



DÓMUR EFTA-DÓMSTÓLSINS

14. júní 2001*

*(Tilskipanir um ökutækjatrýggingar – staðlaðar bótareglur –
bætur til tjónþola)*

Mál 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), sérstaklega 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

* Beiðni um ráðgefandi álit er á íslensku.

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”).

DÓMSTÓLLINN,

skipaður Þór Vilhjálmssyni, forseta, Carl Baudenbacher (framsögumanni) og Per Tresselt, dómurum,

dómritari: Gunnar Selvik,

hefur með tilliti til skriflegra greinargerða frá:

- 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.

með tilliti til skýrslu framsögumanns og munnlegs málflutnings Reimars Péturssonar fyrir Höllu Helgadóttur, Óttars Pálssonar fyrir Vátryggingafélag Íslands hf., ríkisstjórnar Íslands, ríkisstjórnar Noregs, Bjarnveigar Eiríksdóttur fyrir

Eftirlitsstofnun EFTA og framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna þann 22. febrúar 2001,

kveðið upp svohljóðandi

dóm

Málsatvik og meðferð máls

- 1 Með beiðni dagsettri 6. júlí 2000, sem skráð var í málaskrá dómstólsins 10. júlí 2000, óskaði Héraðsdómur Reykjavíkur eftir ráðgefandi álit í máli sem rekið er fyrir dómstólnum milli Höllu Helgadóttur annars vegar og Daníels Hjaltasonar og Vátryggingafélags Íslands hf. hins vegar. 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 hf. beri sameiginlega skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda vegna slyssins.
- 2 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.
- 3 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.
- 4 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, árið fyrir slysdag, og sú upphæð margfölduð með varanlegu örorkustigi. Í 8. gr. laganna var hins vegar, þegar slysið varð, mælt fyrir um bætur til tjónþola sem höfðu haft óverulegar eða engar vinnutekjur. 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 tjón 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 bætur í samræmi við líklegt fjártjón. Ákvæði 8. gr. skaðabótaganna var aftur breytt á árinu 1999 (lög nr. 37/1999) á þann veg, að bætur til þeirra, sem undir greinina falla, skuli ákvarða á grundvelli örorkustigs eins og segir í 5. gr. og skuli bætur þeirra ákveðnar eftir reglum 5. – 7. gr. laganna.

5 Héraðsdómur Reykjavíkur ákvað að senda EFTA-dómstólnum beiðni um ráðgefandi álit varðandi eftirfarandi spurningar:

1. *Samrýmist það ákvæðum samningsins 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 bætur til tjónþola úr ábyrgðartryggingu vélknúins ökutækis séu ákvarðaðar samkvæmt ákvæðum í skaðabótagögum landsréttar, sem mæla fyrir um staðlaðar bætur 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 lágmarksbætur 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?*

6 Vísað er til skýrslu framsögumanns um frekari lýsingu löggjafar, málsatvika og meðferðar málsins, svo og um greinargerðir sem dómstólnum bárust. Þessi atriði verða ekki nefnd eða rakin nema að því leyti sem forsendur dómsins krefjast.

Löggjöf

EES – réttur

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

8 Ákvæði 1. og 2. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar 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 ökutækjatrýggingar 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 miskastígs skv. 4. gr. Bætur skulu ákveðnar sem hundraðshluti af bótum fyrir varnanlegan miska eftir reglum 1. – 4. másl. 1. mgr. 4. gr.”

