



SKÝRSLA FRAMSÖGUMANNSS í máli E-7/00

Beiðni um ráðgefandi álit EFTA-dómstólsins samkvæmt 34. gr. samningsins milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls, frá Héraðsdómi Reykjavíkur í máli sem rekið er fyrir dómstólnum

Halla Helgadóttir

gegn

Daníel Hjaltasyni og Vátryggingafélagi Íslands hf.

varðandi túlkun á samningnum um evrópska efnahagssvæðið (hér eftir EES-samningurinn), nánar tiltekið eftirtöldum gerðum, sem vísað er til í viðauka IX við EES-samninginn:

- gerð sem vísað er til í 8. tl. í viðauka IX. (Tilskipun ráðsins 72/166/EBE frá 24. apríl 1972 um samræmingu á lögum aðildarríkja um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja, og til að kveða á um skyldu til að viðhalda vátryggingu gagnvart slíkri ábyrgð, hér eftir ”fyrsta tilskipunin um ökutækjatrýggingar”);
- gerð sem vísað er til í 9. tl. í viðauka IX (Önnur tilskipun ráðsins 84/5/EBE frá 30. desember 1983 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar á vélknúnum ökutækjum, hér eftir ”önnur tilskipunin um ökutækjatrýggingar”);
- gerð sem vísað er til í 10. tl. í viðauka IX (Þriðja tilskipun ráðsins 90/232/EBE frá 14. maí 1990 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar á vélknúnum ökutækjum, hér eftir ”þriðja tilskipunin um ökutækjatrýggingar”);

(hér er vísað til allra tilskipananna sem ”tilskipana um ökutækjatrýggingar”).

I. Inngangur

1. Með beiðni dagsettri 6. júlí 2000, sem skráð var í málaskrá dómstólsins 10. júlí 2000, óskaði Héraðsdómur Reykjavíkur eftir ráðgefandi álit í máli Höllu Helgadóttur gegn Daníel Hjaltasyni og Vátryggingafélagi Íslands hf. sem rekið er fyrir dómstólnum.

II. Málavextir og meðferð málsins

2. Hinn 1. júlí 1994 varð Halla Helgadóttir, sem þá var 17 ára gömul, fyrir bifreið Daníels Hjaltasonar, er hún ók reiðhjóli sínu. Við þetta slasaðist hún á höfði. Hefur varanlegur miski hennar verið metinn 7% og varanleg örorka sömuleiðis 7%. Ágreiningslaust er með aðilum að Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands beri sameiginlega skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda vegna slyssins.

3. Að loknu grunnskólaprófi stundaði Halla Helgadóttir nám í menntaskóla og útskrifaðist þaðan fjórum árum síðar. Hún var í sumarstarfi þegar slysið varð. Hefur Vátryggingafélag Íslands hf. þegar bætt henni tímabundið atvinnutjón með greiðslu á kr. 141.238. Síðasta árið fyrir slysið námu atvinnutekjur hennar kr. 369.915, og á árinu sem slysið varð námu þær 196.274. Halla Helgadóttir er nú 23 ára gömul og stundar háskólanám í sálarfræði.

4. Ágreiningurinn í málinu snýst um það hvort bætur til Höllu Helgadóttur vegna varanlegrar örorku hennar eigi að greiðast eftir 5. – 7. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 eða eftir 8. gr. sömu laga (hér eftir skaðabótalögin). Krafa Höllu vegna varanlegrar örorku er kr. 1.467.234, auk vaxta, en Vátryggingafélag Íslands hf. hefur aðeins greitt henni bætur að fjárhæð kr. 375.854, auk vaxta.

5. Skaðabótalögin tóku gildi á Íslandi 1. júlí 1993. Í 5. – 7. gr. laganna er kveðið á um örorkubætur til tjónþola sem aflað hafði tekna fyrir slys. Bótafjárhæð er miðuð við 7,5 föld árslaun tjónþola, eins og þau voru næstliðið ár fyrir slysdag, og sú upphæð margfölduð með varanlegu örorkustigi. Í 8. gr. laganna var hins vegar áður mælt fyrir um bætur til tjónþola sem höfðu haft óverulegar eða engar vinnutekjur fyrir slys. Þessar reglur vörðuðu fyrst og fremst börn, unga námsmenn og heimavinnandi húsmæður. Voru bætur til þeirra, sem féllu undir 8. gr., ekki byggðar á mati á fjárhagslegri örorku, eins og til tjónþola með tekjureynslu, heldur leiddar af mati á læknisfræðilegri örorku. Var áætlað fjártjón bætt á grundvelli miskastigs samkvæmt 4. gr. laganna. Samkvæmt lögnum greiddust engar bætur vegna fjárhagslegs tjóns til þeirra sem féllu undir 8. gr. ef miski var metinn lægri 15%, en eftir lagabreytingu árið 1996 (lög nr. 42/1996) var lágmarkið fært í 10%. Hæstiréttur Íslands komst að þeirri niðurstöðu í máli, sem dæmt var 4. júní 1998 (mál nr. 317/1997) að þessi aðgreining tjónþola í tvo hópa væri byggð á málefnalegum sjónarmiðum, en hins

vegar væri það andstætt jafnræðisreglu og eignaréttarákvæði stjórnarskrárinnar, að þeir sem fái metinn miska undir tilteknu lágmarki, fái ekki bæt看 í samræmi við líklegt fjártjón. Ákvæði 8. gr. skaðabótaganna var aftur breytt á árinu 1999 (lög nr. 37/1999) á þann veg, að bæt看 til þeirra, sem undir greinina falla, skuli ákvarða á grundvelli örorkustigs eins og gert er ráð fyrir í 5. gr. og skuli bæt看 þeirra ákveðnar eftir reglum 5. – 7. gr. laganna.

III. Spurningar

6. Eftirfarandi spurningar voru bornar undir EFTA-dómstólinn:

1. Samrýmist það ákvæðum sammingsins um evrópska efnahagssvæðið, einkum tilskipunum ráðs EB um samræmingu á lögum aðildarríkja um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja nr. 72/166/EBE 24. apríl 1972, nr. 84/5/EBE 30. desember 1983 og nr. 90/232/EBE 14. maí 1990, ásamt síðari breytingum, að bæt看 til tjónþola úr ábyrgðartryggingu vélknúins ökutækis séu ákvarðaðar samkvæmt ákvæðum í skaðabótagum landsréttar, sem mæla fyrir um staðlaðar bæt看 á grundvelli miskastigs (læknisfræðilega metið örorkustig), en óháð varanlegu örorkustigi (fjárhagslega metið örorkustig), þegar um er að ræða tjónþola, sem á slysdegi nýta vinnugetu sína að verulegu leyti þannig, að þeir hafa engar eða takmarkaðar vinnutekjur.

2. Sé svar við fyrstu spurningu jákvætt, er spurt, hvort tilskipanirnar mæli fyrir um lágmarksbæt看 til tjónþola, sem þannig er ástatt um.

3. Sé svar við annarri spurningunni jákvætt, er spurt, hvaða mælikvarða skuli leggja til grundvallar við mat á lágmarksbótum til tjónþola, sem þannig hagar til um, og þá sérstaklega, hvaða þýðingu útreikningur tryggingafræðings á fjártjóni, með mismunandi afvöxtunar- og tekjuforsendum, hafi í því samhengi.

4. Skiptir máli í þessu sambandi, hvort tjónþoli eigi rétt til bóta annars staðar frá?

IV. Löggjöf

EES réttur

7. Spurningarnar sem Héraðsdómstóll Reykjavíkur óskar svara við lúta að túlkun á ýmsum ákvæðum fyrstu, annarrar og þriðju tilskipunarinnar um ökutækjatryggingar.

8. Ákvæði 1. og 2. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjatryggingar eru svohljóðandi:

“1. Sérhvert aðildarríki skal gera allar nauðsynlegar ráðstafanir, samanber þó 4. gr., til þess að sá, sem ábyrgð ber á ökutæki og notkun þess og að öllu jöfnu er staðsett á yfirráðasvæði þess ríkis, hafi gilda vátryggingu. Á grundvelli þessara ráðstafana ákvarðast hvaða tjón það eru sem vátryggingin tekur til sem og skilmálar hennar og skilyrði.

2. Aðildarríki skulu gera viðeigandi ráðstafanir til að vátryggingarsamningurinn taki einnig til:

– tjóns sem verður í öðrum aðildarríkjum og gildi lög þess ríkis (...).”

9. Ákvæði 1. og 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatryggingar eru svohljóðandi:

“1. Skylt er að vátrygging samkvæmt 1. mgr. 3. gr. tilskipunar nr. 72/166/EBE nái bæði til líkamstjóns og munatjóns.

2. Aðildarríki skulu sjá til þess að vátryggingafjárhæðir samkvæmt 1. mgr., sem skylt er að vátryggja fyrir, nemi að lágmarki eftirtöldum fjárhæðum svo framarlega sem aðildarríki kveða ekki á um hærri fjárhæðir sem þá halda gildi sínu:

– 350 000 evrópskar mynteiningar (ECU) þegar um er að ræða einn slasaðan einstakling (...).”

