



**STÓRKOSTLEGT GÁLEYSI Í SKILNINGI  
2. MGR. 88. GR. UMFERÐARLAGA:  
HÁTTSEMI OG AFLEIÐINGAR**

Anna Björg Guðjónsdóttir

2012

BA í lögfræði

Nemandi: Anna Björg Guðjónsdóttir

Kennitala: 200789-2109

Leiðbeinandi: Þóra Hallgrímsdóttir

Lagadeild

School of Law



## Útdráttur

Í ritgerð þessari er tekið fyrir ákvæði 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sem felur í sér heimild til að lækka eða fella niður bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda ef sá sem fyrir tjóni varð eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Reglan veitir tjónþola þannig rýmri rétt en almennar reglur skaðabótaréttar. Markmið ritgerðarinnar er tvíþætt. Annars vegar er leitast við að skilgreina hvers konar háttsemi hefur verið talin falla undir hugtakið stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umfl. og hins vegar hvaða afleiðingar slík háttsemi hefur þegar kemur að hlutfallslegri skerðingu á bótarétti. Í upphafi ritgerðar er gerð almenn grein fyrir bótareglum umferðarlaga og sögulegri þróun þeirra reglna. Þar á eftir má finna fræðilega umfjöllun um hugtakið stórkostlegt gáleysi og umfjöllun um þá aðferðafræði sem stuðst er við þegar lagt er mat á það hvort gáleysi teljist almennt eða stórkostlegt. Því næst eru skoðaðir dómur Hæstaréttar þar sem reynt hefur á ákvæði 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga með það fyrir augum að skilgreina hvaða háttsemi hefur verið talin falla undir gildissvið ákvæðis og til að kanna hvaða afleiðingar stórkostlegt gáleysi hefur á bótarétt tjónþola. Í ljós kom að sjaldan hefur verið fallist á hlutfallslega lækkun bótaréttar á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga en í þeim tilfellum þegar bætur hafa verið lækkaðar er ekki til staðar mikill rökstuðningur fyrir þeirri ákvörðun í niðurstöðu Hæstaréttar. Ákvæði íslenskra umferðarlaga eru um margt sambærileg við umferðarlöggjöf á Norðurlöndunum og til samanburðar eru skoðuð ákvæði danskra og norskra umferðarlaga. Að lokum eru dregnar saman helstu niðurstöður.

## **Abstract**

In this thesis the subject is the clause of the 2nd paragraph of article 88 of traffic legislation nr. 50/1987 that authorises a sanction to curtail or disallow bodily harm compensation or provider casualty compensation if the injured person shows intent or culpable recklessness. Therefore the regulations are not as strict as regulations of common tort law. The goal of the thesis is to consider the definition of the conducts that come under culpable recklessness according to the 2nd paragraph of art. 88 of traffic legislation and to consider the consequences of such conduct when it comes to proportional curtailment to compensation. In the beginning of the thesis the traffic regulations right to compensation, and its historical development, is explained. Then we have an academic coverage on the definition of culpable recklessness and the methodology used to assess whether recklessness is considered objective or culpable. High court sentences where the 2nd paragraph of art. 88 of traffic legislation have been tested are studied to define what kind of conduct comes under the coverage of the clause and also to examine the consequences that culpable recklessness has on the claimant's right to compensation. It appears that proportional curtailment for compensation on the grounds of the 2nd paragraph of art. 88 of traffic legislation is not commonly accepted. In the instances where compensation is curtailed the high court does not rationalise its decision in great length. The clauses of Icelandic traffic legislation are in many ways similar to traffic legislation in Nordic countries and therefore the clauses of Danish and Norwegian traffic legislation is studied in comparison. In the end the main results are summarised.

## EFNISYFIRLIT

<b>LAGASKRÁ</b> .....	<b>3</b>
<b>DÓMASKRÁ</b> .....	<b>4</b>
<b>1. INNGANGUR</b> .....	<b>6</b>
<b>2. BÓTAREGLUR UMFERÐARLAGA</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1. Skaðabótareglur umferðarlaga</b> .....	<b>7</b>
<b>2.2. Söguleg þróun skaðabótareglna umferðarlaga</b> .....	<b>8</b>
<b>2.3. Umferðarlög nr. 50/1987</b> .....	<b>9</b>
2.3.1. Þróun og breytingar .....	9
2.3.4. Hlutlæg ábyrgðarregla 88. gr. umferðarlaga .....	9
2.3.5. Aðrar bótareglur umferðarlaga .....	11
<b>3. HUGTAKIÐ GÁLEYSI Í ÍSLENSKUM RÉTTI</b> .....	<b>12</b>
<b>3.1. Gáleysi og skaðabótaréttur</b> .....	<b>12</b>
<b>3.2. Sakarreglan</b> .....	<b>12</b>
<b>3.3. Hvað er gáleysi?</b> .....	<b>13</b>
3.3.1. Gáleysi í frumheimildum. ....	13
3.3.2. Hugtakið gáleysi og aðferðafræði .....	13
<b>3.4. Flokkun gáleysis</b> .....	<b>14</b>
3.4.1. Þýðing flokkunar .....	14
3.4.2. Mat á gáleysi .....	16
3.4.3. Almenn gáleysi.....	17
3.4.4. Stórkostlegt gáleysi .....	18
<b>4. HÁTTSEMI SEM TALIN ER STÓRKOSTLEGT GÁLEYSI</b> .....	<b>20</b>
<b>4.1. Almenn</b> .....	<b>20</b>
<b>4.2. Dómar Hæstaréttar Íslands</b> .....	<b>20</b>
<b>4.3. Hugtakið stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga</b> .....	<b>23</b>
4.3.1. Afmörkun umfjöllunar .....	23
4.3.2. Gangandi vegfarendur .....	23
4.3.3. Þættir sem hafa áhrif á gáleysismat .....	24
<b>4.4. Önnur álitaefti tengd 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga</b> .....	<b>26</b>
4.4.1. Áhættutaka – farþegi í bifreið með ölvuðum ökumanni .....	26
4.4.2. Öryggis- og verndarbúnaður bifreiða og notkun hans.....	27

<b>5. SKERÐING BÓTARÉTTAR.....</b>	<b>30</b>
<b>5.1. Ákvörðun bótafjárhæðar og takmörkun bótaskyldu .....</b>	<b>30</b>
<b>5.2. Fordæmi Hæstaréttar þar sem fallist hefur verið á lækkun skaðabóta.....</b>	<b>31</b>
5.2.1. Dómar Hæstaréttar .....	31
5.2.2. Skerðing um þriðjung .....	32
5.2.3. Skerðing um helming .....	32
5.2.4. Skerðing um tvo þriðjuhluta.....	34
5.2.5. Skerðing um þrjá fjórðuhluta .....	35
<b>5.4. Þættir sem hafa áhrif á skerðingu bótaréttar .....</b>	<b>35</b>
<b>6. SKERÐING BÓTARÉTTAR Í NORRÆNUM RÉTTI .....</b>	<b>37</b>
<b>6.1. Tenging við Norðurlönd.....</b>	<b>37</b>
<b>6.2. Gildandi réttur í Danmörku .....</b>	<b>37</b>
6.2.1. Ákvæði danskra umferðarlaga .....	37
6.2.2. Mat á stórkostlegu gáleysi og skerðingu bótaréttar .....	38
6.2.3. Gangandi vegfarendur .....	38
<b>6.3. Gildandi réttur í Noregi .....</b>	<b>39</b>
6.3.1. Ákvæði norskra umferðarlaga .....	39
6.3.2. Mat á gáleysi .....	40
6.3.3. Gangandi vegfarendur .....	41
<b>7. SAMANTEKT OG NIÐURSTÖÐUR .....</b>	<b>42</b>
<b>HEIMILDASKRÁ.....</b>	<b>44</b>

# **LAGASKRÁ**

## **Íslensk lög**

Lög um notkun bifreiða, nr. 21/1914

Almenn hegningarlög, nr. 19/1940

Bifreiðalög, nr. 23/1941

Lög um váttryggingarsamninga, nr. 20/1954

Umferðarlög, nr. 26/1958

Umferðarlög, nr. 40/1968

Siglingalög, nr. 34/1985

Umferðarlög, nr. 50/1987

Lög um breytingar á umferðarlögum, nr. 44/1993

Skaðabótalög, nr. 50/1993

Loftferðarlög, nr. 60/1998

Lög um váttryggingarsamninga, nr. 30/2004

## **Dönsk lög**

LBKG nr. 1047

## **Norsk lög**

LOV 1961-02-03 nr. 00

# **DÓMASKRÁ**

## **Hæstaréttardómar**

Hrd. 13. mars. 1991 í máli nr. 74/1989

Hrd. 6. apríl 1995 í máli nr. 55/1992

Hrd. 12. október 1995 í máli nr. 209/1993

Hrd. 24. október 1996 í máli nr. 453/1994

Hrd. 9. maí 1996 í máli nr. 41/1995

Hrd. 2. maí 1997 í máli nr. 79/1996

Hrd. 20. mars 1997 í máli nr. 140/1996

Hrd. 11. september 1997 í máli nr. 254/1996

Hrd. 22. maí 1997 í máli nr. 364/1996

Hrd. 4. desember 1997 í máli nr. 166/1997

Hrd. 21. janúar 1999 í máli nr. 210/1998

Hrd. 4. mars 1999 í máli nr. 235/1998

Hrd. 16. september 1999 í máli nr. 216/1999

Hrd. 25. október 2001 í máli nr. 129/2001

Hrd. 1. nóvember 2001 í máli nr. 181/2001

Hrd. 20. mars 2003 í máli nr. 374/2002

Hrd. 19. maí 2004 í máli nr. 296/2003

Hrd. 11. nóvember 2004 í máli nr. 243/2004

Hrd. 19. maí 2005 í máli nr. 365/2004

Hrd. 3. febrúar 2005 í máli nr. 392/2004

Hrd. 17. nóvember 2005 í máli nr. 240/2005



Hrd. 26. janúar 2006 í máli nr. 336/2005

Hrd. 26. janúar 2006 í máli nr. 370/2005

Hrd. 19. desember 2006 í máli nr. 263/2006

Hrd. 17. janúar 2008 í máli nr. 195/2007

Hrd. 10. apríl 2008 í máli nr. 352/2007

Hrd. 18. september 2008 í máli nr. 1/2008

Hrd. 12. nóvember 2009 í máli nr. 107/2009

Hrd. 21. apríl 2010 í máli nr. 487/2009

Hrd. 27. janúar 2011 í máli nr. 374/2010

Hrd. 3. nóvember 2011 í máli nr. 689/2010

Hrd. 17. nóvember 2011 í máli nr. 194/2011

### **Danskir dómur**

FED 1996.135 V

U 1988.583

### **Norskir dómur**

LB-2012-11869 (12-011869ASK-BORG/04)

## 1. INNGANGUR

Efni þessarar ritgerðar er ákvæði 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987<sup>1</sup> sem felur í sér heimild til að lækka eða fella niður bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést sýndi af sér ásetning eða stórkostlegt gáleysi. Annars vegar verður leitast við að skilgreina hvers konar háttsemi hefur verið talin falla undir hugtakið stórkostlegt gáleysi og hins vegar hvaða afleiðingar sú háttsemi hefur þegar kemur að hlutfallslegri skerðingu á bótarétti.

Sakarreglan er almennt talin ein af meginreglum í íslenskum rétti en samkvæmt henni ber maður skaðabótaábyrgð á tjóni sem hann veldur með sagnæmum og ólögumætum hætti, enda sé tjónið sennileg afleiðing af hegðun hans og raski hagsmunum sem verndaðir eru með skaðabótareglum.<sup>2</sup> Samkvæmt sakarreglunni nægir einfalt gáleysi til skaðabótaábyrgðar. Ákvæði 2. mgr. 88. gr. umfl. veitir þannig tjónþola rýmri rétt en ella þar sem hann þarf aðeins að þola skerðingu á bótarétti ef um er að ræða ásetning eða stórkostlegt gáleysi.

Í 2. kafla er fjallað almennt um skaðabótareglur umferðarlaga og þá sögulegu þróun sem liggur að baki núgildandi löggjöf á sviði umferðarréttar. Í 3. kafla er sérstaklega litið til hugtaksins stórkostlegt gáleysi með almennri efnislegri umfjöllun um flokkun gáleysis og afmörkun á hugtakinu í skaðabótarétti. Í 4. kafla er leitast við að svara þeirri spurningu hvers konar háttsemi hefur verið talin falla undir hugtakið stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umfl. og hafa dómur Hæstaréttar þar veigamikið hlutverk. Í 5. kafla er horft til þess hvernig 2. mgr. 88. gr. umfl. hefur verið beitt í framkvæmd þegar kemur að skerðingu bóta, þ.e. hverjar eru afleiðingar þess að háttsemi falli undir gildissvið ákvæðisins. Til nánari skýringar er í 6. kafla litið til nágretta okkar á Norðurlöndunum og ákvæði umferðarlaga í Danmörku og Noregi borin saman við 2. mgr. 88. gr. umfl. Í 7. kafla er fjallað um helstu niðurstöður og efni ritgerðar tekið saman í stuttu máli.

---

<sup>1</sup> Umferðarlög nr. 50/1987 verða hér eftir skammstöfuð umfl.

<sup>2</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 137; Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 20.

## 2. BÓTAREGLUR UMFERÐARLAGA

### 2.1. Skaðabótareglur umferðarlaga

Skaðabótareglur umfl. eru að meginstefnu til tvær og eru þær báðar í XIII. kafla laganna. Sú fyrri er hlutlæg ábyrgðarregla 88. gr. umfl. en í reglunni felst að eigandi ökutækis ber ábyrgð án sakar. Hér á eftir verður aðaláherslan lögð á 2. mgr. 88. gr. umfl. sem veitir heimild til lækkunar eða takmörkunar á bótarétti tjónþola.