Röksemdir aðila

- 13 Halla Helgadóttir heldur því fram að tilskipanirnar hafi það að markmiði að tryggja fórnarlömbum bifreiðaslysa viðunandi bætur vegna líkamstjóns sem þau verða fyrir af völdum slíkra slysa. Ef Höllu Helgadóttur yrðu ákvarðaðar bætur á grundvelli hinna ströngu og stöðluðu reglna í 8. gr. skaðabótalaganna, yrðu þær ekki nægar til að bæta fyrir allt líkamstjón og/eða það raunverulega tjón sem hún hefur orðið fyrir vegna slyssins. Af þessum sökum telur Halla Helgadóttir að 8. gr. skaðabótalaganna sé ósamrýmanleg tilskipuninum.
- 14 Halla Helgadóttir telur að markmið tilskipananna og orðalag þeirra styðji þá niðurstöðu að í þeim felist lágmarkskröfur um það hvernig fjárhæð skaðabóta skuli ákvörðuð og hvernig skuli háttáð samhengi milli þeirra og hins raunverulega tjóns.
- 15 Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. vísa til markmiða og orðalags tilskipananna um ökutækjatrýggingar. 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.
- 16 Tilskipanirnar hafi ekki að geyma nein ákvæði um lágmarksbætur til þeirra sem verða fyrir tjóni vegna slysa af völdum ökutækja, eða fyrirmæli um mat á því hvað teljast hæfilegar bætur vegna þeirra.
- 17 Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. halda því jafnframt fram að það sé ekki markmið með tilskipuninum að breyta eða samræma skaðabótalöggjöf EES-ríkjanna, eða þeim sé ætlað að hafa áhrif á reglur landsréttar um ákvörðun skaðabóta. Þetta sjónarmið sé staðfest í dómum dómstóls EB í máli C-129/94 *Ruiz Bernáldez* [1996] ECR I-1829, og mál nr. C-348/98 *Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira* [2000] ECR I-6711.
- 18 Ennfremur halda Daníel Hjaltason og Vátryggingafélag Íslands hf. því fram að þótt tilskipanirnar yrðu skýrðar þannig, að ákvæði landsréttar, sem mæla fyrir um reglur um ákvörðun bóta sem væru óhagstæðar tjónþolum, væru taldar andstæðar

markmiðum tilskipananna, sé ekkert sem styðji það sjónarmið, að um slíkt sé að ræða í þessu máli. Ákvæði 8. gr. skaðabótaganna verði aðeins beitt þegar skynsamlegt mat á tjóni getur ekki byggst á fyrri vinnutekjum.

- 19 Ríkisstjórn Íslands telur að málið snúist aðeins um það hvort 1. mgr. 8. gr. íslensku skaðabótaganna frá 1993 sé ósamrýmanleg tilskipuninum. Hún telur að meginmarkmiðið, allt frá því að fyrsta tilskipunin um ökutækjatrýggingar var sett, hafi verið að stuðla að frjálsum flæði vara og fólks. Í annarri tilskipuninni um ökutækjatrýggingar hafa þessi meginmarkmið verið ítrekuð og regla sett um lágmarksbætur sem lögbundin ábyrgðartrygging á að tryggja. Að lokum voru með þriðju tilskipuninni gerðar breytingar sem auðvelda eiga för yfir landamæri aðildarríkanna og stofnun og starfsemi innri markaðarins.
- 20 Ríkisstjórn Íslands er á þeirri skoðun að tilskipanirnar hafi ekki að geyma nein ákvæði eða fyrirmæli um það hvernig aðildarríki EES skuli ákvarða örorku og hvernig ákvarða skuli bætur vegna slíkrar örorku.
- 21 Ríkisstjórn Noregs tekur undir sjónarmið Daníels Hjaltasonar og Vátryggingafélags Íslands, og vísar jafnframt til þeirra meginmarkmiða tilskipananna að afnema hindranir á frjálstri för ökutækja og fólks á Evrópska efnahagssvæðinu, sem leiða af ólíkum reglum einstakra landa um ábyrgðartryggingar vélknúinna ökutækja. Þótt tilskipanirnar hafi ekki að geyma nein ákvæði sem beinlínis svara spurningunum sem leitað er svara við í máli þessu, telur ríkisstjórn Noregs að ekki sé unnt að skýra tilskipanirnar þannig að þær banni staðlaðar bætur af því tagi sem fyrsta spurningin lýtur að.
- 22 Ríkisstjórn Noregs bendir á að tilskipanirnar hafi ekki að geyma nein ákvæði sem varða lágmarksbætur sem skuli greiddar til einstaklinga á grundvelli ábyrgðartryggingar.
- 23 Eftirlitsstofnun EFTA heldur því fram að vátrygging vegna slysa af völdum vélknúinna ökutækja verði að vernda alla þjóðfélagshópa, einnig þá sem hafa litlar eða engar tekjur. Þótt tilskipanirnar um ökutækjatrýggingar hafi ekki að geyma reglur um útreikning á fjárhagslegu tjóni verði bætur til tjónþola, vegna lögbundinna trygginga, í öllu falli að vera "hæfilegar", óháð því í hvaða EES-ríki slys hefur orðið. Í þessu felist ekki nauðsynlega að staðlaðar reglur um útreikning bóta séu ósamrýmanlegar tilskipuninum. Það væru þær aðeins ef reglurnar hefðu þau áhrif að hæfilegar bætur og tryggingavernd væri útilokuð á grundvelli þeirra.
- 24 Það er skoðun Eftirlitsstofnunar EFTA að reglan "hæfilegar bætur" í skilningi annarrar tilskipunarinnar um ökutækjatrýggingar sé vísiregla sem tengist fjárhæð skyldutryggingar, en reglan verði ekki, eins og samræming sé nú á vegi stöðd, skýrð svo að hún geymi fyrirmæli um fjárhæðir, þ.e. staðal sem gildi á Evrópska efnahagssvæðinu um lágmarksbætur frá vátryggjanda í einstökum málum.
- 25 Framkvæmdastjórnin telur að þau markmið tilskipananna, að stuðla að frjálstri för ökutækja og farþega og að tryggja þeim, sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja á Evrópska efnahagssvæðinu, sambærilega stöðu, skipti höfuðmáli. Af