Landsréttur

10. Vísað er til íslensku skaðabótaganna, einkum 5. - 7. gr. og 8. gr.

11. Samkvæmt 2. mgr. 5. gr. skal, þegar tjón vegna örorku er metið, líta til þeirra kosta sem tjónþoli á til að afla sér tekna með vinnu sem sanngjarnt er að ætlast til að hann starfi við. Þegar slys það sem hér um ræðir átti sér stað, bar að reikna tjón vegna örorku þannig að margfalda skyldi árstekjur tjónþola með 7,5 og margfalda síðan þá upphæð með örorkustiginu, sbr. 6. gr. Samkvæmt 7. gr.

skyldu árslaun tjónþola teljast jafngilda heildarvinnutekjum hans á næstliðnu ári fyrir það ár, er tjón varð. Árslaun skyldu þó metin sérstaklega við óvenjulegar aðstæður, t.d. breytingar á tekjum eða atvinnuhögum, sbr. 2. mgr. 7. gr.

12. Á slysdegi var 1. mgr. 8. gr. skaðabótalaga svohljóðandi:

”Bætur til barna og tjónþola, sem að verulegu leyti nýta vinnugetu sína þannig að þeir hafa engar eða takmarkaðar vinnutekjur, skal ákvarða á grundvelli miskastigs skv. 4. gr. Bætur skulu ákveðnar sem hundraðshluti af bótum fyrir varnanlegan miska eftir reglum 1. – 4. málsl. 1. mgr. 4. gr.”

V. Greinargerðir

13. Í samræmi við 20. gr. stofnsamþykktar EFTA-dómstólsins og 97. gr. starfsreglna EFTA-dómstólsins hafa greinargerðir borist frá eftirtöldum aðilum:

- Höllu Helgadóttur. Í fyrirsvari er Jón Steinar Gunnlaugsson, hæstaréttarlögmaður, Reykjavík ;
- Daníel Hjaltasyni og Vátryggingafélagi Íslands hf. Í fyrirsvari er Óttar Pálsson, héraðsdómslögmaður, Reykjavík;
- Ríkisstjórn Íslands. Í fyrirsvari sem umboðsmaður er Högni S. Kristjánsson, lögfræðingur á viðskiptaskrifstofu utanríkisráðuneytisins. Honum til aðstoðar er Björn Friðfinnsson, ráðuneytisstjóri í dóms- og kirkjumálaráðuneytinu;
- Ríkisstjórn Noregs. Í fyrirsvari sem umboðsmenn eru Morten Goller, lögmaður, og Thomas Nordby, aðstoðarlögmaður, skrifstofu ríkislögmanns;
- Eftirlitsstofnun EFTA. Í fyrirsvari sem umboðsmaður er Jan Magne Langseth, fulltrúi á lögfræði- og framkvæmdasviði;
- Framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna. Í fyrirsvari sem umboðsmenn eru Christina Tufvesson og John Forman, lögfræðilegir ráðgjafar hjá lagadeild.

Fyrsta spurningin

Halla Helgadóttir

14. Halla Helgadóttir heldur því fram, að tilskipanirnar hafi það að markmiði að tryggja fórnarlömbum bifreiðaslysa hæfilegar bætur vegna líkamstjóns sem þeir verða fyrir af völdum slíkra slysa.

15. Halla Helgadóttir vísar sérstaklega til 5. mgr. inngangsorða annarrar tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar,¹ 1. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar og 1. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar. Ennfremur vísar hún til dóma dómstóls EB² og dóma EFTA-dómstólsins³ varðandi markmið og tilgang tilskipananna.

16. Að því er varðar aðferðir við lögfestingu tilskipananna fellst Halla Helgadóttir á að samningsríkin hafi tiltölulega mikið svigrúm til mats í því efni. Samt sem áður leiðir það af orðalagi tilskipananna og dómaframkvæmd að löggjöfin verður að tryggja tjónþolum vegna slysa af völdum vélknúinna ökutækja bætur sem taka til alls þess tjóns sem leiðir af slysi. Ef Halla Helgadóttir fengi bætur samkvæmt hinum ströngu og stöðluðu ákvæðum 8. gr. skaðabótalaga fengi hún ekki bætur sem svöruðu til alls þess tjóns sem hún hefur orðið fyrir vegna slyssins. Því telur Halla Helgadóttir að 8. gr. sé ósamrýmanleg tilskipuninum.

17. Hinar stöðluðu reglur í 8. gr. séu ekki nægilega sveigjanlegar, að baki þeim búi ekki gild lagasjónarmið, eða að þær séu a.m.k. ekki í samræmi við nein lögmæt markmið vegna þess að meðal þeirra sem 8. gr. á við, ef greinin er túlkuð eftir orðanna hljóðan, sé fjöldi einstaklinga sem með vissu hafa ýmist orðið fyrir minna eða meira fjárhagstjóni en reglurnar gera ráð fyrir að bætt verði.

18. Halla Helgadóttir telur að slíkar reglur verði að vera nægilega sveigjanlegar til þess að unnt sé að taka hæfilegt tillit til sérstakra aðstæðna einstaklinga sem orðið hafi fyrir tjóni í slíkum slysum. Ákvæði 8. gr. geri ráð fyrir stöðluðum bótum til fjölda fórnarlamba án þess að tillit sé tekið til sérstakra aðstæðna eða þess að meta líklegt tjón tjónþola.

¹ “(...) Lögboðnar váttryggingafjárhæðir skulu í öllum tilvikum tryggja tjónþolum hæfilegar bætur (...)”

² Mál C-129/94 *Refsimál gegn Rafael Ruiz Bernáldez* [1996] ECR I-1829 (hér eftir “*Bernaldez*”).

³ Mál E-1/99 *Storebrand Skadeforsikring AS gegn Veronika Finanger* [1999] EFTA Court Report 119 (hér eftir “*Finanger*”).

19. Af þeim ríkjum sem séu aðilar EES-samningsins hafi ákvæði af þessu tagi aðeins verið lögfest í Danmörku og á Íslandi. Í öðrum ríkjum séu bætur í miklu ríkara mæli ákvarðaðar með tilliti til sérstakra aðstæðna í hverju máli.⁴

20. Vegna þessa ákvæðis eru einstaklingar, sem eiga fátt eða ekkert sameiginlegt að því er varðar það tjón sem þeir hafa orðið fyrir, flokkaðir saman og þeim reiknaðar bætur á nákvæmlega sama hátt. Með þessum reglum sé engin trygging fyrir því, og í reynd tilviljunum háð, hvort tjón fæst bætt eða ekki.

21. Ákvörðun bóta með þessum hætti tryggir tjónþolum augljóslega ekki bætur vegna þess tjóns sem þeir kunna að verða fyrir vegna slysa af völdum vélknúinna ökutækja.

22. Halla Helgadóttir leggur til að spurningunni verði svarað þannig:

“1. Það samrýmist ekki ákvæðum EES-samningsins og tilskipananna að ákvarða bætur til tjónþola á grundvelli ábyrgðartryggingar bifreiðar í samræmi við bótareglur í landsrétti sem mæla fyrir um staðlaðar bætur á grundvelli miskastigs (læknisfræðilega metins örorkustigs) en óháð varanlegu örokrustigi (fjárhagslega metnu örorkustigi), þegar um er að ræða tjónþola, sem á slysdegi nýta vinnugetu sína þannig, að þeir hafa litlar eða engar vinnutekjur.”

Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf.

23. Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. vísa til markmiðs og orðalags tilskipananna um ökutækjatrýggingar, sem og til dómaframkvæmdar dómstóls EB⁵ og EFTA-dómstólsins.⁶ Þeir telja að markmið tilskipananna séu, í fyrsta lagi, að tryggja frjálsa för ökutækja, sem að öllu jöfnu eru staðsett á landsvæði Evrópusambandsins og fólks sem ferðast með þessum ökutækjum, og í öðru lagi, að tryggja þeim sem orðið hafa fyrir tjóni vegna slysa af völdum þeirra sambærilega réttarstöðu, óháð því hvar á evrópska efnahagssvæðinu slys á sér stað.

24. Aftur á móti hafa tilskipanirnar ekki að geyma nein ákvæði um lágmarksbætur til þeirra sem verða fyrir tjóni vegna slysa af völdum ökutækja,

⁴ Sjá *Personal Injury Compensation*, ritstýrt af W. Pfenningstorf, Lloyd's of London Press Ltd., 1993, og *Personal Injury Awards in EU and EFTA Countries – An Industry Report*, samin af David McIntosh og Marjorie Holmes, Lloyd's of London Press Ltd., 2. útgáfa, 1994.

⁵ *Bernáldez*; mál nr. 116/83 *Asbl Bureau Belge des Assureurs Automobiles* gegn *Fantozzi og SA Les Assurance Populaires* [1984] ECR 2481; mál nr. C-348/98 *Vitor Manuel Mendes Ferreira og Maria Clara Delgado Correia Ferreira* gegn *Companhia de Seguros Mundial Confiança S.A.*, dómur 14. september 2000, (enn óprentaður) (hér eftir “*Ferreira*”).

⁶ Finanger-málið.

eða fyrirmæli um mat á því hvað teljast hæfilegar bætur vegna þeirra. Þvert á móti styðja efni, hugtakanotkun og orðalag einstakra tilskipana það sjónarmið að þetta ráðist af löggjöf einstakra aðildar- og sammingsríkja. Í 7. mgr. inngangsorða fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar sé m.a. vísað til “landsréttar” og í 4. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar til “réttar aðildarríkis” og “laga og stjórnábyrgðarfyrirmæla í hverju aðildarríki” í 6. málslíð sömu málsgreinar.

25. Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. halda því fram að það sé ekki markmið með tilskipununum að breyta eða samræma skaðabótalöggjöf aðildarríkjanna, eða þeim sé ætlað að hafa áhrif á reglur landsréttar um ákvörðun skaðabóta. Þetta sjónarmið sé staðfest í dómum dómstóls EB í *Bernáldez og Ferreira*-málunum. Í síðara málinu segi dómstóll EB að það “... sé ljóst af markmiðum tilskipananna þriggja um ábyrgðartryggingar vegna notkunar vélknúinna ökutækja og af orðalagi þeirra, að með þeim sé ekki stefnt að samræmingu reglna aðildarríkjanna um skaðabótaábyrgð” (23. grein).

26. Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. halda því fram að almennt viðurkenndar lögskýringarreglur styðji ekki það sjónarmið að tilskipununum hafi verið ætlað að samræma reglur aðildarríkjanna um skaðabótaábyrgð. Ennfremur að EFTA-dómstólnum, með fullri virðingu fyrir honum, hafi ekki verið fengið vald til að móta reglur um ákvörðun skaðabóta við aðstæður sem þær er í málinu er fjallað um. Ákvörðun um efni slíka reglna sé fremur í eðli sínu pólitísk.

27. Með vísan til *Francovich*-málsins⁷ benda Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. á að dómstóll EB sé á þeirri skoðun að jafnvel í málum sem varða skaðabótaábyrgð ríkisins verði það “á grundvelli reglna landsréttar, að bæta afleiðingar tjónsins ...” (42. grein)

28. Dómur EFTA-dómstólsins í *Finanger*-málinu er ekki í andstöðu við röksemdir Daníels Hjaltasonar og Vátryggingafélags Íslands hf. vegna þess að norsku reglurnar sem fjallað var um í því máli takmörkuðu gildissvið tilskipananna með því að takmarka til hverra þær tækju, en tilskipanirnar mæla sérstaklega fyrir um það sjálfar til hverra þær eiga að taka. Tilskipanirnar hafa aftur á móti ekki að geyma hliðstæð ákvæði um skaðabótaábyrgð og útreikning bóta.

29. Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. halda því fram að ekkert bendi til að í málinu eigi við reglur um bótaákvörðun óhagstæðar tjónpolum. Gildir þetta, þó að tilskipanirnar væru túlkaðar þannig að landsréttur um bætur gengi gegn markmiðum tilskipananna; en 8. gr. skaðabótalaga verður aðeins beitt, ef mat á tjóni verður ekki með skynsamlegum hætti byggt á vinnutekjum fyrir slysið.

⁷ Sameinuð mál nr. C-6/90 og C-9/90 *Francovich o. fl.*[1991] ECR I-5357, 42. grein (hér eftir “*Francovich*”).

30. Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. leggja áherslu á að ákvæði 8. gr. skaðabótalaganna feli í sér hlutlæga reglu sem eigi við um alla einstaklinga í sömu eða svipaðri aðstöðu.

31. Vísað er til danskrar löggjafar sem er fyrirmynd⁸ íslensku laganna, til greinargerða sem fylgdi frumvarpi til skaðabótalaga og dóma Hæstaréttar Íslands.⁹

32. Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. halda því fram að megin spurningin snúist ekki um það hvort reglur sem gera ráð fyrir stöðluðum aðferðum við útreikning bóta séu sem slíkar andstæðar EES-rétti. Meginatriðið sé það hvaða bætur tjónþoli raunverulega fær.

33. Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. leggja til að spurningunni verði svarað þannig:

“(a) Það samræmist samningnum um evrópska efnahagssvæðið, sbr. einkum tilskipanir ráðsins um samræmingu á lögum aðildarríkja um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja nr. 72/166/EBE frá 24. apríl 1972, nr. 84/5/EBE frá 30. desember 1983 og nr. 90/232/EBE frá 14. maí 1990, með síðari breytingum, að ákvarða bætur til tjónþola á grundvelli ábyrgðartryggingar bifreiða samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga landsréttar sem mæla fyrir um staðlaðar bætur á grundvelli miskastigs (læknisfræðilega metins örorkustigs) en óháð varanlegu örorkustigi (fjárhagslega metnu örorkustigi), þegar um er að ræða tjónþola, sem á slysdegi nýta vinnugetu sína þannig, að þeir hafa litlar eða engar vinnutekjur.

(b) Tilskipanirnar mæla ekki fyrir um lágmarksbætur til tjónþola í slíkri aðstöðu. Ennfremur, þar sem ekki er um nein slík ákvæði EES-réttar að ræða, ber að ákvarða bætur til tjónþola í slíkri aðstöðu á grundvelli ákvæða landsréttar um bótaskyldu.

Í ljósi þeirra svara, sem lagt er til að veitt verði, sýnist ekki þörf á að svara þriðju og fjórðu spurningu sérstaklega.”

⁸ Lov om erstatningsansvar no. 228, 23. maj 1984.

⁹ Dómar Hæstaréttar Íslands frá 4. júní 1998 í máli nr. 317/1997 og 17. febrúar 2000 í máli nr. 380/1999.

Ríkisstjórn Íslands

34. Ríkisstjórn Íslands telur að málið snúist aðeins um það hvort 1. mgr. 8. gr. íslensku skaðabótaganna sé ósamrýmanleg EES-samningnum og tilskipuninum.

35. Ríkisstjórn Íslands vísar til íslenskra skaðabótaga almennt¹⁰ og þeirrar löggjafar sem innleiðir tilskipanirnar í íslenskan rétt (íslensku umferðarlaganna og viðeigandi stjórnisýslufyrirmæla).

36. Vísað er til dóma Hæstaréttar Íslands,¹¹ þar sem dómurinn komst að þeirri niðurstöðu að hin umdeildu ákvæði væru samrýmanleg stjórnarskrá Lýðveldisins Íslands að því er varðar skiptingu tjónþola í tvo flokka, þ.e. einstaklinga með litlar eða engar atvinnutekjur og einstaklinga sem höfðu aflað atvinnutekna fyrir slys.

37. Ríkisstjórn Íslands telur að grundvallarmarkmiðið, allt frá því fyrsta tilskipunin um ökutækjatrýggingar var sett, hafi verið að stuðla að frjálsu flæði vara og fólks. Þetta markmið kemur fram í 1. mgr. inngangsorða fyrstu tilskipunarinnar. Af þessu leiðir að reglur um lögbundnar ábyrgðartryggingar vegna ökutækja hafa verið samræmdar. Í annarri tilskipuninni um ökutækjatrýggingar hafa þessi meginmarkmið verið staðfest og regla sett um lágmarksbætur sem lögbundin ábyrgðartrygging á að tryggja. Ákvæði 5. mgr. inngangsorða þeirrar tilskipunar hefur einnig að geyma ákvæði sem miðar að því að tryggja tjónþolum hæfilegar bætur óháð því í hvaða aðildarríki slys á sér stað. Að lokum voru með þriðju tilskipuninni gerðar breytingar sem auðvelda eiga för yfir landamæri aðildarríkjanna og tilurð og framkvæmd innri markaðarins.

38. Af efni tilskipananna þriggja og fyrrgreindum markmiðum þeirra dregur ríkisstjórn Íslands þrjár ályktanir: Í fyrsta lagi, að tilskipanirnar þrjár sameiginlega, mæla fyrir um tiltekið kerfi sem tryggir að einstaklingar á hinum sameiginlega markaði séu tryggðir á grundvelli lögbundinna ábyrgðartrygginga vegna notkunar vélknúinna ökutækja hvar sem notkunin á sér stað innan hins sameiginlega markaðar. Ábyrgðartryggingin er miðuð við lágmarksbætur sem tilskipanirnar mæla fyrir um. Í öðru lagi ber aðildarríkjunum skylda til að tryggja tjónþolum hæfilegar bætur óháð því í hvaða aðildarríki slys á sér stað. Í þriðja lagi mæla tilskipanirnar fyrir um samræmt kerfi til að tryggja hraða og greiða greiðslu bóta til tjónþola óháð ríkisfangi eða hvar tjónþoli er staddur á hinum sameiginlega markaði.

¹⁰ Arnljótur Björnsson, A Survey of Icelandic Tort Law, Scandinavian Studies in Law, Volume 38, Stockholm Institute for Scandinavian Law 1999.

¹¹ Dómur Hæstaréttar frá 4. júní 1998 í máli nr. 317/1997, sem áður er vísað til.

39. Ríkisstjórn Íslands er á þeirri skoðun að tilskipanirnar hafi ekki að geyma nein ákvæði eða fyrirmæli um það hvernig aðildarríki skuli ákvarða örorku og hvernig ákvarða skuli bætur vegna slíkrar örorku.

40. Tilskipanirnar hefðu þurft að vera nákvæmari en þær eru nú ef tilgangurinn hefði verið sá að samræma á einhvern hátt nánari reglur um það með hvaða hætti landsréttur ætti að tryggja hæfilegar bætur til þeirra sem verða fyrir tjóni vegna umferðarslysa.