#### 88. gr.

*Sá sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Ábyrgðarmaður dráttartækis er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar skráningarskyld vélknúð ökutæki dregur annað ökutæki.*

*Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.*

*Bætur fyrir tjón á munum má lækka eða fella niður ef sá sem fyrir tjóni varð var meðvaldur af því af ásetningi eða gáleysi.*

Aðra viðamikla skaðabótareglu er að finna í 89. gr. umfl. sem nefnd hefur verið árekstrarreglan en samkvæmt henni skal skipta tjóni sem hlýst af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af avikum öllum. Orðalag ákvæðis gefur heimild til að líta til fleiri atriða en sakar þegar þáttur hvors eða hvers aðila er metinn. Ekki er að finna skýringu á því í umfl. hvaða atriði koma hér til greina og þrátt fyrir þessa heimild til að byggja á öðrum atvikum en sök er aðalreglan um árekstur ökutækja sú að bótaskylda fari eftir sök aðila.<sup>3</sup>

Í 3. mgr. 90. gr. umfl. segir að auk ábyrgðar skv. 1. og 2. mgr. fari bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum. Reglan er sett til að taka af allan vafa um að tjónþoli geti átt rétt til bóta eftir almennum reglum í tilvikum sem hinar sérstöku reglur 88., 89. og 1.-2. mgr. 90. gr. umfl. eiga ekki við um. Bótareglur umferðarlaga skerða þannig ekki þann rétt sem tjónþoli kann að eiga eftir sakarreglunni eða öðrum almennum reglum á hendur eiganda, ökumanni eða öðrum.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 70.

<sup>4</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 81-82.

## 2.2. Söguleg þróun skaðabótareglna umferðarlaga

Upp úr aldamótunum 1900 voru frumkvöðlar á Íslandi farnir að gera sér grein fyrir að samgönguleysi á landi var farið að hamla þjóðinni og þá einkum atvinnuvegum hennar. Ef takast ætti að efla framkvæmdir og bæta afkomu þjóðarinnar var ljóst að stefna yrði að bættum samgöngum á landi. Málið kom til kasta Alþingis sem tók ákvörðun um að styrkja kaupmanninn og konsúlinn Ditlev Thomsen um 2000 krónur til að útvega mótorgagn. Ditlev Thomsen hélt til Kaupmannahafnar í apríl 1904 og sneri aftur með fyrsta bílinn sem kom til hafnar í Reykjavík 20. júní 1904.<sup>5</sup> Áratug síðar voru fyrstu lög sem tóku til umferðar lögfest, eða lög um bætur fyrir tjón af notkun bifreiða nr. 21/1914.<sup>6</sup>

Eins og fram kemur í athugasemdum við frumvarp með lögum nr. 21/1914 þá þótti í ljósi aukinnar notkunar bifreiða á Íslandi tímabært að setja lög um bifreiðanotkun líkt og giltu erlendis. Lögini áttu að tryggja forsvaranlegt ástand bifreiða, lágmarkshæfni ökumanns ásamt því að lögleiða hraðatakmarkanir og festa í sessi skaðabótareglur sem taka á tjóni af völdum bifreiða.<sup>7</sup> Með lögum nr. 21/1914 um notkun bifreiða var sett ströng bótaregla sem tók til tjóns á hagsmunum utan bifreiðar og einnig til tjóns á fólki eða varningi er bifreið flutti ef bifreið var til afnota fyrir almenning gegn borgun.<sup>8</sup> Sönnunarbyrði var lögð á þann sem ábyrgð bar á bifreiðinni með svokallaðri öfugri sönnunarbyrði eða sakarlíkindareglu. Skaðabótareglur laganna frá 1914, og síðari bifreiðalaga, voru sniðnar eftir danskri og norski lagaframkvæmd um sama efni.

Sérstök regla um árekstur bifreiða var ekki lögfest fyrr en með bifreiðalögum nr. 23/1941 og almennt héldust lögini frá 1914 að stofni til óbreytt allt til ársins 1958. Með umferðarlögum nr. 26/1958 voru bifreiðalög nr. 23/1941 felld úr gildi og skaðabótareglum vegna tjóns af umferðarslysum breytt talsvert þegar hlutlæg ábyrgðarregla eða ábyrgð án sakar tók við af sakarlíkindareglu.<sup>9</sup> Reglur um ábyrgðaraðila breyttust einnig þannig að bótaábyrgð var færð á skráðan eða skráningarskyldan eiganda ökutækis án tillits til þess hver hefur umráð tækisins.

---

<sup>5</sup> Ingibergur Bjarnason og Örn Sigurðsson, *Íslenska bílaöldin* (Forlagið 2003) 11-14; Kristinn Snæland, *Bílar á Íslandi í myndum og máli 1904 – 1922* (Bókaútgáfan Örn og Örlygur 1983) 11.

<sup>6</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 21.

<sup>7</sup> Alþt. 1913–1914, A-deild, 85.

<sup>8</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 21.

<sup>9</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 22.

Umferðarlög frá 1958 voru felld úr gildi með umferðarlögum nr. 40/1968 þegar hægri umferð var lögtekin hér á landi án þess að sú löggjöf hefði í för með sér breytingar á bótareglum.<sup>10</sup>

## 2.3. Umferðarlög nr. 50/1987

### 2.3.1. Þróun og breytingar

Árið 1988 tóku gildi ný umferðarlög sem voru talsvert frábrugðin fyrri lögum. Tilgangur endurskoðunar var tvíþættur. Annars vegar var ljóst að eldri lög voru á ýmsum sviðum ófullkomin og beinlínis úrelt. Hins vegar var talið nauðsynlegt, m.a. vegna aukinna samskipta milli þjóða, að samræma umferðarlög á Íslandi, eftir því sem kostur var, umferðarlöggjöf annarra þjóða og alþjóðasamningum um umferð. Við samningu frumvarpsins var litið til þeirra breytinga sem gerðar höfðu verið á undanförunum árum á umferðarlögum og -reglum annars staðar á Norðurlöndunum.<sup>11</sup> Helstu nýmæli laganna voru annars vegar sú regla að gáleysi sem ekki telst stórfellt skerðir ekki bótarétt manns sem slasast eða missir framfæranda, sbr. 2. mgr. 88. gr. umfl.<sup>12</sup> Hins vegar gildir sama bótaregla (ábyrgð án sakar) um tjón á mönnum eða munum sem fluttir eru með ökutæki, hvort sem flutt er gegn gjaldi eða ekki.<sup>13</sup> Skaðabótareglur umferðalaga hafa að mestu staðið óbreyttar frá gildistöku laganna árið 1988 ef frá er skilin sú breyting sem gerð var á 1. mgr. 90. gr. umfl. með lögum nr. 44/1993 að varanlegur umráðamaður ökutækis getur borið ábyrgð á tjóni sem skylt er að greiða eftir bótareglum laganna.<sup>14</sup>

### 2.3.4. Hlutlæg ábyrgðarregla 88. gr. umferðarlaga

Skaðabótaregla 1. mgr. 88. gr. umfl. er hlutlæg ábyrgðarregla, það er ábyrgð án sakar. Mikið hagræði er fyrir tjónþola að geta reist bótakröfu sína á reglu um hlutlæga ábyrgð þar sem hann þarf ekki að sanna að tjónið sé afleiðing saknæmrar hegðunar.<sup>15</sup> Samkvæmt 1. málsl. 1. mgr. 88. gr. umfl. ber þeim sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki að bæta tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði hvorki rakið til bilunar eða galla á tækinu né ógætni ökumanns. Ábyrgð fellur á eiganda án tillits til huglægrar afstöðu hans eða manna sem hann

---

<sup>10</sup> Alþt. 1986-1987, A-deild, 898.

<sup>11</sup> Alþt. 1986-1987, A-deild, 898.

<sup>12</sup> Nýmælið frá 1987 um eigin sök þolenda líkamstjóns á þó ekki við um slys, sem ökumaður eða eigandi (umráðamaður) verður fyrir vegna ákrekstrar bifreiða.

<sup>13</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 22.

<sup>14</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 23.

<sup>15</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (2. útg., Bókaútgáfa Orators 1999) 106.

ber ábyrgð á til tjónsatvika. Reglan er hagstæð tjónþola en jafnframt þungbær gagnvart þeim sem ábyrgð fellur á.<sup>16</sup> Sök eiganda eða ökumanns á slysi er ekki skilyrði bótaréttar og er reglan mun strangari en almennar bótareglur skaðabótaréttar. Ábyrgðin takmarkast á þann hátt að þrátt fyrir að skilyrði bótaábyrgðar séu fyrir hendi getur tjónþoli misst bótarétt að einhverju eða öllu leyti vegna eigin sakar, sbr. 2.-3. mgr. 88. gr. umfl.

Með lögfestingu umfl. nr. 50/1987 kom inn mikilvægt nýmæli í 2. mgr. 88. gr. umfl. um að bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda geti verið lækkaðar eða felldar niður hafi sá sem varð fyrir tjóni eða lést verið meðvaldur að tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Í greinargerð með frumvarpi sem varð að umfl. segir:

Ákvæði 2. mgr. 88. gr. felur í sér að dregið er úr heimild til lækka eða fella niður bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda, þannig að lækkun eða niðurfelling bóta má því aðeins fara fram að sá sem varð fyrir tjóni eða lést hafi sýnt af sér ásetning eða stórkostlegt gáleysi. Vegna þessa verður eigi þörf sérákvæðis um vanrækslu á notkun öryggisbelta eða hlífðarhjálma, sbr. 2. másl. 3. mgr. 67. gr.<sup>17</sup>

Regla 2. mgr. 88. gr. umfl. er sniðin eftir 2. mgr. 101. gr. danskra umferðarlaga sem tóku gildi 1. janúar 1986 en samkvæmt greinargerð áttu breytingar á íslensku lögunum að miða að því að samræma ákvæði umferðarlaga um fébætur og váttryggingar enn betur að löggjöf nágrannaþjóða okkar. Var þá einkum höfð hliðsjón af breytingum sem gerðar voru á dönskum umferðarlögum í árslok 1985.<sup>18</sup>

Í 3. mgr. 88. gr. umfl. segir að bætur fyrir tjón á munum megi lækka eða fella niður ef sá sem fyrir tjóni varð var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi. Ákvæðið felur ekki í sér breytingar frá þeim reglum sem áður giltu og er í samræmi við almennar reglur skaðabótaréttar um eigin sök tjónþola.<sup>19</sup> Rétt er að benda á að hér er einfalt gáleysi talið nægja til að takmarka bótarétt. Þeir hagsmunir sem í húfi eru verða líka taldir minni en þeir hagsmunir sem fjallað er um í 2. mgr. 88. gr. umfl., þ.e. umrædd 3. mgr. fjallar um bætur fyrir munatjón en ekki líkamstjón. Regla 3. mgr. 88. gr. umfl. á ekki við um tjón ökumanna eða eiganda vegna árekstrar ökutækja heldur gildir 89. gr. umfl. í þeim tilvikum.

---

<sup>16</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 27-28.

<sup>17</sup> Alþt. 1986-1987, A-deild, 921.

<sup>18</sup> KBET 1985 nr. 1036.

<sup>19</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 61-62.

### 2.3.5. Aðrar bótareglur umferðarlaga

Auk fyrrgreindra skaðabótareglna er einnig að finna ákvæði í umfl. um váttryggingarskyldu sem veitir bætur óháð því hvort skaðabótaréttur er fyrir hendi.<sup>20</sup> Sú váttrygging tekur aðeins til líkamstjóns og gengur undir heitinu slysatrygging ökumanns en skv. 92. gr. umfl. skal hver ökumaður sem stjórnar skráningarskyldu vélknúnu ökutæki tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutæki í algjöru heimildarleysi. Sú váttrygging tryggir bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækis. Í sömu grein segir að slasist váttryggingartaki sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess skuli hann eiga rétt til bóta úr váttryggingunni.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 113.

<sup>21</sup> Ekki verður fjallað með ítarlegum hætti um slysatryggingu ökumanns eða aðrar váttryggingar í ritgerð þessari en til frekari skýringar vísast til rits Arnljóts Björnssonar, *Ökutæki og tjónbætur*, en þar fjallar III. þáttur um slysatryggingu ökumanns og váttryggingartaka samkvæmt 92. gr. umfl., IV. þáttur fjallar um ábyrgðartryggingu ökutækja og V. þátturinn um húftryggingu ökutækja.

### 3. HUGTAKIÐ GÁLEYSI Í ÍSLENSKUM RÉTTI

#### 3.1. Gáleysi og skaðabótaréttur

Meginregla skaðabótaréttar gerir það að skilyrði að háttsemi sem veldur tjóni þurfi að vera saknæm til að skaðabótaábyrgð stofnist. Eitt af því sem skiptir þá miklu máli er að skilja á milli tjóns sem verður vegna óhapps og þess sem verður vegna háttsemi sem telst gáleysisleg, þar sem skaðabótaskylda stofnast eingöngu í síðarnefnda tilvikinu.

Gáleysi er almennt talið skiptast í einfalt (almennt) gáleysi og stórkostlegt (stórfellt) gáleysi. Í nokkrum tilvikum hefur það þýðingu að skilja þarna á milli og getur komið til skoðunar þegar þeirri spurningu er velt upp hvort rétt sé að lækka skaðabætur eða fella þær niður. Við skoðun á 2. mgr. 88. gr. umfl. má sjá að þar er gerð krafa um ásetning eða stórkostlegt gáleysi eigi að lækka eða fella niður bætur til þeirra sem fyrir tjóni verða eða vegna missis framfæranda. Það skiptir þannig máli varðandi umfjöllun um 2. mgr. 88. gr. að skoða nánar hugtakið gáleysi, hvernig það hefur verið skilgreint í íslenskum rétti og hvernig stórkostlegt gáleysi skilur sig frá almennu gáleysi.