Því leiði, að staðlaðar reglur um bætur geti verið andstæðar tilskipununum ef þær eru þess eðlis að stór hluti þjóðfélagsþegna er í reynd útilokaður frá því að fá bætur upp að þeim mörkum sem tilgreind eru í tilskipununum, jafnvel þegar alvarlega fötlun leiðir af slysi.

Álit dómstólsins.

- 26 Í fyrstu spurningunni er spurt hvort staðlaðar bótareglur eins og þær sem mælt er fyrir um í 1. mgr. 8. gr. íslensku skaðabótaganna, eins og hún var áður en henni var breytt með lögum nr. 37/1999, sé andstæð tilskipununum um ökutækjatrýggingar. Dómurinn skilur það svo að reglurnar sem er að finna í 1. mgr. 8. gr. eigi aðeins við um útreikning bóta vegna tekjutaps í framtíðinni til þeirra tjonþola sem hafa haft litlar eða engar tekjur.
- 27 Dómstóllinn bendir á að meginröksemd Daníels Hjaltasonar og Vátryggingafélags Íslands hf., ríkisstjórnar Íslands og norsku ríkisstjórnarinnar sé sú að tilskipanirnar um ökutækjatrýggingar taki ekki til reglna um skaðabætur fyrir líkamstjón, heldur aðeins til vátrygginga. Af því leiði að löggjafinn í einstökum samningsríkjum hafi heimild til að setja þær reglur sem þeir telja eðlilegar og nægilegar. Ennfremur hafa Eftirlitsstofnun EFTA og Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins bent á að samræming reglna um tryggingarvernd geti haft viss áhrif á reglur samningsríkjanna um skaðabótaábyrgð. Norska ríkisstjórnin hefur einnig fallist á þetta sjónarmið í munnlegum málflutningi.
- 28 Almennt markmið tilskipananna um ökutækjatrýggingar er að stuðla að frjálssu flæði vara og fólks og tryggja hagsmuni þeirra sem verða fórnarlömb slysa af völdum vélknúinna ökutækja (sjá fyrstu og aðra málsgrein inngangsorða fyrstu tilskipunarinnar; mál C-129/94 *Ruiz Bernáldez*, sem vísað er til að framan; og mál E-1/99 *Storebrand Skadeforsikring v Finanger* [1999] EFTA Court Report 119. Einkum er tilgangur tilskipananna að stuðla að frjálstri för vélknúinna ökutækja og þeirra sem ferðast um í þeim (þriðja málsgrein inngangsorða fyrstu tilskipunarinnar). Í þessu skyni miða tilskipanirnar að því að tryggja, að ”í löggjöf aðildarríkjanna” sé gert ráð ”fyrir lögboðinni ábyrgðartryggingu ökutækja sem gildi alls staðar í bandalaginu” (áttunda málsgrein inngangsorða fyrstu tilskipunarinnar). Markmið annarrar tilskipunarinnar er að draga enn frekar úr mismun á löggjöf ríkja Evrópska efnahagssvæðisins um ökutækjatrýggingar, þar sem, eins og segir í þriðju málsgrein inngangsorða annarrar tilskipunarinnar ”ósamræmið hefur bein áhrif á stofnun og starfsemi hins sameiginlega markaðar.” Í samræmi við það mælir önnur tilskipunin, eins og fyrr segir, m.a. fyrir um lágmarksfjárhæðir sem skylt er að tryggja fyrir (1. gr. annarrar tilskipunarinnar). Í fimmta lið inngangsorða annarrar tilskipunarinnar er lögð áhersla á að “lögboðnar vátryggingarfjárhæðir skulu í öllum tilvikum tryggja hæfilegar bætur óháð því í hvaða aðildarríki slys verður.” Að síðustu miðar þriðja tilskipunin að því að eyða “allri óvissu um beitingu fyrsta undirliðar 2. mgr. 3. gr. tilskipunar 72/166/EBE (sjötta málsgrein inngangsorða þriðju tilskipunarinnar),

en samkvæmt henni eiga aðildarríkin að gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að váttryggingasamningar taki til alls tjóns á mönnum og munum sem verður á landsvæði þessara ríkja. Þannig ber “að ganga út frá öflugri neytendavernd” (þrettánda málsgrein inngangsorða þriðju tilskipunarinnar) og að váttryggingin skuli ná til “allra farþega, að ökumanni undanskildum, þegar líkamstjón hlýst af notkun ökutækis” (1. gr. þriðju tilskipunarinnar).