42. Aðstæður eru þvert á móti aðrar. Tilskipanirnar hafa einmitt að geyma ýmis ákvæði sem mæla fyrir um að álitamál sem varða útreikning og ákvörðun bóta beri að leysa á grundvelli landsréttar. Þessa ályktun má draga af orðalagi ýmissa ákvæða tilskipananna. Vísað er til fyrstu undirmálgreinar 4. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar þar sem skýrt kemur fram að greiðsla til tjónþola af hendi sérstaks uppgjörsaðila skuli ekki skerða rétt aðildarríkis til að meta hvort bætur greiddar af þessum aðilum skuli teljast fullnaðarbætur eða ekki. Ennfremur kveður síðasta undirmálgrein í 4. mgr. 1. gr. sömu tilskipunar skýrt á um það að ákvæði laga og stjórnslufyrirmæla í hverju aðildarríki skuli gilda um greiðslu tjónabóta af hálfu uppgjörsaðila. Orðalag 6. mgr. inngangsorða sömu tilskipunar styður þetta ennfremur:

”(...) Mikilvægt er að sjá til þess að sá er verður fyrir slysi geti snúið sér beint til uppgjörsaðilans sem fyrsta samskiptaðila án þess að breyta ákvæðum aðildarríkja varðandi það hvort bætur, er uppgjörsaðili greiðir, teljist fullnaðarbætur eða ekki, eða reglum sem gilda um endurkröfur (...).”

43. Ríkisstjórn Íslands telur að tjónþola, hafi í þessu máli verði tryggð að öllu leyti sú vernd sem tilskipanirnar mæla fyrir um og hafi fengið greiddar hæfilegar bætur eins og þar er gert ráð fyrir. Frekari skuldbindingar verði ekki leiddar af EES-samningnum.

44. Þessi lögskýring er í samræmi við dómaframkvæmd, þótt bæði dómstóll EB og EFTA-dómstóllinn hafi fallist á að tilskipanirnar geti haft áhrif á ákvörðun um það hvort bætur skuli greiddast til þriðja aðila.

45. Ríkisstjórn Íslands heldur því aftur á móti fram að dómur þessara tveggja dómstóla hafi ekki þýðingu í málinu, þar sem aðstæður í þeim eru mjög ólíkar þeim sem um ræðir í þessu máli.

46. Í dómi EFTA-dómstólsins í *Finanger*-málinu, gekk norsk löggjöf lengra í því að útiloka einstaklinga frá bótarétti með öllu. Í þessu máli á tjónið sem Halla Helgadóttir varð fyrir undir tilskipanirnar, skaðabótaábyrgð Daníels Hjaltasonar og Vátryggingafélags Íslands hf. er viðurkennd, lágmarkfjárhæðir sem mælt er fyrir um í tilskipununum og landsrétti tryggja Höllu Helgadóttur bætur og bætur verið greiddar til hennar vegna þess tjóns sem hún varð fyrir.

47. Ennfremur er í dómi dómstóls EB í *Bernáldez*-málinu, eins og í *Finanger*-málinu, lögð áhersla á markmið tilskipananna, sem eru að tryggja sambærilega meðferð tjónþola vegna slysa, óháð því hvar innan bandalagsins slys verður.

48. Vísað er til dóms dómstóls EB í *Ferreira*-málinu þar sem staðfest var að markmið tilskipananna hafi ekki verið að samræma reglur aðildarríkjanna varðandi skaðabótaábyrgð.

49. Ríkisstjórn Íslands telur að gildandi löggjöf á Íslandi sé í samræmi við þessi markmið, þar sem þar sé mælt fyrir um hæfilegar bætur og lögbundna ábyrgðartryggingu.

50. Ennfremur sé íslenska löggjöfin við hæfi, þar sem öllum tjónþolum séu tryggðar bætur og váttryggingavernd óháð því hvers konar tjón er um að ræða og taki tillit til reglunnar um eigin áhættu.

51. Að auki heldur ríkisstjórn Íslands því fram að jafnvel í málum þar sem dómstóll EB hefur fjallað um álitaefni varðandi skaðabætur vegna þess að EES-gerðir hafi ekki verið réttilega lögfestar eða það gert á ófullnægjandi hátt, hafi dómstóllinn ekki sett fram neinar reglur til leiðbeiningar um það hvernig reikna beri tjón eða bætur. Þess í stað hefur hann um þau atriði vísað til þess dómstóls aðildarríkis sem fer með málið. Einu leiðbeiningarnar eru þær að bætur skuli ákvarðaðar með sama hætti og almennt er á grundvelli landsréttar.¹²

52. Að lokum heldur ríkisstjórn Íslands því fram að í þessu máli hafi reglur um bótaákvörðun ekki gengið gegn markmiðum tilskipananna um fullnægjandi bætur, þó að EFTA-dómstóllinn kæmist að þeirri niðurstöðu að reglurnar væru að meginstefnu því marki brenndar. Ríkisstjórnin heldur því fram að bæturnar, sem Höllu Helgadóttur voru boðnar, hafi verið fullnægjandi.

53. Hafa verður í huga að 8. gr. skaðabótaganna á aðeins við þegar ekki er við að styðjast neinar hlutlægar viðmiðanir, eins og tekjur, til að byggja á við útreikning skaðabótabóta sem taka eiga til líklegs tjóns vegna slyssins í framtíðinni.

54. Reglan í 8. gr. skaðabótaganna er hlutlæg regla sem tekur til einstaklinga sem hinar sérstöku aðstæður, sem lýst er í ákvæðinu, eiga við um, þ.e. börn og aðra einstaklinga sem ekki hafa atvinnutekjur. Svipaða reglu er m.a. að finna í danskri löggjöf.¹³ Reglan er við hæfi og hefur það að markmiði að tryggja tjónþolum fullar bætur vegna miska og varanlegrar örorku.

¹² *Francovich*-málið.

¹³ Sjá neðanmálgrein 8.

55. Ef dómurinn á hinn bóginn telur að skýra beri tilskipanirnar eins og Halla Helgadóttir leggur til bendir ríkisstjórn Íslands á að 8. gr. skaðabótaganna fullnægir skuldbindingunum sem felast í tilskipununum, þar sem þau tryggja tjónþolum hæfilegar bætur.

56. Ríkisstjórn Íslands leggur til að spurningunum verði svararð á eftirfarandi hátt:

”1. Það samræmist samningnum um evrópska efnahagssvæðið að ákvarða bætur til tjónþola samkvæmt ábyrgðartryggingu vélknúinna ökutækja á grundvelli ákvæða landsréttar sem mæla fyrir um staðlaðar bætur á grundvelli miskastigs (læknisfræðilega metins örorkustigs), en óháð varanlegu örorkustigi (fjárhagslega metnu örorkustigi), þegar um er að ræða tjónþola, sem á slysdegi nýta vinnugetu sína þannig, að þeir hafa litlar eða engar vinnutekjur.

2 Tilskipanirnar mæla ekki fyrir um lágmarksbætur til tjónþola við þær aðstæður.

Af framangreindu leiðir að ekki er ástæða til að svara spurningum 3 og 4.”

Ríkisstjórn Noregs

57. Að áliti ríkisstjórnar Noregs er meginmarkmið tilskipananna að afnema hindranir á frjálsi för ökutækja og fólks á evrópska efnahagssvæðinu, sem leiða af ólíkum reglum einstakra landa um ábyrgðartryggingar vélknúinna ökutækja. Þetta er ljóst af ákvæði 7. og 8. mgr. inngangsorða fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar.

58. Sú staðreynd að vísað er til þessara tilskipana í viðauka IX og markmið tilskipananna benda til að þeim sé ekki ætlað að samræma efnisreglur um skaðabótaábyrgð vegna umferðarslysa innan bandalagsins og á evrópska efnahagssvæðinu. Markmið tilskipananna er eingöngu að sjá til þess að skaðabótaábyrgð, sem stofnast á grundvelli ákvæða landsréttar, sé mætt með ábyrgðartryggingum sem samrýmast tilskipununum.

59. Ríkisstjórn Noregs telur að tilskipanirnar hafi ekki að geyma nein ákvæði sem beinlínis svara spurningunum sem leitað er svara við í máli þessu. Hún telur aftur á móti að ekki sé unnt að skýra tilskipanirnar þannig að þær banni staðlaðar bætur af því tagi sem fyrsta spurningin lýtur að.

60. Vísað er til dómanna í *Ferreira* og *Finanger* málunum, 1. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar, 1. og 2. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar og 1. gr. þriðju tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar.

61. Í *Ferreira*-málinu komst dómstóll EB að þeirri niðurstöðu að upphafleg gerð 1. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar fæli aðildarríkjunum að ákvarða hvaða tjón skyldi bætt og skilmála og skilyrði lögbundinna ábyrgðartrygginga. Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. þeirrar tilskipunar ber sérhverju aðildarríki að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að sá sem ábyrgð ber á notkun ökutækis sem að öllu jöfnu er staðsett á yfirráðasvæði þess ríkis, hafi ábyrgðartryggingu, en umfang ábyrgðarinnar og skilmálar og skilorð vátryggingarinnar ákvarðast af þessum ráðstöfunum. Sama orðalag er síðan í 2. mgr. inngangsorða annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar.