#### 3.2. Sakarreglan

Í skaðabótarétti er algengt að tala um bótagrundvöll eða þá reglu sem við á um skilyrði skaðabótaábyrgðar hverju sinni. Yfirleitt er miðað við að fjórir möguleikar séu fyrir hendi um bótagrundvöll þegar til álita kemur hvort tjón sé skaðabótaskyld. Fyrsti möguleikinn er sakarreglan, annar er reglan um hlutlæga ábyrgð, sá þriðji er reglan um vinnuveitandaábyrgð og fjórði möguleikinn er svo sakarlíkindareglan.<sup>22</sup>

Sakarreglan er meginregla í íslenskum skaðabótarétti. Bæði í þeim skilningi að algengast er að skaðabótaábyrgð sé reist á sakarreglunni og í þeim skilningi að hún gildi um bótagrundvöllinn nema lög mæli á annan veg eða sérstakar ástæður.<sup>23</sup> Sakarreglan gengur út frá því að maður beri skaðabótaábyrgð á tjóni sem hann veldur með saknæmum og ólögmætum hætti enda sé tjónið sennileg afleiðing af hegðun hans og raski hagsmunum sem verndaðir eru með skaðabótareglum. Það er og skilyrði að sérstakar huglægar

---

<sup>22</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 137.

<sup>23</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 138.



afsökunarástæður eigi ekki við um tjónvald, svo sem æska eða skortur á andlegu heilbrigði.<sup>24</sup> Meginreglan er þannig sú að sé sakarreglan bótagrundvöllur nægi almennt gáleysi til skaðabótaábyrgðar.<sup>25</sup>

### 3.3. Hvað er gáleysi?

#### 3.3.1. Gáleysi í frumheimildum.

Skilgreiningu á hugtakinu gáleysi er hvorki að finna í settum lögum né lögskýringargögnum á sviði skaðabótaréttar og á það sama við um refsirétt en samkvæmt íslenskum rétti eru sagnæmisskilyrðin tvö; ásetningur og gáleysi. Smám saman hafa mótast ólögfestar reglur um efni og ytri mörk gáleysis, mestmegnis fyrir tilstuðlan réttarframkvæmdar og fræðilegrar umfjöllunar.<sup>26</sup>

#### 3.3.2. Hugtakið gáleysi og aðferðafræði

Gáleysi er sagnæm hegðun sem skilgreina má á þann hátt að sérhver maður eigi að gæta þeirrar varkárni sem af honum má ætlast. Leitast er við að skoða hegðun hans og mat lagt á það hvort hann hafi hegðað sér í samræmi við aðstæður hverju sinni eða hvort hegðun hans hafi verið til þess fallin að fela í sér hættu á tjóni.<sup>27</sup> Fræðimenn á sviði skaðabótaréttar hafa leitast við að skilgreina hugtakið gáleysi og hefur það m.a. verið skilgreint á eftirfarandi hátt:

Tjóni er valdið af gáleysi, ef háttsemi tjónvalds hefur, vegna þess að hann hefur ekki sýnt þá varkárni, sem ætlast mátti af honum, vikið frá því, sem telja má viðurkennda háttsemi samkvæmt því sem ákveðið er í lögum, fordæmum, venju eða eftir öðrum viðmiðunum í skaðabótarétti.<sup>28</sup>

Skilgreining á hugtakinu gáleysi skiptir einnig máli á sviði refsiréttar og á því réttarsviði hefur hugtakið verið skilgreint þannig af fræðimönnum:

Það er gáleysi, ef hinn brotlegi álítur eða hefur hugboð um, að refsinnæm afleiðing verknadar kunnri að koma fram (tjónsbrot), eða hann hefur hugboð um, að aðrir refsinnæmir þættir verknadarlýsingar kunnri að vera til staðar (samhverft brot), en hann vinnur verkið í trausti þess, að afleiðingin komi ekki fram, að hugboðið reynist ekki rétt. Enn fremur er það gáleysi, ef hinn brotlegi, sem gegn og

---

<sup>24</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: Kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 20.

<sup>25</sup> Viðar Már Matthíasson, „Stórkostlegt gáleysi í skaðabótarétti og váttryggingarétti“ í Ragnheiður Bragadóttir o.fl. (ritstj.), *Afmælisrit: Jónatan Þórmundsson sjötugur, 19. desember 2007* (Bókaútgáfan Codex 2007) 581.

<sup>26</sup> Jónatan Þórmundsson, *Afbrot og refsíabýrgði II* (Háskólaútgáfan 1999) 122.

<sup>27</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: Kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 58-59.

<sup>28</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 147.

skynsamur maður, hefði átt að gera sér grein fyrir nefndum aðstæðum og bregðast við í samræmi við þær, en hann hefur hins vegar ekki gætt þeirrar varkárni, sem af honum mátti ætlast.<sup>29</sup>

Við skilgreiningu á hugtakinu gáleysi í skaðabótarétti var áður fyrr stuðst við svokallaðan bonus pater familias-mælikvarða sem miðar við hinn gegna og skynsama mann.<sup>30</sup> Mælikvarðinn hefur sætt gagnrýni, einkum á síðustu áratugum, vegna þeirra takmarkana sem á honum eru.<sup>31</sup> Bonus pater familias-mælikvarðinn stendur og fellur með bonus pater fyrirmyndinni sem gerir ekki mistök. Það er hins vegar viðurkennt að mennirnir gera mistök og leitast hefur verið við að rýmka mælikvarðann til að tengja hann meira nútímanum með því að skapa bonus pater familias fyrir hvert svið fyrir sig og miða við þann fullorðna mann sem best hafði hagnýtt sér þá þekkingu sem til var á viðkomandi sviði.<sup>32</sup> Þjóðfélagsþróun síðustu ára hefur falið í sér aukna regluvæðingu samfélags og hefur hún skapað forsendur til þess að hverfa í auknum mæli frá bonus pater familias-mælikvarðanum. Til að finna fyrirmynd að háttsemi sem tjónvaldur hefði átt að viðhafa nægir að líta til þeirra skráðu háttennisreglna sem gilda á viðkomandi sviði eða skoða fordæmi frá dómstólum um það hver sé hin rétta háttsemi. Þegar hvorki er til að dreifa skráðum háttennisreglum eða fordæmum, hafa menn spurt sig hvort til sé venjubundin háttsemi á hinu tiltekna sviði og talið það háttsemi sem tjónvaldur hefði átt að viðhafa.<sup>33</sup>

### 3.4. Flokkun gáleysis

#### 3.4.1. Þýðing flokkunar

Í skaðabótarétti er meginreglan sú, ef sakarreglan er bótagrundvöllurinn, að almennt gáleysi nægi til skaðabótaábyrgðar. Í því felst að tjónþola er yfirleitt veittur sami bótaréttur, óháð því hvort tjóni er valdið af almennu gáleysi eða stórkostlegu gáleysi.<sup>34</sup> Eftir sem áður getur það haft hagnýta þýðingu að gera grein fyrir tveimur flokkum gáleysis, almennu gáleysi og

---

<sup>29</sup> Jónatan Þórmundsson, *Afbrot og refsíábyrgð II* (Háskólaútgáfan 2002) 123.

<sup>30</sup> Um bonus pater familias-mælikvarðinn er m.a. fjallað um í bók Arnljótar Björnssonar, *Skaðabótaréttur kennslubók fyrir byrjendur*, en á bls. 59 í 3. útgáfu frá árinu 2004 segir „að hin hefðbundna skoðun lögfræðinga sé, að gáleysi sé það, er menn gæti ekki þeirrar varkárni, sem gegn og skynsamur maður (bonus pater familias) telur sér skylt að gæta við sömu aðstæður“. Þar segir jafnframt: „Þótt með réttu megi setja út á „bonus pater“-mælikvarðann, er hann mjög lífsseigur. Er enn nokkuð stuðst við hann“.

<sup>31</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 150.

<sup>32</sup> Bo von Eyben og Helle Isager, *Lærebog i erstatningsret* (6. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2007) 64-66; Peter Lødrup, *Lærebog i erstatningsrett* (4. útg., Lødrup 1999) 125-128.

<sup>33</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 151-152.

<sup>34</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 49.

stórkostlegu gáleysi. Það er að sama skapi nauðsynlegt við skoðun á 2. mgr. 88. gr. umfl. að þekkja þann stigs mun sem er á milli flokkanna til að geta lagt mat á það hvort að tjónþoli verði dæmdur til að bera sjálfur, að hluta eða í heild, tjón sitt líkt og heimilt er samkvæmt ákvæðum laga.

Þýðing flokkunar í almennt gáleysi og stórkostlegt gáleysi hefur aukist á síðustu áratugum vegna beinna fyrirmæla í lögum<sup>35</sup> en í ákveðnum tilvikum er gerður áskilnaður í lögum um stórkostlegt gáleysi. Í fyrsta lagi geta komið upp tilvik þar sem gengið er lengra en meginreglan miðar við og krafist stórkostlegs gáleysis sem skilyrði skaðabótaábyrgðar og nægir þá ekki almennt gáleysi. Sem dæmi um slíkt ákvæði má nefna a. lið 1. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.<sup>36</sup> Í öðru lagi getur stórkostlegt gáleysi af hálfu tjónvalds haft þau áhrif að skaðabótaréttur hans verður rýmri, þ.e. hann getur átt rétt til meiri skaðabóta en hann hefði átt ef einungis hefði verið um að ræða almennt gáleysi hjá þeim sem tjóni olli. Dæmi um slíkt ákvæði er 1. mgr. 26. gr. skbl. Í þriðja lagi getur háttsemi sem viðhöfð er af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi og leiðir til dauða manns valdið því að svið skaðabótaábyrgðar er rýmkað, þ.e. þeir sem eru almennt ekki taldir eiga skaðabótarétt öðlast hann samt sem áður. Dæmi um slíkt ákvæði er 2. mgr. 26. gr. skbl. Í fjórða lagi hefur það mikla þýðingu að greina á milli almenns gáleysis og stórkostlegs gáleysis samkvæmt II. kafla skbl. þar sem greining ræður því oft hvort váttryggjandi hagsmuna sem tjóni er valdið á getur krafið tjónvald um bætur. Sem dæmi má nefna 1. og 2. mgr. 19. gr. skbl. Í fimmta lagi skiptir stig gáleysis máli þegar til athugunar kemur hvort lækka eigi skaðabætur eða fella þær niður. Dæmi um lagaákvæði þar sem reynir á slíka skiptingu er 24. gr. skbl. og 2. mgr. 88. gr. umfl. Í sjötta lagi hefur þessi greining á gáleysi þýðingu við mat á skaðabótaábyrgð þess sem samkvæmt lögum eða samningi er undanþeginn, í heild eða að hluta, skaðabótaábyrgð á tiltekinni háttsemi. Hér er einkum um að ræða tilvik á sviði flutningaréttar en á því sviði er algengt að samið sé um undanþágu frá bótaábyrgð, sbr. 176. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og 109. gr. loftferðalaga nr. 60/1998.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 154.

<sup>36</sup> Skaðabótalög verða hér eftir skammstöfuð skbl.

<sup>37</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 154–158; Viðar Már Matthíasson, „Stórkostlegt gáleysi í skaðabótarétti og váttryggingarétti“ í Ragnheiður Bragadóttir o.fl. (ritstj.), *Afmælisrit: Jónatan Þórmundsson sjötugur, 19. desember 2007* (Bókaútgáfan Codex 2007) 581–585.

### 3.4.2. Mat á gáleysi

Við mat á gáleysi er háttsemi tjónvalds borin saman við þá háttsemi sem hann gat og átti að viðhafa. Miðað er við það tímamark er tjón varð og lagðar til grundvallar þær aðstæður sem þá voru fyrir hendi og staða tjónþola og tjónvalds.<sup>38</sup> Aðferðin er sú að kanna hvort athöfnin eða athafnaleysið sem leiddi til tjóns víkur frá þeirri háttsemi sem viðurkennd er á þeim tíma þegar tjón varð.<sup>39</sup> Við mat á gáleysi er litið til tveggja mælikvarða, annars vegar er talað um huglæga afstöðu tjónvalds, þ.e. mat lagt á hvort tjónvaldur gerði sér grein fyrir því að háttsemin gæti valdið tjóni og hins vegar er háttsemin skoðuð hlutlægt séð, þ.e. hún borin saman við þá háttsemi sem tjónvaldur hefði átt að viðhafa.<sup>40</sup>

Við skoðun á háttsemi tjónvalds hlutægt séð er helst litið til skráðra háttsemissreglna, venju og fyrri fordæma. Þegar talað er um skráðar háttsemissreglur er átt við lög sett af Alþingi, auk annarra reglugerða, samþykktu og stjórnvaldsfyrirmæla.<sup>41</sup> Þar má oft finna fyrirmæli um hvernig mönnum beri að haga sér og geta slíkar reglur létt undir gáleysismat með dómstólum. Sé sannað að maður hafi brotið gegn settum réttarreglum ber hann vanalega bótaábyrgð á því tjóni sem rakið verður til þess réttarbrotis.<sup>42</sup> Réttarreglur hafa yfirleitt meiri þýðingu við sakarmat eftir því sem þær eru sértækari enda fela þær þá yfirleitt í sér betri leiðbeiningar fyrir dómstóla.<sup>43</sup> Þegar ekki liggja fyrir settar réttarreglur getur gáleysismat stuðst við venjur, þ.e. ef maður víkur frá því sem telja má venjubundna háttsemi við framkvæmd verks og orsakatengsl eru á milli fráviks og tjóns má almennt gera ráð fyrir því að háttsemi hans verði talin saknæm.<sup>44</sup> Við mat á gáleysi getur einnig verið mikilvægt að skoða eldri fordæmi enda mikilvægt að mat sé hið sama í sambærilegum tilvikum en þó er fátítt að dómarar vísi sérstaklega til eldri dóms máli sínu til stuðnings.<sup>45</sup> Hins vegar er viðurkennt að Hæstiréttur telur sér almennt skylt að fylgja fyrri úrlausnum í sambærilegum málum og að sama skapi telja héraðsdómstólar sig almennt bundna af fordæmum Hæstaréttar.<sup>46</sup>

---

<sup>38</sup> Arnljótur Björnsson, *Skadabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 68.

