

**Mál nr. 186/2019****M og  
V1 vegna ökutækjanna A og B  
og  
V2 vegna ökutækisins C****Ágreiningur um bótaskyldu.****Gögn.**

Málskot, dags. 22.05.2019 ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, váttryggingafélags, dags. 11.06.2019.

Bréf V2, váttryggingafélags, dags. 05.09.2019.

**Málsatvik.**

Í málskotinu kemur fram að málsatvik hafi verið þau að ökutæki í eigu M urðu fyrir fyrir tjóni eftir að ökutækin A og B reyndu að stöðva för ökumanns C. C hafi verið númerslaus og hafi ökumanni verið gefið merki um að stöðva aksturinn með bláum forgangsakstursljósum og hljóðmerkjum. Ökumaðurinn hafi ekki sinnt því og aukið hraðann. Samkvæmt lögregluskýrslu mældist hraði C mest 141 km/klst. Auk þess hafi ökumaður C brotið fjölmargar aðrar reglur umferðarlaga, til dæmis hafi hann ekið í svigakstri milli akreina og annarra bifreiða og ekið mjög ógætilega út í vegkant og inn á akbrautina til skipts til að komast fram hjá öðrum bifreiðum. Eftir töluverða eftirför hafi B verið komið fyrir sem tálmun fyrir C sem hafi ekið viðstöðulaust beint framan á B. Í kjölfar þess hafi A hafnað með óhjákvæmlegum hætti aftan á C.

V2 hafnaði bótaskyldu með vísan til þess að B hafi verið ekið á C af ásetningi. M telur ekki unnt að fallast á það sökum þess að í gögnum málsins sjáist glögglega að C hafi verið ekið á B sem hafi verið kyrrstæð. Ökumaður C hafi sýnt af sér vítavert gáleysi með ofsaakstri sínum og ekki skeytt um öryggi annarra vegfarenda né afskipti lögreglu af sér. Einnig sé ljóst að ökumaður C hafi haft einbeittan vilja og ásetning til að komast undan lögreglu og verði að telja aðgerðir lögreglu við að stöðva för hans eðlilegar miðað við þær aðstæður sem að framan greinir. Í 89. gr. umferðarlaga sé kveðið á um það að þegar tjón hlýst af árekstri vélknúinna ökutækja beri að skipa tjóninu að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Ekki verði annað séð en að ökumaður C beri alla ábyrgð á því tjóni sem varð enda ljóst að vítavert aksturslag hans hafi verið orsök þess að árekstur varð.

Í bréfi V1 kemur fram að félagið telji að ökumaður C beri alla sök á tjóni því sem varð á ökutækjum A og B. V1 vísar til 3. mgr. 5. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 þar sem fram kemur að vegfarandi skuli fara eftir leiðbeiningum um umferð sem lögreglumaður eða sá sem ráðherra hefur heimilað að stjórna umferð gefur. Þær leiðbeiningar gildi framar leiðbeiningum sem séu gefnar á annan hátt. Í 2. mgr. komi fram að þegar ökumaður ökutækis sem ætlað sé til neyðaraksturs noti sérstök hljóð- eða ljósmerki við akstur skuli aðrir vegfarendur víkja úr vegi í tæka tíð. Í 7. gr. reglna um neyðarakstur nr. 643/20104 komi fram að við neyðarakstur geti ökumaður við aðstæður þar sem hann telur það brýnt látið hjá líða að fylgja m.a. ákvæðum umferðarlaga um umferðarreglur fyrir ökumenn og ökuhraða, enda gæti hann samtímis sérstakrar varúðar. Þá vísar V1 til 1. gr. lögreglulaga nr. 90/1996 þar sem fram komi að hlutverk lögreglu sé að gæta almannaöryggis og halda uppi lögum og reglum, 4. mgr. 15. gr. þar sem fram komið að lögreglu sé heimilt að grípa til nauðsynlegra ráðstafana á kostnað manns til að koma í veg fyrir óhlýðni hans valdi tjóni eða stofni almenningi í hættu og 19. gr. þar sem fram komi að almenningi sé skylt að hlýða fyrirmælum sem lögregla gefi, svo sem vegna umferðarstjórnunar eða til þess að halda uppi lögum og reglum á almannafæri. Ökumaður C hafi brotið gegn ákvæðum umferðarlaga og lögreglulaga. Að lokum vísar V1 til 89. gr. umferðarlaga um að tjón sem hljótist af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja skuli skipt að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