62. Í því skyni að draga úr ósamræmi sem áfram var við lýði í löggjöf einstakra aðildarríkja að því er varðar umfang skyldunnar til að ábyrgðartryggja,¹⁴ var með 1. gr. annarrar tilskipunarinnar sett fram regla um lágmarks tryggingabætur vegna muna- og líkamstjóns. Í 3. gr. sömu tilskipunar var jafnframt mælt svo fyrir, að því er líkamstjón varðar, að ekki mætti undanskilja fjölskyldumeðlimi tryggingartaka eða ökumanns vegna fjölskyldutengslanna. Ákvæði 1. gr. þriðju tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar mælti fyrir um frekari skyldur að því er varðar tryggingar vegna líkamstjóns á farþegum, öðrum en ökumanni.

63. Önnur tilskipunin um ökutækjatrýggingar mælir, sem fyrr, aðeins fyrir um kröfur varðandi tryggingavernd þriðja manns sem verður fyrir tjóni, en eftirlætur landsrétti að mæla fyrir um réttarstöðu þeirra samkvæmt skaðabótareglum.

64. Orðalag þriðju tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar gefur ennfremur fekari vísbendingar um að það sé aðeins tryggingaverndin sem höfð sé í huga, en ekki skaðabótaábyrgðin sem slík eða umfang hennar. Ennfremur mælir 2. gr. þriðju tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar svo fyrir að aðildarríkin skuli gera nauðsynlegar ráðstafanir til að sjá til þess að lögboðnar ábyrgðartryggingar vegna notkunar ökutækis: (1) gildi alls staðar á yfirráðasvæði bandalagsins á grundvelli eins og sama iðgjalds; og (2) veiti, á grundvelli þessa eina og sama iðgjalds, þá vernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í lögum viðkomandi ríkis, eða þá vernd sem lög kveða á um í aðildarríkinu þar sem ökutækið er að jafnaði staðsett, þegar sú vernd er víðtækari. Þetta sýnir ljóslega að hin lögboðna trygging hefur það að markmiði að tryggja greiðslu þeirra bóta til þriðja manns sem hann á rétt

¹⁴

3. mgr. inngangsorða annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar.

til samkvæmt viðeigandi skaðabótareglum, en ekki að hafa áhrif á skaðabótareglur landsréttar eða reglur sem kveða á um bótafjárhæðir.¹⁵

65. Það er skoðun ríkisstjórnar Noregs, að orðalag tilskipananna sýni þannig að þeim sé ekki ætlað að hafa áhrif á það hvernig reglum um skaðabótaábyrgð er háttað.

66. Þessi túlkun er staðfest í fjórðu tilskipuninni um ökutækjategyggingar,¹⁶ þar sem 6. og 13. mgr. inngangsorða hennar vísa til þeirrar staðreyndar að skrifstofukerfi fyrir græn skírteini leysi ekki úr öllum vandkvæðum tjónþola við að heimta bætur í öðru ríki úr hendi aðila sem er búsettur þar og löggiltum váttryggjanda þar (erlent lagakerfi, erlent tungumál, annað kerfi við úrlausn máls og oft óhæfilegur dráttur á úrlausn þess). Aftur á móti hefur kerfi tryggingarfulltrúa í því aðildarríki þar sem tjónþoli er búsettur hvorki áhrif á það hvaða lögum skuli beitt né á lögsögu.

67. Þetta sjónarmið er einnig staðfest af dómstól EB í *Ferreira*-málinu. Það leiðir af niðurstöðu í því máli að 1. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar, eins og hún hefur verið þróuð og aukin í annarri og þriðju tilskipuninni, mælir svo fyrir að aðildarríki skuli sjá til þess, að skaðabótaábyrgð, sem stofnast á grundvelli landsréttar vegna notkunar ökutækja sem að jafnaði eru staðsett á yfirráðasvæði þess, sé mætt með ábyrgðartryggingu. Þar skal tekið fram m.a. tegundir tjóns og áverka og þriðju aðila sem njóta eiga tryggingaverndar. Aftur á móti kemur ekki fram í ákvæðinu hvers konar ábyrgð, vegna áhættu eða sakar, váttrygging á að að mæta, né mælir það fyrir um hvers efnis reglur aðildarríkjanna um ákvörðun bótafjárhæðar skuli vera.

68. Það er skoðun ríkisstjórnar Noregs að það sé ljóst að tilskipanirnar mæla fyrir um kröfur varðandi tryggingavernd, en þær hafi ekki áhrif á efni landsréttar varðandi skaðabótaábyrgð og bætur. Meginatriðið er að tryggingin sé í samræmi við bótaábyrgðina.

69. EFTA-dómstóllinn hefur aftur á móti komist að þeirri niðurstöðu í *Finanger*-málinu að greinarmunurinn á persónulegri skaðabótaábyrgð og tryggingu sé ekki skýr. Það er skoðun norsku ríkisstjórnarinnar, að tillaga hennar um svar við fyrstu spurningunni, sem fram kemur hér á eftir, sé ekki í ósamræmi við niðurstöðu EFTA-dómstólsins í *Finanger*-málinu. Það mál sem hér liggur fyrir felur ekki í sér að tiltekna aðstæður séu með öllu útilokaðar frá tryggingavernd. Með fyrstu spurningunni óskar dómstóllinn aðeins eftir svari við því hvort staðlaðar reglur vegna ákvörðunar tjóns í sérstökum tilfellum séu

¹⁵ Hugsanleg undantekning eru lágmarksváttryggingarfjárhæðir skv. 2. mgr. 1. gr. og 3. mgr. 5. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar, sbr. *Ferreira*-málið (2. spurningu).

¹⁶ Tilskipun þingsins og ráðsins nr. 2000/26/EC frá 16 maí 2000 um samræmingu á lögum aðildarríkja um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og breytingu á tilskipunum ráðsins nr. 73/239/EBE og 88/357/EBE, OJ 2000 L 181, bls. 65.

samrýmanlegar EES-rétti. Af því leiðir, að greinarmunurinn ræður úrslitum í þessu máli.

70. Ríkisstjórn Noregs leggur til að fyrstu spurningunni verði svarað á eftirfarandi hátt:

”Það samræmist samningnum um evrópska efnahagssvæðið, sbr. einkum tilskipanir ráðsins um samræmingu á lögum aðildarríkja um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja nr. 72/166/EBE frá 24. apríl 1972, 84/5/EBE frá 30. desember 1983 og 90/232/EBE frá 14. maí 1990, með síðari breytingum, að ákvarða bætur til tjónþola á grundvelli ábyrgðartryggingar bifreiða samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga landsréttar sem mæla fyrir um staðlaðar bætur á grundvelli miskastigs (læknisfræðilega metins örorkustigs), en óháð varanalegu örorkustigi (fjárhagslega metnu örorkustigi), þegar um er að ræða tjónþola, sem á slysdegi nýta vinnugetu sína þannig, að þeir hafa litlar eða engar vinnutekjur.”

Eftirlitsstofnun EFTA

71. Að því er varðar meginreglur tilskipananna um ökutækjatrýggingar, vísar Eftirlitsstofnun EFTA til dóma í *Finanger* og *Ferreira* málunum. Samkvæmt þessum dómum fela tilskipanirnar ekki í sér heimildir til þess að útiloka í landsrétti tiltekna hópa eða tilteknar aðstæður frá tryggingavernd sem aðrir hópar njóta. Tilskipanirnar sjálfar segja ekkert um þetta. Það er því enginn vafi á því að váttrygging vegna vélknúinna ökutækja verður að vernda alla þjóðfélagshópa, einnig þá sem hafa litlar eða engar tekjur.

72. Til viðbótar við meginmál annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar, felur 5. mgr. inngangsorða hennar, sem fyrr er vitnað til, í sér tilvísun til afstæðs umfangs tryggingaverndarinnar.

73. Orðalag tilskipananna felur ekki í sér neinar leiðbeiningar sem gera það kleift að meta eða afmarka frekar eða skýra hugtakið “líkamstjón”, sem er að finna í annarri tilskipuninni um ökutækjatrýggingar. Af því leiðir að löggjafinn í einstökum ríkjum getur nánar afmarkað inntak þessa hugtaks.

74. Það er ljóst að tilskipununum er ætlað að mæla fyrir um tryggingavernd vegna alls líkamstjóns sem verður innan EES-ríkja. Grundvöll fyrir mati á tjóni og útreikning bóta er aftur á móti ekki að finna í orðalagi tilskipananna sjálfra, heldur er hann að finna í landsréttinum. Þrátt fyrir þetta verður að hafa í huga, eins og bent er á af EFTA-dómstólnum í *Finanger*-málinu og af dómstól EB í *Ferreira*-málinu, að löggjafinn í einstökum ríkjum er bundinn af vissum lágmarksreglum um tryggingavernd.

75. Þótt tilskipanirnar um ökutækjategyggingar hafi ekki að geyma reglur um útreikning á fjárhagslegu tjóni verða bætur til tjónþola, vegna lögbundinna trygginga, í öllu falli að vera ”hæfilegar”, óháð því í hvaða EES-ríki slys hefur orðið.

76. Í þessu felst ekki nauðsynlega að staðlaðar reglur um útreikning bóta séu ósamrýmanlegar tilskipuninum. Það væru þær aðeins ef reglurnar hefðu þau áhrif að hæfilegar bætur og fullnægjandi tryggingavernd væri útilokuð á grundvelli þeirra.