<sup>39</sup> Bo von Eyben og Helle Isager, *Lærebog í erstatningsret* (6. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2007) 66.

<sup>40</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skadabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 167.

<sup>41</sup> Sigurður Línal, *Um lög og lögfræði; grundvöllur laga-réttarheimildir* (Hið íslenska bókmenntafélag 2007) 80.

<sup>42</sup> Arnljótur Björnsson, *Skadabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 60.

<sup>43</sup> Bo von Eyben og Helle Isager, *Lærebog í erstatningsret* (6. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2007) 68.

<sup>44</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skadabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 190.

<sup>45</sup> Arnljótur Björnsson, *Skadabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 63-64.

<sup>46</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skadabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 188; Jón Steinar Gunnlaugsson, *Um fordæmi og valdmörk dómstóla* (Háskólinn í Reykjavík 2003) 79-81.

Við skoðun á hinum huglæga þætti við mat á saknæmi má af dómaframkvæmd sjá að hann hefur að vissu leyti látið í minni pokann fyrir hlutlægu mati. Algengara er nú en áður að sú aðferð sé lätin nægja að hafi háttsemi brotið skráða hátternisreglu sé ekki litið til huglægra þátta.<sup>47</sup> Í nágildandi rétti má draga þá ályktun að brot á reglum sem fullnægja ákveðnum skilyrðum nægi til að slá því föstu að háttsemi verði talin saknæm og huglægir þættir tjónvalds komi þá ekki til skoðunar við mat á saknæmi.<sup>48</sup>

Þegar aðstæður eru með þeim hætti að háttsemi tjónvalds fellur ekki undir sértækar reglur, heldur frekar almennar reglur um aðgæslu, hefur dómari nokkurt svigrúm við mat á því hvort háttsemi sé saknæm. Af þeim fjölda dóma sem fallið hafa um skaðabótaábyrgð utan samninga má draga ályktanir um hvaða þættir það séu sem dómari horfir einna helst til í mati sínu þegar hann tekur afstöðu til þess hvort háttsemi sé saknæm eða ekki. Fræðimenn á sviði skaðabótaréttar eru ekki einhuga um hvernig skipta eigi þessum þáttum niður<sup>49</sup> en þó virðist almenn sátt ríkja um eftirfarandi skiptingu meðal íslenskra fræðimanna.<sup>50</sup>

Í fyrsta lagi, hve mikil hætta var á því, að tjón yrði af þeirri háttsemi, sem um ræðir. Í öðru lagi, hve mikið tjón var líklegt, að af henni leiddi. Í þriðja lagi, hve auðvelt var (eða erfitt) fyrir tjónvald að gera sér grein fyrir hættu á tjóni. Í fjórða lagi, hvaða ráðstafanir var unnt að gera til að koma í veg fyrir tjón.<sup>51</sup>

Almennt verður talið að niðurstaða dómara sé oft reist á heildarmati af öllum aðstæðum, þar sem þættirnir spila saman og hafa áhrif hver á annan, án þess að hægt sé að segja að einhver einn þáttur vegi þyngst.<sup>52</sup> Þegar gáleysi er metið með þessum hætti er hver þáttur veginn gagnvart hinum og síðan dregin heildarályktun.<sup>53</sup>

### 3.4.3. *Almennt gáleysi*

Almennt eða einfalt gáleysi er lægra stig gáleysis og nægir til skaðabótaábyrgðar skv. sakarreglunni. Þegar um almennt gáleysi er að ræða sýnir tjónvaldur ekki af sér þá varfærni og aðgæslu sem honum ber. Tjónvaldur gerir sér ekki grein fyrir því að háttsemi hans felur í sér hættu á tjóni en honum á samt að vera það ljóst. Slíkt hefði hann gert ef hann hefði sýnt af sér venjulega aðgæslu. Almennt gáleysi er frávik frá því sem mælt er fyrir um í þeim skráðu

---

<sup>47</sup> Sbr. t.d. Hrd. 6. apríl 1995 í máli nr. 55/1992 og Hrd. 2. maí 1997 í máli nr. 79/1996.

<sup>48</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 170-171.

<sup>49</sup> Bo von Eyben og Helle Isager, *Lærebog í erstatningsret*, bls. 75, nefna þrjá þætti á meðan Peter Lødrup, *Lærebok í erstatningsrett*, bls. 135, nefnir fimm þætti og tilgreinir fleiri atriði til fyllingar.

<sup>50</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur, kennslubók fyrir byrjendur*, bls. 65 nefnir 4 þætti og samhljóma 4 atriði nefnir Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur*, bls. 193.

<sup>51</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 193.

<sup>52</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 192-193.

<sup>53</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 65.

háttennisreglum, fordæmum eða venjum sem gilda á því sviði sem um ræðir.<sup>54</sup> Ef háttsemi tjónvalds hefur vikið að einhverju leyti frá hinum hlutlægu viðmiðum eru talsverðar líkur á að hann verði talinn hafa sýnt af sér gáleysi og verði því látinn sæta skaðabótaábyrgð. Óljós mörk geta verið á milli lægstu stiga gáleysis og óhappatilvika en mikilvægt er að draga skýr mörk á milli gáleysis og óhapps, þ.e. atviks sem manni verður ekki kennt um, því að gáleysi leiðir til bótaskyldu eftir sakarreglunni en það gerir óhapp ekki.<sup>55</sup> Við skoðun á dómum<sup>56</sup> þar sem skaðabótaábyrgð er felld á tjónþola vegna almenns gáleysis hans má sjá að háttsemi hans, huglægt séð, hefur verið kæruleysisleg, borið merki um skort á einbeitingu, þreytu, álag, leti eða sinnuleysi og tillitsleysi gagnvart hagsmunum annarra.<sup>57</sup>

#### 3.4.4. Stórkostlegt gáleysi

Mörk almenns gáleysis og stórkostlegs gáleysis eru ekki skýr og er yfirleitt litið svo á að aðeins sé um stigsmun að ræða og að stórkostlegt gáleysi feli í sér viðameira frávík frá þeirri háttsemi sem viðhafa átti samkvæmt skráðum háttennisreglum eða öðrum hlutlægum mælikvörðum.<sup>58</sup> Stórkostlegt gáleysi er einnig talið geta falist í því að hin huglæga afstaða tjónvalds til tjóns einkennist af enn meira tillitsleysi en þarf til við almennt gáleysi.<sup>59</sup> Það virðist ríkja um það samstaða að gáleysi þurfi ekki að teljast meðvitað til að geta talist stórkostlegt, heldur geti einnig ómeðvitað gáleysi talist stórkostlegt gáleysi.<sup>60</sup> Það sé þannig rétt að leggja áherslu á að greining í einfalt og stórkostlegt gáleysi lýtur fyrst og fremst að hinum hlutlæga þætti, þ.e. alvarlegri frávikum frá þeirri háttsemi sem tjónvaldi ber að viðhafa, en þarf ekki að fela í sér að hann hafi verið meðvitaðri um möguleika á tjóni en þegar um almennt gáleysi er að ræða. Með því að sýna af sér stórkostlegt gáleysi eykur maður almennt séð enn frekar hættu á því að valda tjóni.<sup>61</sup> Það virðist mega draga þær almennu ályktanir að stórkostlegt gáleysi sé gáleysi á hærri stigi en almennt gáleysi. Annað hvort vísar háttsemin hlutrænt séð meira frá þeirri háttsemi sem tjónvaldi ber að viðhafa en þarf til að staðreyna

---

<sup>54</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 158.

<sup>55</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004) 58.

<sup>56</sup> Sbr. Hrd. frá 7. október 1999 í máli nr. 166/1999 og Hrd. frá 7. febrúar 2001 í máli nr. 244/2001.

<sup>57</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 159.

<sup>58</sup> Peter Lødrup, *Lærebok í erstatningsrett* (4. útg. Lødrup 1999) 122-123.

<sup>59</sup> Viðar Már Matthíasson, „Stórkostlegt gáleysi í skaðabótarétti og váttryggingarétti“ í Ragnheiður Bragadóttir o.fl. (ritstj.), *Afmælisrit: Jónatan Þórmundsson sjötugur, 19. desember 2007* (Bókaútgáfan Codex 2007) 593-594.

<sup>60</sup> Alþt. 1992-1993, A-deild, 3660.

<sup>61</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 161.

almennt gáleysi eða að hin huglæga afstaða tjónvalds til tjónsins einkennist af meira tillitsleysi en þarf til að staðreyna almennt gáleysi.<sup>62</sup>

Nánari umfjöllun um hugtakið stórkostlegt gáleysi er m.a. að finna í Hrd. 19. desember 2002 í máli nr. 317/2002 og Hrd. 30. september 2004 í máli nr. 50/2004. Af dómafordæmum verður séð að matið á því hvort tjóni hafi verið valdið af stórkostlegu gáleysi eða ekki fer eftir aðstæðum hverju sinni og er ekki unnt að finna samræmda orðanotkun eða samræmdar viðmiðanir sem íslenskir dómstólar styðjast við. Ekki er heldur víst að slíkur mælikvarði myndi fela í sér einhverja lausn á því hvenær tjón telst afleiðing af stórkostlegu gáleysi þar sem alltaf þarf að leggja mat á þá háttsemi sem um ræðir og öll atvik máls að öðru leyti. Telja verður að áfram verði stuðst við atviksbundið mat á háttsemi og tekið tillit til aðstæðna í heild sinni þegar ákvarðað er hvort tiltekin háttsemin teljist stórkostlegt gáleysi eða ekki.<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> Viðar Már Matthíasson, „Stórkostlegt gáleysi í skaðabótarétti og vátryggingarrétti“ í Ragnheiður Bragadóttir o.fl. (ritstj.), *Afmælisrit: Jónatan Þórmundsson sjötugur, 19. desember 2007* (Bókaútgáfan Codex 2007) 594.

<sup>63</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 163.

## 4. HÁTTSEMI SEM TALIN ER STÓRKOSTLEGT GÁLEYSI

### 4.1. Almennt

Fram kom í upphafi að markmið ritgerðarinnar er annars vegar að skilgreina hvers konar háttsemi getur fallið undir hugtakið stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umfl. og hins vegar að skoða hvaða áhrif sú háttsemi hefur á hugsanlega skerðingu á bótarétt tjónþola. Að framan var farið yfir skilgreiningu fræðimanna á hugtakinu gáleysi og hvaða hlutlægu og huglægu skilyrði eru talin þurfa að vera fyrir hendi til að gáleysi teljist stórkostlegt. Nú verður sú fræðilega umfjöllun borin saman við framkvæmd og túlkun Hæstaréttar Íslands í dómum þar sem reynt hefur á ákvæði 2. mgr. 88. gr. umfl. Leitast verður við að skoða hvaða háttsemi hefur í framkvæmd verið talin falla undir gildissvið 2. mgr. 88. gr. umfl.

### 4.2. Dómar Hæstaréttar Íslands

Til þess að átta sig á merkingu hugtaksins stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umfl. var farið yfir dóma Hæstaréttar frá gildistöku umferðarlaga í ársbyrjun 1988. Við leit komu í ljós 30 dómur<sup>64</sup> þar sem reyndi með einhverjum hætti á umrætt ákvæði umfl. Í þessum dómum byggir kröfugerð annars aðila máls að heild eða hluta á 2. mgr. 88. gr. umfl. og er þá bæði átt við aðalkröfu og varakröfur. Aðeins í hluta dómanna var ákvæðið talið eiga við og tekið til efnislegrar umfjöllunar. Margvíslegar ástæður geta legið að baki því að ákvæðið hlaut ekki efnislega umfjöllun og má í því samhengi nefna að tjónið var talið falla utan við gildissvið umfl., byggt á ákvæði í varakröfu en fallist á aðalkröfu eða að vísað var til ákvæðis til stuðnings öðrum ákvæðum, þá oft tengdum váttryggingum, og mál dæmt á þeim grundvelli. Í töflu 1 eru listaðir upp dómur þar sem vísað hefur verið til 2. mgr. 88. gr. umfl. Þar má sjá að þrátt fyrir að umræddir dómur séu 30 talsins þá eru færstar niðurstöður í raun byggðar á ákvæðinu sjálfu. Að sama skapi má sjá að Hæstiréttur hefur aðeins í sex tilvikum fallist á að rétt sé að skerða bótarétt tjónþola með vísan til 2. mgr. 88. gr. umfl.<sup>65</sup> Í töflunni má sjá númer

---

<sup>64</sup> Leitað var að dómum á þremur heimasíðum sem allar geyma dóma Hæstaréttar Íslands. Leitað var á heimasíðu Hæstaréttar ([www.haestirettur.is](http://www.haestirettur.is)), á heimasíðu Lánstrausts sem er með lokaðan gagnabanka með dómum Hæstaréttar ([www.creditinfo.is](http://www.creditinfo.is)) og á dómasíðunni Fons Juris sem einnig krefst aðgangsróðs ([www.fonsjuris.is](http://www.fonsjuris.is)). Ólík leitarskilyrði voru notuð til að reyna að finna alla þá dóma sem fallið hafa eftir gildistöku umfl. og í ljós komu samtals 30 dómur, þar sem reyndi á 2. mgr. 88. gr. umfl. með einhverjum hætti. Samantektin er sett fram með þeim fyrirvara að hugsanlegt sé að dómarnir geti verið fleiri. Leitin var framkvæmd á fyrstu mánuðum ársins 2012, janúar til mars.

<sup>65</sup> Nánari umfjöllun um skerðingu á bótarétti er að finna í 5. kafla ritgerðar.



þeirra Hæstaréttardóma sem komu upp við leitina, hver er tjónþoli í umrætt sinn og hvort Hæstiréttur tók 2. mgr. 88. gr. umfl. til efnislegrar umfjöllunar.

