inntöku 30 mg amfetamíns hafi blóðstyrkur átta fullorðinna einstaklinga mælst hæstur 111 ng/ml í blóði, meðalstyrkur í 20 einstaklingum sem á sama hátt hafi fengið 30 mg á dag í eina viku hafi mælst með 67 ng/ml að meðaltali (sbr. Baselt: Disposition of toxic drugs and chemical in man, 8. útg. 2008). Í blóðsýni því sem til rannsóknar var hafi greinst 320 ng/ml sem teljist langt yfir lækningalegum styrk og bendi til misnotkunar.

Í málinu liggur fyrir vottorð sérfræðilæknis þar sem fram kemur að M2 hafi fengið ávísað amfetamíni í lækningalegum tilgangi vegna ADHD sjúkdóms, 10 mg fjórum sinnum á dag. Samkvæmt upplýsingum um lyfið skiljst það að miklu leyti út um nýru og því megi reikna með að helmingunartími þess sé lengri og blóðsykur hærri þegar nýrnastarfsemi er skert eins og raunin sé í tilviki M2. „Cannabinoidar“ skiljst einnig út um nýru að hluta til og því megi reikna með að þeir skiljst hægar út við nýrnabilun.

Álit.

Ökumenn greinir á um tildrög árekstursins. Af framburðum ökumanna, skýrslum vitna eða vettvangsrannsókn lögreglu verður ekki ráðið með vissu hver hafi verið nákvæm tildrög þess að árekstur varð með bifreiðunum.

Í gögnum frá rannsóknastofu Háskóla Íslands í lyfja- og eiturefnafræði mældust 320 ng/ml af amfetamíni og 4,8 ng/ml af tetrahydrókannabínóli í blóði M2 sem telst langt yfir styrk í lækningalegum tilgangi og bendi til misnotkunar. Engum vafa er undirorpið að M2 var undir áhrifum ávana- og fíkniefna og var því óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega, sbr. 1. mgr. 45. gr. a umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 5. gr. laga nr. 66/2006 um breytingu á þeim. Undir þessum áhrifum var M2 óheimilt að stjórna bifreiðinni, sbr. 1. mgr. sömu greinar laganna. Þótt hann telji sig einungis hafa neytt amfetamíns samkvæmt læknisráði og efnið hafi hugsanlega verið lengur að skilja sig úr blóði hans en ella vegna skertrar nýrnastarfsemi er hann ekki undanþeginn þessum ákvæðum laganna.

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, sbr. 89. gr. umferðarlaga. Ekkert hefur komið fram í gögnum málsins sem sýnir fram á að áreksturinn verði rakinn til aksturslags M1 eða atvika sem hann kann að bera ábyrgð á. Er því í reynd ósannað að hann eigi sök á því hvernig fór. Í ljósi þess að M2 var að lögum óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega og var óheimilt að stjórna ökutæki verður að telja að hann hafi sönnunarbyrðina fyrir því að áreksturinn verði ekki rakinn til aksturslags hans eða atvika sem hann með öðrum hætti ber ábyrgð á. Sú sönnun hefur ekki tekist og telst hann því eiga sök á árekstrinum.

Niðurstaða.

Leggja ber alla sök á M2, ökumann B, bifreiðarinnar YE-478.

Reykjavík, 10. apríl 2018.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.