77. Kerfi sem byggt er á því að tekið er hæfilegt tillit til hagsmuna tjónþola með því að tryggja honum ”hæfilegar bætur” og sem almennt leiðir til sanngjarnrar niðurstöðu, er að meginstefnu til, ekki andstætt tilskipuninum um ökutækjategyggingar.

78. Reglur landsréttar sem hafi að geyma fyrirmæli um að mögulega skerðingu á aflahæfi tjónþola í framtíðinni eigi að meta á einstaklingsbundinn hátt af dómstólum, einkum þegar um er að ræða unga tjónþola, getur oft leitt til mjög ólíkra niðurstaðna, og jafnvel í sumum tilvikum til ósanngjarnari niðurstaða en staðlaðar reglur leiða til.

79. Vandamál varðandi staðlaðar reglur koma einkum upp, þegar þær í reynd hafa þau áhrif að tjónþolar sem tilheyra ákveðnum þjóðfélagshópum eru útilokaðir frá tryggingavernd. Ákvæði landsréttar sem leiða myndu til þeirrar niðurstöðu, að vissir hópar tjónþola í umferðarslysum gætu ekki undir nokkrum kringumstæðum fengið bætur í samræmi við þær lágmarksreglur sem koma fram í 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar, væru óásættanleg.

80. Ákvæði 8. gr. íslensku skaðabótagagna, eins og hún var þegar slysið átti sér stað, ber ekki einkenni útilokunarreglu sem leiðir til þess að dómstóll aðildarríkis geti ekki kveðið á um hæfilegar bætur sem eru í samræmi við það lágmark sem kveðið er á um í 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar.

81. Eftirlitsstofnun EFTA leggur til að fyrstu spurningunni verði svarað á eftirfarandi hátt:

”Tilskipanirnar um ökutækjategyggingar, sbr, einkum 2. mgr. 1. gr. gerðar þeirrar sem vísað er til 9. tölulið IX. viðauka við EES-samninginn (Önnur tilskipunin um ökutækjategyggingar nr. 84/5/EBE frá 30. desember 1983, um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja), ber að skýra þannig að þær útiloki ekki að reglur landsréttar tengi læknisfræðilega örorku og bætur sem greiða skal vegna skertrar vinnugetu þeim tjónþolum, sem hafa haft litlar eða engar vinnutekjur fyrir slysið.”

Framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna

82. Framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna bendir á að mörg atriði bæði varðandi staðreyndir málsins og þau ákvæði landsréttar sem eiga við í málinu séu óljós. Af því leiðir að viss vafi er um það hvaða ákvæði bandalagsréttar eða EES-réttar það eru sem koma til skoðunar og hvernig þeim yrði þá beitt í málinu sem hér liggur fyrir.

83. Það er enn óljóst hvers vegna aðilar gerðu samning um bótagreiðslur í ljósi þess að reglan var sú á þeim tíma er slysið varð að ekki skyldu greiðast bætur vegna miska sem var undir 15%; hvers vegna það virðist vera ósamræmi í bótagreiðslum sem þegar hafa verið inntar af hendi; hver sé þýðing breytinganna sem gerðar hafa verið á lögnum frá 1993 og dóma Hæstaréttar; hver sé grundvöllinn að útreikningi á bóttum sem Höllu Helgadóttur hafa verið greiddar og aðferðin sem notuð var til að finna út þá fjárhæð.

84. Framkvæmdastjórnin vísar til 1. mgr. 1. gr. og 2. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar og bendir á að tilgangurinn með þessu ákvæði komi fram í 5. mgr. inngangsorða þeirrar tilskipunar, sbr. tilvísun til hennar hér að framan.

85. Tilskipanirnar um ökutækjatrýggingar fela þó ekki í sér, þar sem ekki er gert ráð fyrir samræmingu á þessu sviði réttarins, neinar reglur um það hvernig skaðabætur til tjónþola í umferðarslysum skuli reiknaðar. Það er eftirlátið lagasetningarvaldinu og dómstólum í einstökum aðildarríkjum að kveða á um þetta.

86. Ennfremur er vísað til *Bernáldez*, *Finanger* og *Ferreira* málanna.

87. Í *Ferreira*-málinu, fjallaði Evrópudómstóllinn um mál sem varðaði dauða fjölskyldumeðlims hins tryggða. Í dómnum segir:

”Ákvæði 1. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar [um ökutækjatrýggingar] eins og hún var útvíkkuð og aukin í annarri og þriðju tilskipununum [um ökutækjatrýggingar] leggur þannig þá skyldu á herðar aðildarríkjum að sjá til þess að skaðabótaábyrgð, sem stofnast vegna notkunar vélknúins ökutækis sem að öllu jöfnu er staðsett á yfirráðasvæði þess, sé mætt með vátryggingu, og sem tilgreinir m.a. hvers konar tjón eða meiðsli og hvaða tjónþolar það eru sem tryggja skuli. Á hinn bóginn kveður þetta ákvæði ekki á um það hvers konar ábyrgð, vegna áhættu eða sakar, það er sem tryggingin skal taka til.” (27. grein)

”(…) Af þessu leiðir, að samkvæmt bandalagsrétti eins og hann er nú, er aðildarríkjunum frjálst að mæla fyrir um skaðabótaábyrgð vegna umferðarslysa. Þeim er aftur á móti skylt að sjá til þess að ábyrgð sem stofnast á grundvelli ákvæða landsréttar sé mætt með vátryggingum sem fullnægja reglum þeim sem fram koma í tiskipununum [um ökutækjatrýggingar].” (29. grein)

88. Dómstóllinn segir ennfremur:

”Það er á hinn bóginn ljóst af 29. grein hér að framan að skaðabótaábyrgð, sem samkvæmt landsrétti aðildarríkis þess, sem málið varðar, nær til umferðarslysa, verður að mæta með váttryggingu og sú váttrygging verður að fullnægja þeim lágmarkskröfum sem settar eru fram í 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar [um ökutækjetryggingar] (...). Þegar um er að ræða slys sem skaðabótaábyrgðin tekur til, leiðir af þessu, að ríkin geta ekki sett reglur í landslögum sínum um hámarksbætur sem eru lægri en fyrrgreind lágmörk.” (40. grein)

”(…) Ákvæði 2. mgr. 1. gr. og 3. mgr. 5. gr. annarrar tilskipunarinnar [um ökutækjetryggingar] (...) útiloka reglur landsréttar sem kveða á um hámarksbætur sem eru lægri en þau lágmörk sem kveðið er á um í tilvitnuðum ákvæðum, þegar ekki er um að ræða sök af hálfu ökumanns ökutækis þess sem olli slysinu en aðeins hlutlæga bótaábyrgð.” (41. grein)

89. Framkvæmdastjórnin telur sig ekki, á grundvelli þeirra upplýsinga sem fyrir liggja, vera í aðstöðu til gera sérstaka tillögu um svör við spurningunum sem settar eru fram í beiðninni.

90. Í skriflegum athugasemdum sínum lætur framkvæmdastjórnin nægja að vekja sérstaka athygli EFTA-dómstólsins á dóminum í *Ferreira*-málinu, einkum því sem fram kemur í 40. og 41. gr. dómsins.

Önnur spurningin

Halla Helgadóttir

91. Halla Helgadóttir heldur því fram að markmið tilskipananna sé að tryggja einstaklingum sem verða fyrir tjóni vegna vélknúinna ökutækja bætur. Bæði bætur vegna munatjóns og líkamstjóns. Markmið tilskipananna og orðalag þeirra styðja þá niðurstöðu að þær hafi að geyma lágmarkskröfur um það hvernig bætur skuli ákvarðaðar og hvernig fjárhæð þeirra skuli tengd hinu raunverulega tjóni. Að öðrum kosti myndi tryggingin ekki, þannig að bindandi væri að lögum, taka til ”munatjóns og líkamstjóns”.

92. Þessi niðurstaða er ennfremur studd við niðurstöðu EFTA-dómstólsins í *Finanger*-málinu þar sem fram kemur að tilskipanirnar verði að skýra þannig að lögbundin ábyrgðartrygging vegna vélknúinna ökutækja verði að gera þriðja aðila, sem orðið hefur fyrir tjóni í slysi af völdum vélknúins ökutækis, kleift að heimta bætur fyrir raunverulegt tjón sem samræmast þeim fjárhæðum sem fram koma í 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar um ökutækjetryggingar. Af þessu leiðir að tilskipanirnar hljóta að fela í sér lágmarkskröfur um það hvernig ákveða beri fjárhæð bóta og hvernig þær verða að vera tengdar hinu raunverulega tjóni. Ella fá tjónþolar ekki bætur fyrir allt tjón sem þeir hafa í raun orðið fyrir.

93. Halla Helgadóttir bendir ennfremur á að staðfesturétturinn sem mælt er fyrir um í 28. – 35. gr. EES-samningsins sé undir því kominn að einstaklingar njóti fullnægjandi tryggingaverndar vegna slysa af völdum vélknúinna ökutækja. Ef ekki fælust neinar lágmarkkröfur í EES-réttinum varðandi það hvernig bætur beri að ákvarða gæti það haft neikvæð áhrif á frjálsa för fólks innan evrópska efnahagssvæðisins.