**Tafla 1: Dómar Hæstaréttar þar sem reynt hefur á 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga**

Dómur	Tjónþoli	Efnisleg umfjöllun um 2. mgr. 88. gr. umfl.
74/1989	Gangandi vegfarandi	Fyrir gildistöku umfl. – 3. mgr. 67. gr. 40/1968
209/1993	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Nei – niðurstaða byggir ekki á ákvæði. <sup>66</sup>
453/1994	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Já – ekki fallist á lækkun bóta sbr. ákv. <sup>67</sup>
41/1995	Aðrir tjónþolar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
140/1996	Aðrir tjónþolar	Já – ákv. talið eiga við um tjón <sup>68</sup>
254/1996	Ökumaður bifreiðar	Nei – umfjöllun í sératkvæði
364/1996	Aðrir tjónþolar	Já – ekki fallist á að ákv. taki til tjóns
166/1997	Farþegi í bifreið	Já – ekki fallist á að ákv. taki til tjón
210/1998	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Já - ekki fallist á lækkun bóta skv. ákv.
235/1998	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
216/1999	Aðrir tjónþolar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
129/2001	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Já – ákv. talið eiga við um tjón
181/2001	Gangandi vegfarandi	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
374/2002	Aðrir tjónþolar	Já – ákv. talið eiga við um tjón

<sup>66</sup> Ákvæði verður hér eftir skammstafað ákv.

<sup>67</sup> Í málinu reyndi á hvort fella ætti niður bætur til gagnáfrýjanda vegna þess stórfellda gáleysis sem hann sýndi með því að taka sér far með ölvuðum ökumanni eða láta við það sitja að lækka bæturnar með hliðsjón af breytingum á umferðarlögum. „Hefði það verið ætlun löggjafans að breyta þeirri dómvænu sem skapast hafði, hefði það þurft að koma skýrt fram í lögnum sjálfum eða greinargerð. Samkvæmt þessu er krafa gagnáfrýjanda ekki tekin til greina.“

<sup>68</sup> Í niðurstöðu Hæstaréttar er vísað til 3. mgr. 88. gr. umfl. en telja verður fullvíst að í raun sé verið að vísa til 2. mgr. 88. gr. umfl. þar sem umfjöllun öll snýr að líkamstjóni en ekki munatjóni.

<b>296/2003</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
<b>243/2004</b>	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Já – ákv. talið eiga við um tjón
<b>365/2004</b>	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar (fyrning)
<b>392/2004</b>	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar (fyrning)
<b>240/2005</b>	Gangandi vegfarandi	Já – ákv. talið eiga við um tjón
<b>336/2005</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar <sup>69</sup>
<b>370/2005</b>	Gangandi vegfarandi	Já – ekki fallist á lækkun bóta
<b>263/2006</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
<b>195/2007</b>	Gangandi vegfarandi	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
<b>352/2007</b>	Gangandi vegfarandi	Já – ákv. talið eiga við um tjón
<b>1/2008</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
<b>107/2009</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar <sup>70</sup>
<b>487/2009</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar
<b>374/2010</b>	Farþegi í bifreið – áhættutaka	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar <sup>71</sup>
<b>689/2010</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar <sup>72</sup>
<b>194/2011</b>	Ökumaður bifreiðar	Nei – ákv. ekki tekið til skoðunar <sup>73</sup>

<sup>69</sup> Hins vegar er í niðurstöðu Hæstaréttar að finna efnislega umfjöllun um hugtakið stórkostlegt gáleysi í skilningi skilmála tryggingar, sbr. 20. gr. þágildandi laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga.

<sup>70</sup> Hins vegar er í niðurstöðu Hæstaréttar að finna efnislega umfjöllun um hugtakið stórkostlegt gáleysi út frá slysatryggingu ökumanns, sbr. 92. gr. umfl.

<sup>71</sup> Hins vegar er í niðurstöðu Hæstaréttar að finna efnislega umfjöllun um skerðingu á skaðabótum úr slysatryggingu farþega bifreiðar og hvort rétt væri að skerða bætur um 2/3 hluta vegna stórkostlegs gáleysis.

<sup>72</sup> Hins vegar er í niðurstöðu Hæstaréttar að finna efnislega umfjöllun um hugtakið stórkostlegt gáleysi út frá slysatryggingu ökumanns, sbr. 92. gr. umfl.

<sup>73</sup> Hins vegar var tekið til skoðunar hvort háttsemi væri talin stórkostlegt gáleysi með vísan til 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004.

### 4.3. Hugtakið stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga

#### 4.3.1. Afmörkun umfjöllunar

Í þessum kafla verða reifuð þau sjónarmið sem komið hafa fram í dómum Hæstaréttar þess efnis að tiltekin háttsemi falli annað hvort undir hugtakið stórkostlegt gáleysi eða standi þar fyrir utan. Leitast verður við að skoða hvaða þættir það eru sem Hæstiréttur tekur sérstaklega til skoðunar við mat á stórkostlegu gáleysi og hafa þar með áhrif á endanlega niðurstöðu. Til afmörkunar verður lögð sérstök áhersla á dóma sem tengjast gangandi vegfarendum og reynt að skilgreina þá háttsemi gangandi vegfarenda sem hugsanlega getur leitt til skerðingar á bótarétti. Jafnt verða teknir fyrir dómur þar sem fallist hefur verið á lækun bótaréttar og dómur þar sem talið var að skilyrði stórkostlegs gáleysis væru ekki uppfyllt.

#### 4.3.2. Gangandi vegfarendur

Talið var að með lögfestingu 2. mgr. 88. gr. umfl. yrði sakarskipting að mestu leyti úr sögunni vegna slysa sem gangandi vegfarendur, hjólreiðamenn, ríðandi menn eða farþegar verða fyrir af notkun vélknúins ökutækis.<sup>74</sup> Í mörgum tjónsatvikum af slíku tagi getur reynst erfitt að sýna fram á stórkostlegt gáleysi tjónþola en það er þó ekki algilt og hafa álitaefni komið til kasta Hæstaréttar í tengslum við hugsanlega sakarskiptingu vegna tjóns sem gangandi vegfarendur eða farþegar urðu fyrir vegna notkunar ökutækis. Hæstiréttur hefur í þremur nýlegum dómum tekið fyrir 2. mgr. 88. gr. umfl. í tengslum við slys sem verða með þeim hætti að gangandi vegfarandi verður fyrir bifreið og hlýtur tjón af.

#### **Hrd. frá 17. nóvember 2005 í máli nr. 240/2005**

H varð fyrir bifreið og slasaðist á ökkla. H var mjög ölvaður er slysið varð, en áfengismagn í blóði hans mældist 2,44%.<sup>75</sup> Ökumaður ók bifreið á lítilli ferð í röð annarra ökutækja um Ráðhústorg og austur Strandgötu á Akureyri. Er bifreiðin var til hliðar við H hafi hann skyndilega snúið sér að bifreiðinni, baðað út höndum, misst jafnvægið en í framhaldi af því fallið á hægri hlið bifreiðarinnar. Ökumaður sveigði bifreiðinni strax til vinstri, en þegar ökumaður sá H liggja á akbrautinni stöðvaði hún strax akstur til að gæta að honum. Aðalorsök þess að H féll var talið ölæði hans. Talið var að áfrýjandi hafi sýnt af sér svo stórkostlegt gáleysi, að ökumaður gat ekki komið í veg fyrir slysið. Bætur voru því lækkaðar með vísan til 2. mgr. 88. gr. umfl. og tjónþoli látinn bera 2/3 hluta tjóns.

---

<sup>74</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 24.

<sup>75</sup> Prómill (‰) – mælieining á vínandamagn í blóði og er einn hluti af þúsund eða einn tíundi af prósentu.

### **Hrd. frá 26. janúar 2006 í máli nr. 370/2005**

G varð fyrir bifreið er hann gekk yfir Pósthússtræti í Reykjavík og slasaðist á hægra hné. Ökumaður og farþegi bifreiðar báru að framendi hennar hafi verið kominn framhjá G er hann hafi slagað eða dottið og rekist við það í vinstri hliðarspegil bifreiðar. Samræmi var í framburði og hann samrýmdist einnig áverkum G. Talið var að G hefði sýnt af sér gáleysi þar sem hann nýtti sér ekki nærlægar gangbrautir og gekk yfir götuna talandi í farsíma og án þess að huga að aðvífandi umferð. Þessi hegðun var þó ekki talin víkja svo frá því sem talist gæti forsvaranlegt eða venjulegt að gáleysi hans teldist stórkostlegt. G hafi neytt áfengis þegar slysið varð en engin víska var um ölvunarstig G og af þeirri ástæðu var ekki fullyrt um orsakasamband á milli áfengisneyslu hans og þess að hann féll á bifreiðina. G var talinn eiga rétt á að fá tjón sitt bætt að fullu.

### **Hrd. frá 10. apríl 2008 í máli nr. 352/2007**

H varð fyrir bifreið er hann hljóp yfir Þjóðveg 1 við Galtavík og slasaðist á ökkla. H var farþegi í bifreið sem stöðvaði í vegkanti til hleypa H þar út. H gekk aftur fyrir tengivagn bifreiðarinnar og hljóp yfir veginn. Í sama mund bar að bifreið og lenti H á vinstra framhorni bifreiðarinnar. H sá bifreiðina nálgast, en mat aðstæður svo að bifreiðin væri nægilega langt í burtu til að honum tækist að komast yfir veginn tímanlega. Áfengismagn í blóði H mældist 2,39‰ í rannsókn sem gerð var eftir slysið. Engar upplýsingar komu fram þess efnis að bifreiðinni hefði verið ekið með óhæfilegum hraða miðað við aðstæður. Bifreiðin var komin yfir á vinstri vegarhelming þegar stefnandi hljóp af stað, en ökumaður færði hana þangað til að taka fram úr kyrrstæðri bifreið á hægri vegarhelmingi. Má því telja yfirgnæfandi líkur á því að bifreiðin hafi verið komin nokkuð nærri kyrrstæðu bifreiðinni þegar H tók þá ákvörðun að hlaupa út á veginn. H var talinn hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að hlaupa í veg fyrir bifreiðina í stað þess að bíða þess að hún færi hjá. Bætur voru því lækkaðar með vísan til 2. mgr. 88. gr. umfl. og tjónþoli látinn bera 1/3 hluta tjóns.

#### ***4.3.3. Þættir sem hafa áhrif á gáleysismat***

Við skoðun á framangreindum dómum má sjá að ákveðin hugtök og atriði koma upp oftar en önnur í niðurstöðum dóma Hæstaréttar. Það má því leiða líkur að því að þau atriði geti haft veigamikla þýðingu við mat á því hvort að háttsemi tjónþola verði metin honum til stórkostlegs gáleysis.

Hæstiréttur vísar til þess sem tjónþoli mátti vita eða gera sér grein fyrir og byggir þá oftar en ekki á ákveðinni þekkingu, reynslu eða færni tjónþola á tilteknu sviði. Matið er þannig einstaklingsbundið hverju sinni og miðað er við þær aðstæður sem uppi eru. Háttsemi tveggja einstaklinga sem lenda í svipuðum aðstæðum en búa yfir ólíkum bakgrunni gæti þannig verið metin á ólíkan hátt. Hins vegar verður alltaf lögð sú ábyrgð á einstaklinga að þeir sýni af sér ákveðna almenna skynsemi sem getur vegið þungt við mat á háttsemi, þ.e. háttsemi tjónþola er borin saman við þá almennu þekkingu sem einstaklingur á að búa yfir og þann skilning og skynbragð sem eðlilegt er talið að einstaklingur beri til umhverfis. Í því samhengi má nefna

Hrd. frá 10. apríl 2008 í máli nr. 352/2007 en almennt verður að gera þá kröfu til einstaklinga að þeir átti sig betur á umhverfi sínu en svo að þeir telji það réttmæta háttsemi að hlaupa yfir götu í þann mund sem að bíll kemur aðvífandi.

Í Hrd. frá 17. nóvember 2005 í máli nr. 240/2005, Hrd. frá 26. janúar 2006 í máli nr. 370/2005 og í Hrd. frá 10. apríl 2008 í máli nr. 352/2007 kemur til skoðunar áfengisdrykkja tjónþola. Í Hrd. nr. 370/2005 var vitað um áfengisdrykkju tjónþola en ólíkt hinum tveimur dómunum var ekki víska um ölvunarástand þegar slys átti sér stað. Miðað við orðalag Hrd. nr. 370/2005 er tekið mið af því í gáleysismati að skortur á upplýsingum um ölvunarástand eigi sinn þátt í því að háttsemi verði ekki metin tjónþola til stórkostlegs gáleysis. Það má þannig velta því upp hvort ölvunarástand einstaklings, og í framhaldi af því möguleg óábyrg hegðun í tengslum við ökutæki og umferð almennt, geti átt sinn þátt í því að háttsemi verði talin gáleysisleg. Almennt er gerð sú krafa til gangandi vegfaranda sem ætlar að ganga yfir götu að hann líti til beggja hliða og gæti að umferð áður en hann gengur af stað. Ekki er dregið úr þeim kröfum þrátt fyrir að tjónþoli hafi verið undir áhrifum áfengis, heldur er háttsemi metin með sambærilegum hætti og gert hefði verið ef tjónþoli hefði ekki verið undir áhrifum áfengis.<sup>76</sup>

Við mat á gáleysi getur eins verið tekin til skoðunar háttsemi tjónvalds og hvort hann hefði með einhverjum hætti getað komið í veg fyrir tjón eða takmarkað það. Það er þannig ekki aðeins háttsemi tjónþola sem er skoðuð. Í því samhengi má nefna Hrd. frá 17. nóvember 2005 í máli nr. 240/2005 en þar kemur fram í niðurstöðu Hæstaréttar að háttsemi tjónþola hafi verið með þeim hætti að tjónvaldur gat ekki komið í veg fyrir slysið og auk þess bendir ekkert til þess að tjónvaldur hafi ekið óvarlega. Það má því hugsa sem svo að ef háttsemi tjónvalds er óvenjuleg miðað við þær aðstæður sem uppi eru geti það haft áhrif á mat á háttsemi tjónþola. Í umræddu máli var akstur tjónvalds með eðlilegum hætti en hefði hann t.d. ekið of hratt eða skipt óvænt um akrein má ætla að slík háttsemi gæti verið til þess fallin að auka líkur á tjóni og þar með gæti tjónþoli hugsanlega borið minni ábyrgð en ella á sínu tjóni.