Í bréfi V2 kemur fram að B hafi verið ekið í veg fyrir C í þeim tilgangi að stöðva akstur þeirrar bifreiðar og eftir að árekstur hafi orðið hafi A verið ekið aftan á C. Ökutækinu B hafi vísitandi verið ekið yfir á rangan vegarhelming og í veg fyrir akstursstefnu C í því skyni að stöðva C. Erfitt sé að greina á myndskreiði hvort B hafi náð að stöðva algerlega áður en árekstur varð, en jafnvel þótt svo

hafi verið telur V2 það engu breyta þegar horft sé til þeirrar staðreyndar að B var ekið vísítandi inn á öfugan vegarhelming aðeins örstuttu áður en C kom þar að. Árekstur virðist því hafa verið óumflýjanlegur og breyti engu þótt ákvörðun lögreglu kunni að hafa verið réttlæt看leg vegna almannahagsmuna. Eftir áreksturinn hafi A verið ekið aftan á C og virðist það hafa verið gert til að tryggja að C gæti ekki bakkað. C hafi verið stopp eftir áreksturinn og því hafi ekki verið nauðsynlegt að valda öðrum árekstri, með tilheyrandi hættu á muna- og líkamstjóni, til þess að stöðva C. Af myndskeiðinu megi ráða að nægt svigrúm hafi verið til að sveigja frá eða stöðva B til að forða árekstri og virðist þannig hafa verið um vísítandi árekstur að ræða. Þrátt fyrir að lögreglu kunni í vissum tilfellum vera heimilt að víkja frá ákvæðum umferðarlaga í neyðar- og forgangsakstri gildi þrátt fyrir það 89. gr. laganna um skiptingu sakar. Beri þannig að skipta tjóninu að tiltölu við sök ökumanna og verði því að líta til hefðbundinnar sakarskiptingar á þeim tímapunkti sem áreksturinn varð. V2 telur rétt og eðlilegt að íslenska ríkið, sem eigandi bifreiðanna, beri sjálft áhættu af því tjóni sem óhjákvæmilega verður á bifreiðum sem hlut eiga að máli og að váttryggjandi lögreglubifreiða geti þá tekið mig af þessari þekktu áhættu við iðgjaldasetningu.

### Álit.

Í 1. mgr. 91. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 kemur fram að greiðsla á bótakröfu vegna tjóns, sem hljótist af notkun skráningarskylds vélknúins ökutækis, skuli vera tryggð með ábyrgðartryggingu. Í a-lið 2. tölul. 1. gr. lögreglulaga nr. 90/1996 kemur fram að það sé hlutverk lögreglu m.a. að gæta almannaöryggis og halda uppi lögum og reglu, leitast við að tryggja réttaröryggi borgaranna og vernda eignarrétt, opinbera hagsmuni og hvers konar lögmæta starfsemi.

Ákvörðun um lögregluaðgerð liggur hjá lögreglu og er nauðsynleg til að tryggja hlutverk lögreglu skv. ákvæðum 1. gr. lögreglulaga. Afleiðingar lögregluaðgerðar geta leitt til þess að munir í eigu lögreglu skemmast. Í málskotinu kemur fram að varðstjóri hjá lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu hafi veitt heimild til að stöðva C með ákeyrslu og að lögreglubifreiðin B hafi verið komið fyrir á miðjum veginum sem tálmun fyrir C. Slík lögregluaðgerð er hluti af hlutverki lögreglu og afleiðingar hennar falla ekki undir tjón í skilningi 1. mgr. 91. gr. umferðarlaga og þar með ekki undir ábyrgðartryggingu C. Ákvæði 89. gr. umferðarlaga um skiptingu sakar á ekki við í máli þessu þar sem M ber sjálft áhættu af tjóni sem er hluti af lögregluaðgerð og er tilkomin vegna fyrirmæla. Með vísan til framangreinds á M ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu C hjá V2.

### Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu C hjá V2.

Reykjavík, 26. nóvember 2019.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.