94. Ennfremur, ef aðeins ófullnægjandi bætur vegna slysa af völdum vélknúinna ökutækja eru tryggðar í einstökum löndum, yrði kostnaður tryggingafélaga vegna bótagreiðslna í þessum löndum lægri en sem næmi raunverulegu tjóni vegna vélknúinna ökutækja. Þetta gæti leitt til röskunar á samkeppni milli tryggingafélaga í þessum löndum annars vegar og tryggingafélaga í öðrum ríkjum EES hins vegar.

95. Ef fallist væri á að samningsaðilar hefðu ótakmakað frelsi til að ákvarða fjárhæð skaðabóta sem greiddar eru til tjónþola sem orðið hafa fyrir slysi af völdum vélknúinna ökutækja, myndi það stefna í hættu þeirri vernd fyrir einstaklinga sem tilskipuninum er í raun ætlað að veita. Samningsaðilar gætu þannig ákveðið, án þess að réttlæta það á nokkurn hátt, að hver sá sem verður fyrir tjóni vegna umferðaslyss, skuli fá til dæmis eina íslenska krónu eða eina evru í bætur, eða einhverja aðra ófullnægjandi fjárhæð, sem ákveðin væri af handahófi á grundvelli tryggingarinnar.

96. Frelsi samningsaðila til að setja reglur um skaðabætur til fórnarlamba slysa af völdum vélknúinna ökutækja á aldrei að ganga frammar skyldum samningsaðila til að sjá til þess að einstaklingar fái hæfilegar bætur vegna líkamstjóns sem þeir verða fyrir.

97. Af því leiðir að rétt skýring hlýtur að vera sú að samningsaðilar eru skuldbundnir til að sjá til þess að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum vélknúinna ökutækja fái skaðabætur í sanngjörnu samræmi við fjárhagslegt tjón sem þeir hafa í raun orðið fyrir. Ef samningsaðili gerir þetta ekki er ljóst að hann fullnægir ekki þeim kröfum sem fram koma í tilskipuninum um lágmarksbætur.

98. Halla Helgadóttir leggur til að annarri spurningunni verði svarað á eftirfarandi hátt:

”Samkvæmt tilskipuninum eru samningsaðilar skuldbundnir til að sjá til þess að einstaklingar sem orðið hafa fyrir tjóni af völdum vélknúinna ökutækja fái bætur, sem eru í sanngjörnu samræmi við raunverulegt tjón þeirra. Ef það er ekki sanngjarnt samræmi milli raunverulegs tjóns og bóta sem eru greiddar hefur samningsaðili ekki fullnægt skuldbindingum sínum samkvæmt tilskipuninum.”

Ríkisstjórn Noregs

99. Ríkisstjórn Noregs telur að tvennt felist í annarri spurningunni. Í fyrsta lagi spurningin um það hvort tilskipanirnar fela í sé tilteknar lágmarkskröfur um

fjárhæð bóta. Í öðru lagi felst í henni spurningin um það hvort það samræmist tilskipununum að mæla fyrir um lágmarks læknisfræðilega örorku, þ.e 15% samkvæmt þeim lögum á Íslandi sem giltu þegar slysið átti sér stað, sem skilyrði fyrir bótum fyrir missi atvinnutekna í framtíðinni.

100. Ríkisstjórn Noregs benti í upphafi á að tilskipanirnar hafi ekki að geyma nein ákvæði sem varða lágmarksbætur sem skuli greiddar til einstaklinga á grundvelli ábyrgðartryggingar.

101. Með vísan til *Ferreira*-málsins, þar sem því er haldið fram að í 23. málsgrein að ”tilskipanirnar miði ekki að því að samræma reglur aðildarríkjanna um skaðabótaábyrgð”, telur ríkisstjórn Noregs að tilskipanirnar hafi það ekki að markmiði að bæta stöðu fórnarlamba umferðarslysa í samanburði við fórnarlömb annars konar slysa, að því er varðar útreikning bóta. Hið íslenska kerfi, sem gerir ráð fyrir stöðluðum bótum fyrir börn og einstaklinga sem hafa haft engar eða litlar tekjur, byggðum á læknisfræðilegu örorkustigi, á við um hvers konar skaðabótaábyrgð. Af þessu leiðir að Halla Helgadóttir nýtur sama bótaréttar óháð því hvort um er að ræða umferðarslys eða annars konar slys. Þetta vekur spurninguna um skaðabótaábyrgð.

102. Af þessu leiðir að kerfið sem slíkt getur ekki verið andstætt tilskipununum. Ekki er unnt að skýra tilskipanirnar þannig að þær mæli fyrir um sameiginlegar reglur á evrópska efnahagssvæðinu um lágmarksbætur, eða að sérhver læknisfræðileg örorka eigi að leiða til bóta fyrir missi atvinnutekna í framtíðinni.

103. Ríkisstjórn Noregs gerir greinarmun á þessu máli annars vegar og *Ferreira* og *Finanger* málunum hins vegar. Í málinu sem hér liggur fyrir snýst spurningin ekki um það hvort íslensku lögini séu andstæð 2. mgr. 1. gr. og 3. mgr. 5. gr. annarrar tilskipunarinnar. Spurningin er sú hvort tilskipanirnar mæli fyrir um lágmarksbætur.

104. Ef 28. málsgrein í *Finanger*-málinu er lesin ein og sér gæti hún virst fela í sér að EFTA-dómstóllinn skýri tilskipanirnar þannig að þær feli í sér þá kröfu að ”allt raunverulegt tjón” verði að bæta í hverju einstöku máli. Ef dómurinn er aftur á móti lesinn í heild er ljóst að hann felur þetta ekki í sér. Af næstu málsgrein dómsins sést að þessi setning er aðeins hluti af röksemdum sem leiða til þeirrar niðurstöðu, að aðgreining persónulegrar ábyrgðar og tryggingarverndar réði ekki úrslitum í því tiltekna máli. Þessi túlkun er staðfest með tilvísun dómstólsins til *Bernáldez*-málsins.

105. Einu tilvísunina til afstæðs umfangs tryggingarverndarinnar í tilskipununum er að finna í inngangsorðum annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar. Texti tilskipunarinnar sjálfrar felur þó ekki í sér nein nánari ákvæði um þetta. Tilvísun til ”hæfilegra bóta” í inngangi annarrar tilskipunarinnar verður því ekki skilin svo að hún samræmi reglur um tiltekna lágmarksbætur á öllu evrópska efnahagssvæðinu.

106. Af þessu leiðir að það er hlutverk löggjafa og dómstóla einstakra aðildarríkja að skilgreina nánar inntak þessara orða.

107. Ef dómstóllinn aftur móti kemst að þeirri niðurstöðu, að tilskipanirnar í heild verði taldar fela í sér, að aðildarríkjunum beri að tryggja tilteknar lágmarksbætur, leggur ríkisstjórn Noregs áherslu á að kerfi sem gerir ráð fyrir stöðluðum bótum sé ekki andstætt tilskipununum. Að minnsta kosti verði að fela dómstólum aðildarríkjana að meta hvort tiltekin regla ”útiloki með öllu tilteknar aðstæður frá tryggingavernd”, eins og fjallað er um í *Finanger*-málinu, sbr. 29. gr.

108. Ríkisstjórn Noregs telur að svara eigi annarri spurningunni þannig:

”Tilskipanirnar mæla ekki fyrir um lágmarksbætur til handa tjónþolum við þær aðstæður sem lýst er í fyrstu spurningunni.”

Eftirlitsstofnun EFTA

109. Það er skoðun Eftirlitsstofnunar EFTA að reglan ”hæfilegar bætur” í skilningi annarrar tilskipunarinnar um ökutækjategyggingar sé vísiregla sem tengist fjárhæð skyldutryggingar en reglan verði ekki, eins og samræming er nú á vegi stödd, skýrð svo að hún geymi fyrirmæli um fjárhæðir, þ.e. stuðul sem á EES-svæðum gildi um lágmarksbætur frá váttryggjanda í einstökum málum.

110. Þvert á móti, reglurnar um útreikning tryggingabóta og skaðabótaábyrgð í einstökum tilvikum eru málefni sem eiga undir löggjafann og dómstóla í einstökum ríkjum. Dómur EFTA-dómstólsins í *Finanger*-málinu, sem er í samræmi við dóm dómstóls EB í *Ferreira*-málinu, sýnir að það er samband milli tryggingaverndar og ákvæða um skaðabótaábyrgð. Að þessu leyti er mikilvægt að tryggingavernd tjónþola sé samræmi við anda og ákvæði tilskipananna um ökutækjategyggingar, og að lágmarksverndin sem þar er gert ráð fyrir í 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar sé ekki gerð að engu.

111. Þar sem önnur tilskipunin gerir ekki greinarmun á tryggingavernd sem verður að tryggja með lögum fyrir mismunandi flokka tjónþola, verður tryggingaverndin að vera sú sama fyrir alla ”flokka” tjónþola.

112. Þessi niðurstaða leiðir ekki til samræmingar innan ríkjana á evrópska efnahagssvæðinu að því er varðar þær bætur sem á að greiða til tjónþola, ef þriðji maður í umferðarslysi fær ”hæfilegar bætur” í skilningi tilskipananna. Af þessu leiðir að löggjafinn í einstökum löndum getur, innan ramma tilskipananna um ökutækjategyggingar, mælt fyrir um mismunandi reglur varðandi ákvörðun á skaðabótum til tjónþola.