Úr dómsforsendum á að vera hægt að lesa hvaða þættir það eru sem hafa áhrif á niðurstöðu máls og er það lýðræðislegur réttur borgaranna að dómstólar geri ítarlega grein fyrir ákvörðunum sínum þannig að ekki leiki vafi á því hvað það er sem ræður úrslitum.<sup>77</sup> Í framangreindum dómum var að finna takmarkaða umfjöllun Hæstaréttar um háttsemi tjónþola. Það er hins vegar alveg ljóst að heildarmat á ytri aðstæðum fer fram hverju sinni,

---

<sup>76</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 78.

<sup>77</sup> Ragnar Aðalsteinsson, „...einungis eftir lögunum“ (2000) 4 Úlfjótur 569, 598.

auk þess sem lagt er mat á háttsemi tjónþola og háttsemi tjónvalds. Huglæg afstaða tjónvalds virðist skipta miklu máli sem og tillitsleysi tjónþola gagnvart umhverfi og er það í samræmi við kenningar fræðimanna um skilgreiningu á stórkostlegu gáleysi.<sup>78</sup> Hæstiréttur virðist leggja mat á nokkra þætti hverju sinni, vega þá hvern á móti öðrum, og ákvarða að því loknu hvort háttsemi tjónþola verði talin falla undir gildissvið hugtaksins stórkostlegt gáleysi.

#### 4.4. Önnur álitaefni tengd 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga

##### 4.4.1. Áhættutaka – farþegi í bifreið með ölvuðum ökumanni

Áhættutaka hefur verið skilgreind svo, að undir hana falli tilvik þegar tjónþola er ljós sú áhætta sem hann tekur en hann hafi samt lagt sig eða hagsmuni sína í hættu.<sup>79</sup> Það er gömul regla í skaðabótarétti að áhættutaka geti haft áhrif á rétt manna til bóta<sup>80</sup> og lengst af var almennt viðhorf hér á landi að ölvuður ökumaður og farþegar hans sem neytt hefðu með honum eða annars máttu vita um ástand hans ættu takmarkað tilkall til skaðabóta fyrir líkamstjón er hlytist af slysi á ferðalagi þeirra.<sup>81</sup> Þegar nýmæli 2. mgr. 88. gr. umfl. um áhrif eigin sakar á bótarétt var sett var þeirri spurningu látið ósvarað hvort ólögfestar reglur um missi bótaréttar vegna áhættutöku stæðu óbreyttar eftir gildistöku laga.<sup>82</sup> Fyrst hélst dómvenjan sú sama<sup>83</sup> en á árinu 2001 varð breyting á dómvenju um áhrif áhættutöku. Af niðurstöðu dómsins má ráða að meta verði hegðun farþega hverju sinni og úrslit máls ráðist eftir sök hans.<sup>84</sup>

#### Hrd. 25. október 2001 í máli nr. 129/2001

R þáði boð manns um að hann æki henni í bifreið sem hún hafði að láni frá Flateyri til Bolungarvíkur. Bifreiðin fór tvívegis út af akbraut í Vestfjarðargöngum og rakst síðan nokkrum sinnum í vegg gangnanna uns hún stöðvaðist. R var ölvuð en talið var að henni hefði ekki geta dulist að maðurinn væri undir verulegum áhrifum áfengis. R krafðist bóta vegna meiðsla. Fallið var frá fyrri fordæmum um að áhættutaka manns, sem tekur sér far með ölvuðum bílstjóra leiði til þess að farþeginn missi alveg rétt sinn

<sup>78</sup> Viðar Már Matthíasson, „Stórkostlegt gáleysi í skaðabótarétti og vátryggingarétti“ í Ragnheiður Bragadóttir o.fl. (ritstj.) *Afmælisrit: Jónatan Þórmundsson sjötugur, 19. desember 2007* (Bókaútgáfan Codex 2007) 593-594.

<sup>79</sup> Viðar Már Matthíasson, „Áhættutaka á undanhaldi“ (2002) 1 Úlfjótur 41, 49.

<sup>80</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 66.

<sup>81</sup> Hjörtur Torfason, Áhættutaka innan réttar: Nokkur orð í tilefni af dómi Hæstaréttar 25. október 2001 í máli nr. 129/2001“ (2002) 1 Úlfjótur 61, 64-65.

<sup>82</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 67.

<sup>83</sup> Sbr. Hrd. 24. október 1996 í máli nr. 453/1994, Hrd. 21. janúar 1999 í máli nr. 210/1998 og Hrd. 4. mars 1999 í máli nr. 235/1998.

<sup>84</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 68.

til skaðabóta fyrir líkamstjón. Háttsemi R var metin henni til stórkostlegs gáleysis og bætur til hennar voru lækkaðar um 2/3 hluta á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl.<sup>85</sup>

Próun í framhaldi af Hrd. nr. 129/2001 hefur verið á þann veg að við áhættutöku er ekki fyrirvaralaust ákvörðuð þau réttaráhrif að tjónþoli glati rétti sínum til bóta heldur eru atvik og aðstæður metnar í heild sinni og ef tjónþoli er talinn hafa sýnt af sér háttsemi sem telst falla undir gildissvið hugtaksins stórkostlegt gáleysi er bótaréttur hans skertur á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl.

#### **4.4.2. Öryggis- og verndarbúnaður bifreiða og notkun hans**

Í athugasemdum með lagafrumvarpi sem varð að núgildandi umfl. segir að vegna þeirrar heimildar sem nú er lögfest með 2. mgr. 88. gr. umfl. sé eigi þörf á sérákvæði um vanrækslu á notkun öryggisbeltis eða hlífðarhjálms, sbr. 2. másl. 3. mgr. 67. gr.<sup>86</sup> Umrædd athugasemd í frumvarpinu ber með sér að lagt er til grundvallar að vanræksla á notkun viðurkennds öryggis- og verndarbúnaðar verði aðeins metin tjónþola til einfalds gáleysis.<sup>87</sup> Á slíku sjónarmiði virðist byggt í eftirfarandi dómi Hæstaréttar.

#### **Hrd. 4. desember 1997 í máli nr. 166/1997**

M og V voru í jeppabifreið sem V ók. Skyggni var slæmt, mikil þoka og rigning. Var ekið eftir eyrum meðfram brattri hlíð. V taldi sig hafa ekið eftir vegslóða sem verið hafði á eyrunum og fylgt honum upp brekku, en lent niðri í skorningi svo að bifreiðin valt og slasaðist M mikið. M og V voru ekki í öryggisbeltum og könnuðu ekki brekkuna áður en í hana var lagt, þrátt fyrir erfiðar aðstæður. Ljóst þótti að M og V hefðu ekki sýnt af sér eðlilega varfærni en sú vangá þótti þó ekki nægja til að telja M hafa sýnt af sér slíkt gáleysi að það skerti bótarétt hans eftir 2. mgr. 88. gr. umfl.

Í sérákvæði tveggja dómara af fimm kom fram að afleiðingar veltunnar hefðu orðið aðrar ef M og V hefðu verið í öryggisbeltum umrætt sinn. Niðurstaða sérákvæðis var sú að M og V hafi hagað ökuferð sinni af stórkostlegu gáleysi og töldu rétt að lækka bætur til M um 1/3 hluta á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl.

Í núgildandi umfl. er að finna skýrar reglur um notkun öryggis- og verndarbúnaðar en í 1. mgr. 71. gr. umfl. segir að hver sá sem situr í sæti bifreiðar sem búið er öryggisbelti skuli nota beltid þegar bifreiðin er á ferð. Ef miðað er við að stórkostlegt gáleysi sé háttsemi sem felur í sér meiriháttar frávik frá þeirri háttsemi sem viðhafa átti samkvæmt skráðum háttternisreglum eða öðrum hlutlægum mælikvörðum má velja því fyrir sér hvort hreint brot á skráðu

---

<sup>85</sup> Frekari rökstuðning fyrir niðurstöðu Hæstaréttar má finna í eftirfarandi grein: Viðar Már Matthíasson, „Áhættutaka á undanhaldi?“ (2002) I Úlfjótur 41, 53.

<sup>86</sup> Alpt. 1986–1987, A-deild, 921.

<sup>87</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 63.

lagaákvæði, sbr. 1. mgr. 71. gr. umfl., geti ekki einnig fallið þar undir. Þegar horft er til umferðarslysa árið 2010 voru 69% slasaðra og látinna í bílbelti, ekki er vitað um notkun 23% en 8% voru ekki með bílbelti.<sup>88</sup> Færa má rök fyrir því að umræddar tölur séu vísbending um að almenn og viðurkennd háttsemi sé að vera í bílbelti og sú ákvörðun einstaklings um að nota ekki í bílbelti sé frávik þar frá.

Í nýlegum dómi Hæstaréttar reyndi á skilgreiningu á hugtakinu stórkostlegt gáleysi og var m.a. byggt á því í kröfugerð að skortur á notkun öryggisbúnaðar ætti að hafa áhrif á það mat. Þar voru bætur til tjónþola dæmdar á grundvelli 92. gr. umfl. en ekki 2. mgr. 88. gr. umfl. líkt og hér hefur verið til skoðunar.

### **Hrd. 3. nóvember 2011 í máli nr. 689/2010**

H slasaðist alvarlega í umferðarslysi er hann, við framúrakstur í íbúðarbyggð, missti stjórn á bifreið sem hann ók með þeim afleiðingum að hún endaði á steiptum húsvegg. Hann krafði váttryggjanda bifreiðarinnar, V hf., um bætur úr slysatryggingu ökumanns skv. 92. gr. umfl. en V hf. taldi H hafa fyrirgert rétti sínum til bóta, að öllu leyti eða að hluta, þar sem slysið yrði rakið til stórkostlegs gáleysis hans. Það var mat Hæstaréttar að aðstæður á vettvangi hefðu verið þess eðlis að framúrakstur væri varhugaverður, hraði bifreiðar hefði verið langt yfir leyfðum hámarkshraða á blautri götu, auk þess sem bifreiðin hefði verið vanbúin. Hæstiréttur taldi sýnt fram á að H hefði valdið slysinu með stórkostlegu gáleysi og var talið rétt að H myndi bera 1/3 hluta tjóns síns sjálfur en viðurkennd var bótaskylda V hf. á 2/3 hlutum tjónsins.

Það vekur athygli að við meðferð málsins í Héraðsdómi Reykjavíkur var fjallað um það í kröfugerð V hf. að sú staðreynd að H notaði ekki öryggisbelti í umræddri bílferð ætti að koma til skoðunar við mat á gáleysi og að það eitt ætti að teljast H til stórkostlegs gáleysis. Í niðurstöðu Héraðsdóms Reykjavíkur frá 30. júní 2010 kemur fram að H hafi viðurkennt að hafa ekki notað öryggisbelti við aksturinn er slysið varð og með háttsemi sinni hafi H sýnt af sér gáleysi. Ekki er að finna frekari umfjöllun um þetta atriði og var niðurstaðan sú að sýkna H af kröfu V hf. Það var því ekki mat Héraðsdóms Reykjavíkur að skortur á notkun öryggisbeltis yrði metið tjónþola til stórkostlegs gáleysis og var viðurkennd full bótaskylda V hf. úr slysatryggingu ökumanns vegna líkamstjóns H.

---

<sup>88</sup>Umferðarstofa, „Umferðarslys á Íslandi árið 2010: Skýrsla um umferðarslys á Íslandi árið 2010 samkvæmt lögregluskýrslum“ (mars 2010, Umferðarstofa 2010)

<<http://www.us.is/Apps/WebObjects/US.woa/swdocument/1004335/Umferdarslys2010.pdf>> skoðað 12. maí 2012.



Hæstiréttur taldi að H hefði í umrætt sinn sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og takmarkaði rétt H til bóta um þriðjung. Í rökstuðningi Hæstaréttar er hins vegar ekki að finna umfjöllun um það hvort skortur á notkun öryggisbelta hafi áhrif á gáleysismatið. Þar er hins vegar farið yfir fjölmörg önnur atriði sem til skoðunar komu við mat á gáleysi H. Það er áhugavert að velja því fyrir sér hvers vegna Hæstiréttur nefnir ekki skort á notkun öryggisbeltis í niðurstöðu sinni. Það mætti færa rök fyrir því að ef vanræksla á slíkri notkun yrði metin einstaklingi til stórkostlegs gáleysis þá hefði sú röksemdarfærsla átt heima í niðurstöðum Hæstaréttar í umræddu máli.

Það er athyglisvert að skoða framkvæmd í Noregi<sup>89</sup> en hún hefur gengið lengra en tíðkast hér á landi. Öryggis- og verndaráhrif þess að nota öryggisbelti í bifreiðum eru öllum kunn, auk þess sem ákvæði um notkun slíks búnaðar eru lögfest í norskum rétti. Þar af leiðandi þykir eðlilegt að velja upp þeirri spurningu hvort einstaklingur sem verður fyrir tjóni í umferðinni, og sannað sé að afleiðingar af tjóni hefðu verið umfangsminni hefði tjónþoli notað viðeigandi öryggis- og verndarbúnað, verði sjálfur látinn bera hluta af tjóni sínu.<sup>90</sup> Í því samhengi má nefna nýlegan norskan dóm<sup>91</sup> þar sem tjónþola var gert að þola skerðingu á bótarétti um helming. Sú takmörkun var rökstudd með vísan til þess að tjónþoli var ekki í bílbelti og tók sér far með ölvuðum ökumanni en við mat á gáleysi var litið til beggja þátta. Skortur á notkun öryggis- og verndarbúnaðar hafði þar með áhrif á skerðingu bótaréttar tjónþola.