- 29 Af framansögðu dregur dómstóllinn þá ályktun að í tilskipununum um ökutækjatrýggingar felist reglan um skyldubundna ábyrgðartryggingu bifreiða gegn föstu iðgjaldi á öllu Evrópska efnahagssvæðinu. Í ljósi þess markmiðs að tryggja vernd, sem endurtekið kemur fram í tilskipununum um ökutækjatrýggingar, verður að skýra 1. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunarinnar eins og hún hefur verið þróuð og henni breytt með annarri og þriðju tilskipuninni, þannig að skyldubundin ábyrgðartrygging verði að gera þriðja aðila, sem verður fyrir tjóni af völdum vélknúins ökutækis, kleift að heimta bætur fyrir allt raunverulegt tjón sem hann hefur orðið fyrir, allt að þeim fjárhæðum sem nefndar eru í 2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar.
- 30 Meginmarkmið tilskipananna þriggja er að samræma tryggingavernd (sjá mál E-1/99 *Storebrand Skadeforsikring v Finanger*, sem áður er vísað til). Reglur sammingsaðila EES-sammingsins um skaðabótaábyrgð vegna umferðarslysa eru á hinn bóginn, eins og rétturinn í Evrópusambandinu og á Evrópska efnahagssvæðinu er nú, ekki samræmdar og tilskipanirnar um ökutækjatrýggingar miða ekki að slíkri samræmingu á Evrópska efnahagssvæðinu (Mál nr. C-348/98 *Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira*, sem áður er vísað til, málsgrein 23).
- 31 Þótt meginmarkmið tilskipananna þriggja sé að samræma reglur um tryggingavernd vegna slysa af völdum vélknúinna ökutækja, geta tilskipanirnar, þegar þær eru lesnar í heild, haft viss áhrif á reglur aðildarríkjanna um skaðabótaábyrgð. Af þessu leiðir að ekki er unnt að útiloka að lítið verði svo á að einstaka bótareglur geti verið ósamrýmanlegar því markmiði tilskipananna, að samræma reglur um tryggingavernd, og tryggja að þeir sem bíða tjón í slysum sem vélknúin ökutæki valda á Evrópska efnahagssvæðinu sitji við sama borð. Þetta hefur verið talið eiga við þegar bótareglur landsréttar útiloka með öllu tryggingarvernd við tiltekna aðstæður (sjá mál E-1/99 *Storebrand Skadeforsikring v Finanger*, sem áður er vísað til). Hið sama getur átt við ef bótareglur landsréttar leiða til þess að vernd tjónþola víkur í verulegum atriðum frá því sem telja má að séu almennt viðurkenndar bótareglur á hinu Evrópska efnahagssvæði við sambærilegar aðstæður. Í ljósi meginmarkmiða tilskipananna, og að teknu tilliti til samspils sjónarmiða um sambærilega meðferð og reglna og venja um tryggingavernd heyrja áhrif tilskipananna á reglur um skaðabótaábyrgð til undantekninga og verða takmörkuð. Hafa sammingsríkin rúmar heimildir til mats í þessu efni.
- 32 Ákvæði 8. gr. íslensku skaðabótaganna mælir fyrir um staðlaðar reglur um útreikning skaðabóta vegna taps á vinnutekjum í framtíðinni þegar um er að ræða tjónþola sem hafa haft lágar eða engar tekjur. Ákvæðið miðar ekki að því að

útiloka tiltekna hópa tjónþola frá því að heimta bætur, né hefur það þau áhrif. Ekki útilokar það heldur tjónþola frá því að heimta bætur vegna sérstaks eðlis tjóns eða á grundvelli sérstakra flokka krafna. Ákvæðinu er ætlað að taka á þeim vanda sem er samfara því að áætla tekjumissi í framtíðinni, og ákvarða skaðabætur fyrir þann tekjumissi, án þess að fyrir sé að fara haldbærum mælikvarða á möguleika til öflunar tekna í óvissri framtíð vegna tjónþola sem ekki hafa haft neinar vinnutekjur áður, eða þar sem slíkar tekjur hafa verið lægri en vænta má þegar um fullt starf er að ræða. Það leiðir af framansögðu að sammingsríkjunum er heimilt að setja staðlaðar reglur um útreikning tjóns við þessar aðstæður. Af þessum sökum verður að svara fyrstu spurningunni játandi.