113. Þar sem önnur tilskipunin hefur ekki að geyma ákvæði um neðri mörk skaðabóta í einstökum tilfellum, er það ekki andstætt EES-rétti að gera ráð fyrir skaðabótum undir €350 000 í einstaka tilfellum. Það er aftur á móti tekið fram í 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar að ákvæði landsréttar, sem mæla fyrir um lægri hámarksbætur en lágörk þau sem mælt er fyrir um í þessum ákvæðum, eru útilokuð.

114. Samræming eins og hún hefur nú orðið verður að fela dómstólum aðildarríkja að meta hvort landsréttur á þeim tíma sem slysið varð, útilokar tiltekna aðstæður frá tryggingavernd eða felur í reynd í sér kerfi sem er andstætt tilskipuninum um ökutækjatrýggingar.

115. Eftirlitsstofnun EFTA leggur til að annarri spurningunni verði svarað þannig:

”Tilskipanirnar um ökutækjatrýggingar, einkum 2. mgr. 1. gr. gerðar þeirrar sem vísað er til í 9. tl. IX. viðauka við EES-samninginn (Önnur tilskipun ráðsins um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar á vélknúnum ökutækjum 84/5/EEC frá 30. desember 1983), ber að skýra svo að þær mæli ekki fyrir um lágmarksbætur í einstökum tilvikum ef landsréttur útilokar ekki greiðslu hæfilegra bóta að því lágmarki sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 1. gr. tilskipunarinnar.”

Þriðja spurningin

Halla Helgadóttir

116. Halla Helgadóttir heldur því fram að mikilvægast sé að hafa í huga tvo þætti við mat á því hvort sanngjarnt samhengi sé milli raunverulegs tjóns og bótafjárhæðar. Þeir eru: (1) aðferðin við ákvörðun bóttanna; og (2) hin raunverulega fjárhæð sem greidd er.

117. Halla Helgadóttir heldur því í fyrsta lagi fram að það auki hættu á ófullnægjandi bótum til einstakra manna, ef aðildarríki miðar í auknum mæli við staðlaðar bætur, en dregur úr tilliti til aðstæðna í einstökum málum.

118. Í öðru lagi, ef bætur í einu ríki eru mun lægri en að meðaltali á evrópska efnahagssvæðinu, sé það vísbending um að tryggingaverndin sé ófullnægjandi. Í upplýsingaskyni skal tekið fram að bætur á Íslandi eru meðal þeirra lægstu á evrópska efnahagssvæðinu. Vísað er til íslenskra lögfræðiritna um þetta efni.¹⁷

¹⁷ Sjá Álitserð til allsherjarnefndar Alþingis um skaðabótalög nr. 50/1993 ásamt fylgiskjölum og breytingartillögum, eftir Gest Jónsson og Gunnlaug Claessen, prentuð í *Alþingistíðindum* 1995-

119. Í þriðja lagi eru útreikningar tryggingastærðfræðings megin vísbending um raunverulegt tjón sem leiða kann af varanlegri örorku. Reglur sem leiða til þess að bætur eru miklu lægri en úreiknað tjón samkvæmt útreikningum tryggingastærðfræðings geta ekki verið í samræmi við þær kröfur sem í tilskipununum felast.

120. Í fjórða lagi er fjárhæð bóta sem Halla Helgadóttir fengi samkvæmt 8. gr. augljóslega ekki nægilega há til að bæta henni tekjutap í framtíðinni sem líklegt er að leiði af 7% varanlegri örorku hennar. Í þeirri ákvörðun, að meta varanlega örorku hennar 7 % felst að hún muni að meðaltali tapa 7% af atvinnutekjum sínum á starfsferlinum í framtíðinni.

121. Í fimmta lagi skiptir það máli að 8. gr. hefur verið breytt með lögum nr. 37/1999, sem á við um öll slys sem eiga sér stað eftir 1. maí 1999, með þeim afleiðingum að bætur til einstaklinga sem falla undir 8. gr. eru nú ákvarðaðar í samræmi við 5. - 7. gr. Þessi breyting var gerð vegna gagnrýni á þann mikla mun milli skaðabóta til tjónabóla sem féllu undir 8. gr. annars vegar og þeirra sem féllu undir 5. – 7. gr. hins vegar.¹⁸

122. Halla Helgadóttir leggur til að þriðju spurningunni verði svarað þannig:

”Ákvörðun um það hvort bætur séu í sanngjörnu samhengi við raunverulegt fjárhagslegt tjón ber að ákvarða með hliðsjón af þeim aðferðum sem notaðar eru við útreikning bóta og þeirri fjárhæð sem greidd er. Ákvæði 8. gr. íslensku skaðabótaganna fullnægir ekki þessum kröfum þar sem niðurstöður hennar eru tilviljunarkenndar og vegna þeirra lágu skaðabóta sem greinin leiðir til.”

Ríkisstjórn Noregs

123. Ríkisstjórn Noregs er á þeirri skoðun að svarið við annarri spurningunni sé neikvætt. Ef dómstóllinn, aftur á móti, svarar henni á jákvæðan hátt, gerir ríkisstjórn Noregs eftirfarandi athugasemdir vegna þriðju spurningarinnar.

124. Norska ríkisstjórnin er á þeirri skoðun að þriðja spurningin sé aðeins nánari skýring á annarri spurningunni. Af því leiðir, að ljóst er að skýra verður ”á hvaða grundvelli” lágmarksbætur skuli greiða, ef svara skal annarri spurningunni jákvætt.

125. Tilskipanirnar hafa ekki að geyma sérstök ákvæði um lágmarksbætur sem greiða á til einstaklinga vegna ábyrgðartryggingar bifreiða. Eins og fram hefur

1996 (*Icelandic Parliament Reports*), pp. 3297-3345; sjá einkum bls. 3300-3303 og töflur á bls. 3323-3326.

¹⁸ Sjá athugasemdir við 7. gr. í *Greinargerð með frumvarpi til laga um breytingu á skaðabótalögum, nr. 50/1993, sbr. lög nr. 42/1996*, prentað í *Alþingistíðindum 1998-1999*, þingskjal nr. 199.

komið er ekki unnt að lesa orðin ”hæfilegar bætur” í inngangi annarrar tilskipunarinnar þannig að henni sé ætlað að samræma tilteknar lágmarksbætur á öllu evrópska efnahagssvæðinu.

126. Á grundvelli framanritaðs og þeirra nánú tengsla sem eru á milli annarrar og þriðju spurningarinnar, gerir ríkisstjórn Noregs ekki tillögu að svari við þriðju spurningunni, en hnykkir á því að tilskipanirnar mæli ekki fyrir um lágmarksbætur til tjónþola við aðstæður þær sem lýst er í fyrstu spurningunni.

Eftirlitsstofnun EFTA

127. Eftirlitsstofnun EFTA skoðar þriðju og fjórðu spurninguna saman. Hún telur að við mat á bótum verði dómstóll aðildarríkis að fara að þeim lögum og reglum sem gilda innan lögsögu hans um sönnun, og verði, í ljósi þeirra reglna, að ákvarða hvað eru hæfilegar bætur í hverju einstöku tilviki. Við það mat getur dómstóllinn beitt reglum landsréttar um afvöxtun og tekjur og getur tekið tillit til þess hvort tjónþoli á rétt á bótum frá öðrum.

128. Eins og nú er komið samræmingu á evrópska efnahagssvæðinu er ekki nauðsynlegt að svara þriðju og fjórðu spurningunni.

Fjórða spurningin

Halla Helgadóttir

129. Halla Helgadóttir telur að það gæti skipt máli að því er 8. gr. skaðabótaglaga varðar hvort tjónþolar eiga lögum samkvæmt rétt til bóta frá öðrum en váttryggjanda, svo sem frá Tryggingastofnun ríkisins. Í málinu sem hér er til umfjöllunar á hún ekki rétt til neinna slíkra bóta, og mun ekki fá neinar aðrar bætur vegna tjóns síns en frá Daníel Hjaltasyni og Váttryggingafélagi Íslands hf.

130. Í Danmörku, þar sem sett hefur verið sambærileg regla og sú sem fram kemur í 8. gr. skaðabótaglanna, virðist sem almannatryggingaverndin og fríðindi sem veitt eru fórnarlömbum umferðarslysa sé ríkari en á Íslandi.

131. Halla Helgadóttir leggur til að fjórðu spurningunni sé svarað þannig:

”Það getur skipt máli ef tjónþoli á rétt á bótum frá öðrum en váttryggjanda.”

Ríkisstjórn Noregs

132. Ríkisstjórn Noregs leggur ríka áherslu á að tilskipanirnar samræma á engan hátt reglur í landsrétti um það hvort yfirvöld megi taka tillit til bóta sem tjónþoli kann að eiga rétt á frá öðrum og að hvaða marki það má gera.

133. Svarið við fjórðu spurningunni veltur því alfarið á skaðabótareglum landsréttar. Í ljósi þessa gerir ríkisstjórn Noregs ekki tillögu að svari við fjórðu spurningunni.

Carl Baudenbacher
framsögumaður