Ef borin er saman sú fræðilega skilgreining sem lögð hefur verið í hugtakið stórkostlegt gáleysi og umfjöllun Hæstaréttar í almennri dómaframkvæmd má sjá að vel væri hægt að færa fyrir því rök að vanræksla á notkun öryggisbelta yrði metin tjónþola til stórkostlegs gáleysis. Það er ljóst að því verður ekki svarað hér með fullnægjandi hætti hvers vegna Hæstiréttur hefur ekki markað strangari skilyrði þegar kemur að öryggisbeltum og gáleysismati.

---

<sup>89</sup> Rétt er að benda á að ekki fundust sambærilegar heimildir um áhrif öryggis- og verndarbúnaðar við gáleysismat í dönskum rétti.

<sup>90</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 76.

<sup>91</sup> LB-2012-11869 (12-011869ASK-BORG/04).

## 5. SKERÐING BÓTARÉTTAR

### 5.1. Ákvörðun bótafjárhæðar og takmörkun bótaskyldu

Í íslenskum skaðabótarétti hefur skaðabótakrafa verið skilgreind svo, að um sé að ræða einkaréttarlegt úrræði í formi lögvarinnar peningakröfu sem beinist gegn þeim er ábyrgð ber á skaðabótaskyldri háttsemi og hefur það meginmarkmið að veita tjónþola bætur fyrir tjón hans og hafa samtímis varnaðaráhrif.<sup>92</sup>

Sú regla gildi í Rómarrétti að ef tjónþoli hafði sýnt af sér saknæma háttsemi leiddi það lengstum til þess að hann glataði með öllu rétti til skaðabóta fyrir tjón sitt. Í íslenskum rétti gildi sú regla allt fram til fyrri heimsstyrjaldar að tjónþoli sem sýnt hafði af sér saknæma háttsemi þurfti að bera tjón sitt sjálfur nema í tilvikum þar sem unnt var að slá því föstu að sök tjónvalds væri yfirgnæfandi en í þeim tilvikum var tjónþoli talinn eiga rétt á fullum bótum.<sup>93</sup> Í skaðabótarétti gildir enn sú regla að skaðabótakröfu tjónþola megi lækka vegna eigin sakar hans eða annarrar meðábyrgðar og er stundum að finna beinar lagaheimildir því til staðfestingar.<sup>94</sup> Réttur til skaðabóta grundvallast á þeirri hugsun að sá sem veldur tjóni á hagsmunum annars manns eigi að inna af hendi peningagreiðslu sem nægi til þess að rétta hlut hans og gera hann fjárhagslega eins settan og ef tjónið hefði aldrei orðið.<sup>95</sup> Þegar metið er hvort sanngjarnt sé að lækka eða fella niður ábyrgð ber einkum að líta til eftirtalinna atriða: Umfangs tjóns, eðli skaðabótaábyrgðar, hagsmuna tjónþola, váttrygginga og atvika að öðru leyti en rétt er þó að taka fram að niðurstaða hlýtur að ráðast af heildarmati hverju sinni.<sup>96</sup>

Reglan um meðábyrgð tjónþola víkur frá þeirri reglu sem segir að skaðabætur eigi að gera tjónþola eins fjárhagslega settan og ef tjón hefði aldrei orðið, og byggir á þeim sjónarmiðum að sá sem er meðábyrgur á tjóni sínu eigi ekki kröfu til að njóta sömu réttarverndar skaðabótareglna og ella. Hin almenna, ólögfasta regla um meðábyrgð tjónþola er á þann veg að hann eigi að bera tjón sitt sjálfur í samræmi við þá ábyrgð sem hann ber á því. Þótt búið sé að slá því föstu að sá er valdið hefur tjóni sé skaðabótaskyldur geta ýmis atvik leitt til þess að bótaskylda hans sæti takmörkunum og getur tjónþoli glatað bótarétti að nokkru eða öllu

---

<sup>92</sup>Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 208) 594; Arnlfjótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfa Orators 2004) 25.

<sup>93</sup>Viðar Már Matthíasson, „Áhættutaka á undanhaldi?“ (2002) I Úlfjótur 41, 49.

<sup>94</sup>Viðar Már Matthíasson, „Áhættutaka á undanhaldi?“ (2002) I Úlfjótur 41, 50.

<sup>95</sup>Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 38.

<sup>96</sup>Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 395- 397.

leyti.<sup>97</sup> Ýmsar sérreglur um meðábyrgð tjónþola, sem víkja frá almennum reglum, er að finna í lögum. Lúta þær einkum að því að meðábyrgð tjónþola eigi ekki að hafa réttaráhrif nema háttsemi hans teljist stórkostlegt gáleysi eða ásetningur, sbr. t.d. 2. mgr. 88. gr. umfl.<sup>98</sup>

## 5.2. Fordæmi Hæstaréttar þar sem fallist hefur verið á lækkun skaðabóta

### 5.2.1. Dómar Hæstaréttar

Frá gildistöku 2. mgr. 88. gr. umfl. í ársbyrjun 1988 hafa aðeins fallið sex dómar í Hæstarétti þar sem fallist hefur verið á lækkun skaðabóta til tjónþola.<sup>99</sup> Þessir dómar verða nú teknir til frekari skoðunar, leitast verður við að kanna hvaða þættir hafa áhrif á hlutfallslega lækkun bóta og á hverju niðurstaða Hæstaréttar um lækkun grundvallast.<sup>100</sup> Í neðangreindri töflu má sjá númer dóma, í hvaða aðstöðu tjónþoli var þegar slys átti sér stað, sú fjárhæð sem talin var bæta tjón að fullu, hvað tjónþoli fékk greitt og það hlutfall sem tjónþoli þurfti sjálfur að bera vegna tjóns.

**Tafla 2: Dómar Hæstaréttar þar sem fallist hefur verið á skerðingu bótaréttar**

Dómur	Tjónþoli	Bótaskyld tjón	Bótafjárhæð	Hlutfall
140/1996	Losun vörubifreiðar	3.190.000	1.595.000	1/2
129/2001	Áhættutaka	5.489.145	1.826.382	2/3
374/2002	Dreginn af bifreið	3.545.748	1.761.646	1/2
243/2004	Áhættutaka	4.172.956	1.043.239	3/4
240/2005	Gangandi vegfarandi	4.243.499	2.179.450	2/3
352/2007	Gangandi vegfarandi	6.115.385	4.077.125	1/3

<sup>97</sup> Arnljótur Björnsson, *Skaðabótaréttur: kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfa Orators 2004) 125.

<sup>98</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008) 373.

<sup>99</sup> Vísast til kafla 4.2. hér að framan til frekari útskýringar á því hvernig dómar eru flokkaðir og eins hvaða aðferðum var beitt við leit á þeim dómum sem til skoðunar eru.

<sup>100</sup> Tekið skal fram að í umræddum dómum liggur fyrir að tjónþoli er talinn hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og verður gengið út frá því í þeirri umfjöllun sem á eftir kemur að stórkostleg gáleysi sé fyrir hendi án þess að fjallað sé um það efnislega.

### **5.2.2. Skerðing um þriðjung**

Þegar Hæstiréttur hefur komist að þeirri niðurstöðu að lækka skuli bætur til tjónþola á grundvelli 2. mgr. 88. gr. er lágsta skerðing sem dæmd hefur verið 1/3 hluti og hefur einn dómur fallið þess efnis þar sem tjónþoli mátti þola skerðingu á bótarétti um þriðjung.

#### **Hrd. 10. apríl 2008 í máli nr. 352/2007**

H varð fyrir bifreið er hann hljóp yfir þjóðveg 1 og meiddist við það á hægri ökkla. Ágreiningur málsaðila var um sakarskiptingu en H krafðist þess að fá tjón sitt bætt að fullu en stefndu, MJ og V, töldu hann hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. og ætti því að bera þriðjung tjóns sjálfur. Niðurstaða dómsins var sú að H hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þar sem hann var bæði ölvaður og sá bifreiðina koma akandi er hann hljóp út á þjóðveginn. Talið var að hann hefði átt nokkra sök á tjóni sínu sjálfur og hefði fengið þann hluta tjónsins sem hann gat krafið MJ og V um að fullu bættan. MJ og V voru því sýknaðir af kröfu H.

H varð fyrir varanlegu líkamstjóni vegna slyssins og var örorka hans, sem og miski, metinn 17% af læknum með matsgerð frá árinu 2004. Samkvæmt blóðrannsókn sem gerð var á H eftir slysið reyndist áfengismagn í blóði hans vera 2,39%. Dómurinn taldi að H hefði átt að sjá bifreiðina nálgast en tekið áhættuna af því að hlaupa yfir veginn, þrátt fyrir ölvunarástand sem skert hafi dómgreind hans þegar hann mat aðstæður. Áður en málið kom til kasta Hæstaréttar hafði Tjónanefnd váttryggingarfélaganna komist að þeirri niðurstöðu að tjónþoli skyldi bera þriðjung tjónsins sjálfur og þaðan fór málið fyrir Úrskurðarnefnd í váttryggingarmálum sem var sammála þeirri niðurstöðu. Í þessu máli var aðeins gerð sú krafa af hálfu stefndu (MJ og V) að stefnandi (H) skyldi bera þriðjung tjóns sjálfur og er niðurstaða Hæstaréttar í samræmi við þá kröfugerð.

### **5.2.3. Skerðing um helming**

Tveir dómar hafa fallið í Hæstarétti þar sem bætur til tjónþola eru skertar um helming á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl.

#### **Hrd. 20. mars 1997 í máli nr. 140/1996**

Þ lenti í slysi við losun vörubifreiðar H. Þ stóð hægra megin vörupallsins og átti að kippa trékubbum undan timburhlaða. Rétti hann hægri hönd eftir einum kubbum þegar timburhlaðinn lyftist frá pallinum og vísifingur hans klemmdist að pallinum, svo að fremsti köggull skaddaðist. Þ var sjálfur viðtakandi varnings sem fluttur var með bifreiðinni og bar ábyrgð á því hvernig staðið var að móttöku á honum. Hann var vanur vinnu þar sem lyftibúnaður var notaður og mátti gera sér ljósa grein fyrir hættum sem henni fylgdi. Slysið var rakið til mistaka hans og metið honum til stórkostlegs gáleysis og samkvæmt því var rétt að taka til greina þá kröfu að bætur til áfrýjanda yrðu lækkaðar. Talið var hæfilegt að hann þyrfti sjálfur að bera helming af tjóni sínu.

Varanleg örorka Þ var metin 10%. Í dómi Hæstaréttar er ekki að finna neina sjálfstæða umfjöllun um af hverju talið er hæfilegt að tjónþoli beri sjálfur helming af tjóni sínu heldur er vísað til þeirra aðstæðna sem fyrir hendi voru. Byggt er á því að reynsla og þekking tjónþola hafi verið slík að hann hefði mátt gera sér grein fyrir hættunni sem fylgdi verklagi hans. Einnig er byggt á þeim sjónarmiðum að hann hafi sjálfur verið viðtakandi á þeim vörum sem fluttar voru með vörubifreiðinni og hafi jafnframt borið ábyrgð á því hvernig staðið var að móttöku. Þá var einnig vísað til þess að hann hafi verið vanur vinnu með lyftibúnaði og hafi því mátt gera sér grein fyrir þeim hættum sem henni voru samfara. Hæstiréttur taldi að slysið mætti rekja til mistaka og ógætni tjónþola og talið var líklegt að tjónþoli hafi sjálfur lagt sig í óþarfa hættu. Þau sjónarmið sem Hæstiréttur reifar vísa til þekkingar og vitneskju tjónþola og þess að hann hefði mátt vita betur og hefði þar með átt að geta komist hjá tjóni.

#### **Hrd. 20. mars 2003 í máli nr. 374/2002**

R og tveir vinnufélagar hans smíðuðu tréþall sem þeir notuðu til leiks á þann hátt að tveir þeirra festu sig niður í sæti á honum, en sá þriðji stýrði bifreið sem dró pallinn eftir malarplani. R slasaðist þegar pallurinn rakst á járngrindur og hlaut varanlegan miska og örorku. R gekk til uppgjörs við váttryggingafélag bifreiðarinnar um greiðslu bóta fyrir tjón sitt, en miðað var við að hann yrði látinn bera það sjálfur að hálfu. Talið var að R hefði náð nægilegum aldri til að geta gert sér fulla grein fyrir þeirri verulegu hættu sem hann hafði sett sig í með þátttöku í þessum athöfnum. Váttryggingafélag bifreiðarinnar var því sýknað.

Varanlegur miski og varanleg örorka var metin 17%. R krafði váttryggingafélagið (S) um skaðabætur á þessum grunni en félagið bauð honum greiðslu til uppgjörs á tjóni hans þar sem miðað var við að hann yrði að bera það sjálfur að hluta. R gekk að þessu boði en höfðaði síðan mál til heimtu skaðabóta vegna þess helmings tjóns síns sem stóð óbætt eftir uppgjörið. Af gögnum máls var talið ljóst að R átti hlut að smíði tréþallsins sem var þannig úr garði gerður að augljóst var að hætta gæti stafað af honum á fleiri en einn veg. Þegar slysið átti sér stað var talið að R hefði náð nægilegum aldri til að geta gert sér fulla grein fyrir þeirri verulegu hættu sem hann setti sjálfan sig í. Að því virtu var talið að stefndi hefði þegar fengið tjón sitt bætt að því leyti sem hann gæti sótt að öðrum um það.

Það er athyglisvert að sjá að bæði í Hrd. nr. 140/1996 og Hrd. nr. 374/2002 er vísað til þess að tjónþoli hafi sjálfur með háttsemi sinni lagt sig í hættu og að hann hefði mátt vita betur eða gera sér grein fyrir hugsanlegum afleiðingum háttsemi sinnar.