- 33 Svárið við fyrstu spurningunni verður því að það sé samrýmanlegt EES rétti, einkum tilskipununum um ökutækjatrýggingar, að ákvarða bætur til tjónþola á grundvelli ábyrgðartryggingar vélknúinna ökutækja á grundvelli skaðabótareglu í landsrétti, sem gerir ráð fyrir stöðluðum bótum á grundvelli miskastigs (læknisfræðilegs örorkustigs), óháð varanlegu örorkustigi (fjárhagslega metnu örorkustigi), þegar um er að ræða tjónþola, sem á slysdegi nýta vinnugetu sýna að verulegu leyti þannig, að þeir hafa litlar eða engar vinnutekjur.
- 34 Að því er varðar aðra og þriðju spurninguna vísar dómstóllinn til þeirra forsendna sem fram koma í svari við fyrstu spurningunni. Af þeim leiðir að svara verður annarri spurningunni neitandi.
- 35 Svárið við annarri spurningunni verður því að fyrrnefndar tilskipanir um ökutækjatrýggingar hafa ekki að geyma ákvæði sem mæla fyrir um lágmarksbætur til tjónþola við þær aðstæður sem lýst er í fyrstu spurningunni.
- 36 Í ljósi svarsins við annarri spurningunni, er ekki þörf á að svara þriðju spurningunni.
- 37 Að því er varðar fjórðu spurninguna vísar dómstóllinn aftur til forsendna sem fram koma í svari við fyrstu spurningunni. Af því leiðir að svárið við fjórðu spurningunni verður á þá leið að það sé á valdi sammingsríkjanna að ákvarða hvort og að hvaða marki bætur frá öðrum skuli hafa áhrif á skaðabætur sem greiddast á grundvelli ábyrgðartryggingarinnar.

Málskostnaður

- 38 Ríkisstjórn Íslands, ríkisstjórn Noregs, Eftirlitsstofnun EFTA og Framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna sem hafa skilað greinargerð til dómstólsins skulu bera sinn málskostnað. Að því er lýtur að aðilum aðalmálsins verður að líta á málsmeðferð fyrir EFTA-dómstólnum sem þátt í meðferð málsins fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur og kemur það í hlut þess dómstóls að kveða á um málskostnað.

Með vísan til framangreindra forsendna lætur,

DÓMSTÓLLINN

uppi svohljóðandi ráðgefandi álit um spurningar þær sem Héraðsdómur Reykjavíkur beindi til dómstólsins 6. júlí 2000:

- 1. Það samrýmist ákvæðum sammingsins um Evrópska efnahagssvæðið, einkum tilskipun nr. 72/166/EBE 24. apríl 1972 um samræmingu á lögum aðildarríkja um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja, og til að kveða á um skyldu til að viðhalda váttryggingu gagnvart slíkri ábyrgð, annarri tilskipun ráðsins nr. 84/5/EBE 30. desember 1983 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar á vélknúnum ökutækjum, og þriðju tilskipun ráðsins nr. 90/232/EBE 14. maí 1990 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar á vélknúnum ökutækjum að bætur til tjónþola úr ábyrgðartryggingu vélknúins ökutækis séu ákvarðaðar samkvæmt ákvæðum í skaðabótalögum 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 að verulegu leyti þannig, að þeir hafa litlar eða engar vinnutekjur.**
- 2. Fyrirnefndar tilskipanir um ökutækjatrýggingar hafa ekki að geyma fyrirmæli um lágmarksbætur til tjónþola við þær aðstæður sem lýst er í fyrstu spurningunni.**
- 3. Það er á valdi sammingsríkjanna að ákvarða hvort og að hvaða marki bætur sem greiðast af öðrum skuli hafa áhrif á skaðabætur sem greiða á vegna ábyrgðartryggingar á grundvelli tilskipananna.**

Þór Vilhjálmsson

Carl Baudenbacher

Per Tresselt

Kveðið upp í heyranda hljóði í Lúxemborg 14. júní 2001.

Gunnar Selvik
dómritari

Þór Vilhjálmsson
forseti