#### **5.2.4. Skerðing um tvo þriðjuhluta**

Tveir dómar hafa fallið í Hæstarétti þar sem bætur til tjónþola eru skertar um tvo þriðjuhluta á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl. og sá eldri markaði tímamót varðandi bótarétt þeirra sem taka sér far með ölvuðum ökumanni. Áður en dómurinn féll höfðu farþegar þurft að þola algjöra niðurfellingu á bótarétti,<sup>101</sup> sbr. t.d. Hrd. 12. október 1995 í máli nr. 209/1993, Hrd. 24. október 1996 í máli nr. 453/1994, Hrd. 21. janúar 1999 í máli nr. 210/1998 og Hrd. 4. mars 1999 í máli nr. 235/1998.

#### **Hrd. 25. október 2001 í máli nr. 129/2001**

R krafðist bóta vegna slyss er hún varð fyrir sem farþegi í bifreið GA, en ökumaður bifreiðarinnar í umrætt sinn, GP, var undir áhrifum áfengis. Talið var sannað að R hafi mátt vera ljóst að GP var undir áhrifum áfengis og jafnframt var talið sannað að slysið yrði rakið til ölvunar hans. Niðurstaða málsins var látin ráðast af eigin sök í 2. mgr. 88. gr. umfl. Var R talin hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og bætur til hennar lækkaðar þannig að hún var látin bera 2/3 hluta tjóns síns.

Í niðurstöðu dómsins er fjallað um að aðdragandi þess að maður sest upp í bifreið með ölvuðum ökumanni getur verið með ýmsum hætti, svo og önnur atvik, þannig að eðlilegt er að meta hvert tilvik fyrir sig. Talið var að R hafi mátt vera ljóst að GP hafi verið undir áhrifum áfengis og hún þannig sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þegar hún fékk honum stjórn bifreiðar sem hún hafi umráð yfir. Sök hennar á slysinu var að mati dómsins veruleg og var í ljósi atvika talið eðlilegt að lækka bætur um 2/3 hluta.

Athyglisvert er að skoða orðalag Hæstaréttar sem segir að sök hennar á slysinu sé veruleg og bera saman við orðalag í Hrd. nr. 352/2007 þar sem segir að tjónþoli hafi átt nokkra sök á slysinu en þar var dæmd skerðing um þriðjung í stað tveggja þriðjuhluta.

#### **Hrd. 17. nóvember 2005 í máli nr. 240/2005**

H slasaðist á ökkla þegar hann varð fyrir fólksbifreið. Talið var að H hefði sýnt af sér stórkostleg gáleysi þegar slysið varð, en áfengismagn í blóði hans mældis 2,44%. Ekki var talið að ökumaður bifreiðar hefði getað komið í veg fyrir slysið. Voru bætur H lækkaðar og hann látinn bera 2/3 hluta tjónsins.

Í niðurstöðu Hæstaréttar er fjallað um það að ökumaður hefði ekki getað komið í veg fyrir slysið en ekkert var talið benda til þess að hann hafi ekið óvarlega. Varanlegur miski var metinn 8% og varanleg örorka 15%. Undanfari máls var að stefndi, Sjóvá-Almennar

---

<sup>101</sup> Nánari umfjöllun er að finna í kafla 4.4.1. og vísast til hans til frekari útskýringar á forsendum að baki breyttri dómvenju.

tryggingar hf., greiddu stefnanda kr. 2.000.000 auk útlagðs kostnaðar kr. 179.450 áður en mál var höfðað. Niðurstaða dómsins var á þá leið að tjónþoli skyldi bera 2/3 hluta tjóns sjálfur og að bótaskyld tjón væri kr. 4.243.499 en tjónþoli hefði þannig fengið að fullu bættan þann hluta tjóns sem hann gat krafist úr hendi stefndu. Í raun má færa fyrir því rök að tjónþoli hafi fengið of háa upphæð greidda frá Sjóvá-Almennum en miðað við niðurstöðu dóms hefði tjón hans verið að fullu greitt með u.þ.b. 1.414.500 kr. en hann fékk greiddar 2.179.450 kr.

#### **5.2.5. Skerðing um þrjá fjórðuhluta**

Hæsta hlutfall skerðingar á bótarétti sem dæmt hefur verið á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl. er skerðing um þrjá fjórðuhluta og hefur einn slíkur dómur fallið.

#### **Hrd. 11. nóvember 2004 í máli nr. 243/2004**

H krafðist bóta vegna slyss sem hún varð fyrir sem farþegi í bíl með ölvuðum ökumanni, en hann lést í slysinu. Slys H var rakið til ölvunar ökumanns og þess að hún hafi sýnt af sér stórkostleg gáleysi með því að taka sér far með honum, vitandi um ölvun hans og þrátt fyrir aðvaranir viðstaddra. Ekki þóttu næg efni til að verða við kröfu um sýknu en H hafði setið í bíl með ökumanni áður án þess að nokkuð hafi farið úrskeiðis við aksturinn. Ökumaður var unnusti H en hún var nýlega orðin 18 ára þegar slysið átti sér stað. Voru bætur lækkaðar á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl. og H látin bera sjálf 3/4 hluta tjóns sín.

Uppsetning röksemdarfærslu í niðurstöðu kafla Hæstaréttar er ólík hinum fimm dómunum að því leyti að í stað þess að fram komi réttlætning á niðurfellingu bótaréttar er í raun verið að tala um ástæður þess að bótarétturinn er ekki felldur niður í heild sinni. Er í því samhengi vísað til tengsla H við ökumann, andstaða hennar við að ökumaður keyrði bifreiðina og aldurs H. Ekki voru talin næg efni til að verða við kröfu aðaláfrýjanda um sýknu heldur voru bætur lækkaðar um ¾ hluta.

#### **5.4. Þættir sem hafa áhrif á skerðingu bótaréttar**

Við skoðun á umræddum sex dómum Hæstaréttar sést að almennt er ekki að finna mikla umfjöllun um skerðingu bótaréttar og rökstuðningur er takmarkaður. Oftast er að finna beina tengingu frá þeim rökstuðningi að um stórkostlegt gáleysi sé að ræða, yfir í þá skerðingu sem ákveðin er án þess að greint sé sérstaklega þar á milli.

Það virðist sem kröfugerð aðila í upphafi geti haft talsverð áhrif sbr. Hrd. nr. 240/2005 og Hrd. nr. 252/2007 þar sem tryggingarfélag voru í báðum tilfellum búin að greiða út hluta af bótum til tjónþola en ágreiningur var um eftirstöðvar. Í Hrd. nr. 240/2005 má jafnvel taka til

athugunar hvort tjónþoli hafi í raun fengið greiddar of háar bætur frá tryggingarfélagi miðað við þann dóm sem síðar féll í málinu og í framhaldi af því velta fyrir sér hvort tryggingarfélög eigi að gera ítarlegri kröfu um takmörkun á bótarétti.

Sök tjónþola á slysi virðist að sama skapi geta haft áhrif á skerðingu bótaréttar sbr. Hrd. nr. 129/2001, þar sem talað var um að sök tjónþola á slysi væri veruleg og bætur skertar um tvo þriðjuhluta og Hrd. nr. 352/2007 þar sem tjónþoli var talinn hafa átt nokkra sök á slysinu og þurfti aðeins að þola skerðingu á bótarétti um þriðjung. Hafa verður í huga að umfjöllun takmarkast af þeim fáum dómum sem fallið hafa þar sem bótaréttur er takmarkaður vegna háttsemi tjónþola. Skerðing á bótarétti tjónþola virðist þannig geta átt sér stoð í sök tjónþola á slysi og tengist þar með beint umfjöllun um háttsemi tjónþola auk mats á gáleysi hans. Erfitt er að greina á milli þess sem hefur raunveruleg áhrif á gáleysismat og þess sem hefur raunveruleg áhrif á lækun bótaréttar. Því er ljóst að heildarmat fer fram hverju sinni á aðstæðum og háttsemi.

Við skoðun á dómum Hæstaréttar kemur í ljós að frá gildistöku 2. mgr. 88. gr. umfl. í ársbyrjun 1988 hefur aldrei verið dæmd full skerðing á bótarétti á grundvelli stórkostlegs gáleysis. Auk þess hafa breytingar orðið í dómaframkvæmd sem snýr að áhættutöku ökumanns<sup>102</sup> þannig að bótaréttur getur nú sætt skerðingu en fellur ekki sjálfkrafa niður. Þrátt fyrir að tjónþoli hafi t.d. verið talinn bera verulega sök á slysi eða að orsök slyss sé fyrst og fremst ógætni tjónþola að kenna þá hefur bótaréttur ekki verið felldur niður í heild. Eins kom í ljós að aldrei hefur fallið dómur þar sem bætur til tjónþola eru lækkaðar á grundvelli ásetnings. Af þeim dómum sem skoðaðir voru fannst heldur ekki kröfugerð þar sem slík krafa kom fram og þannig er erfitt að meta hvaða þættir kæmu helst til skoðunar við mat á lækun eða brottfalli bótaréttar vegna ásetnings.

---

<sup>102</sup> Dómar sem snúa að áhættutöku og gengu á undan Hrd. nr. 129/2001 takmörkuðu bótarétt tjónþola að fullu en slík niðurfelling bótaréttar átti sér ekki stað með beinni vísan til 2. mgr. 88. gr. umfl., heldur fyrri fordæma og var í upphafi talið að sú lagabreyting sem átti sér stað með 2. mgr. 88. gr. umfl. hefði ekki verið til þess fallin að breyta þeirri dómvenju, sem skapast hafði.



## 6. SKERÐING BÓTARÉTTAR Í NORRÆNUM RÉTTI

### 6.1. Tenging við Norðurlönd

Tengsl íslensks réttar við norrænan rétt eru talsverð og hefur löggjöf Norðurlandanna iðulega fylgst að á hinum ýmsu sviðum. Þykir því rétt að skoða lauslega þær bótareglur sem nú eru í gildi í norrænum rétti til samanburðar og hvernig þær samræmast gildandi reglum hér á landi. Verður látið nægja að fjalla um danskan og norskan rétt í því sambandi. Áhersla er lögð á þær reglur sem sambærilegar eru 2. mgr. 88. gr. umfl. og fjalla um skerðingu á bótarétti.

### 6.2. Gildandi réttur í Danmörku

#### 6.2.1. Ákvæði danskra umferðarlaga

Eins og fjallað hefur verið um hér að framan er regla 2. mgr. 88. gr. umfl. að nokkru sniðin eftir 2. mgr. 101. gr. danskra umferðarlaga (Færdselsandsvar § 101, stk. 2)<sup>103</sup> eins og hún hljómar eftir lagabreytingu sem tók gildi 1. janúar 1986.<sup>104</sup> Ákvæði dönsku laganna er svohljóðandi:

#### § 101

*Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.*

*Stk.2. Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.*

*Stk.3. Erstatningen for tingsskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.*

Í fyrri hluta 2. mgr. 101. gr. er sagt að bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda geti verið lækkaðar eða felldar niður ef tjónþoli var meðvaldur að slysi af ásetningi. Í seinni hluta 2. mgr. 101. er talað um að skaðabótaréttur geti einnig lækkað og í sérstökum tilvikum

---

<sup>103</sup> LBKG nr. 1047.

<sup>104</sup> Arnljótur Björnsson, *Ökuteki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003) 64.

fallið niður ef tjónþoli var meðvaldur að tjóninu af stórkostlegu gáleysi. Einfalt gáleysi nægir þannig ekki til þess að bótaréttur skerðist.<sup>105</sup>

### **6.2.2. Mat á stórkostlegu gáleysi og skerðingu bótaréttar**

Það er dómstólanna að meta hvort rétt sé að bótaréttur falli niður að hluta eða heild eða hvort bótaréttur haldist óraskaður.<sup>106</sup> Meginreglan í dönskum rétti er sú að bótaréttur fellur niður í heild ef tjónþoli er meðvaldur að tjóni af ásetningi<sup>107</sup> nema ef tjónþoli er haldinn andlegum annmörkum, svo sem þroskaskerðingu eða geðsjúkdómi, en í slíkum tilfellum þykir ekki rétt að bótaréttur falli sjálfkrafa niður vegna ásetnings.<sup>108</sup> Þegar danskir dómstólar meta rétt tjónþola til skaðabóta koma nokkur atriði sérstaklega til skoðunar sem geta haft áhrif á hlutfall skerðingar. Taka verður tillit til aldurs tjónþola, efnahagslegra forsendna og annarra aðstæðna sem uppi eru hverju sinni.<sup>109</sup> Er slík nálgun sambærileg þeirri sem í gildi hefur verið hér á landi, þ.e. dómstólar meta aðstæður í heild sinni.

### **6.2.3. Gangandi vegfarendur**

Augnabliks eftirtektarleysi af hálfu gangandi vegfaranda getur haft mjög alvarlegar afleiðingar og talið er ósanngjarn í slíkum tilvikum að hlutaðeigandi tjónþoli verði látinn þola skerðingu á bótarétti. Af því leiðir að mat á gáleysi gangandi vegfaranda byggir á örlítið breyttum forsendum en annars er viðurkennt skv. 2. mgr. 101. gr. dönsku umferðarlaganna.<sup>110</sup>

Í greinargerð með frumvarpi sem varð að dönsku umferðarlögum, KBET 1985 nr. 1036 er að finna umfjöllun um gangandi vegfarendur sem verða fyrir tjóni í umferðarslysum. Þar segir að bótaréttur gangandi vegfaranda haldist óskertur þrátt fyrir að hann hafi í tengslum við slysið sýnt af sér töluvert gáleysi (d. betydelig uaktsomhed), svo lengi sem háttsemin verði ekki talin flokkast sem stórkostlegt gáleysi (d. meget grov uaktsomhed).<sup>111</sup> Slíka túlkun má meðal annars sjá í dómi FED 1996.135 V þar sem málsatvik voru með þeim hætti að fótgangandi einstaklingur gekk yfir götu eftir að hafa litið til hægri en ekki vinstri. Hann varð fyrir bifreið og var talinn hafa sýnt af sér mikið gáleysi. Þó var talið, með hliðsjón af aðstæðum öllum, að háttsemi hans hafi ekki verið með þeim hætti að réttlætt gæti

---

<sup>105</sup> Hans Henrik Vagner, *Færdselsandvar* (4. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2004) 81-82.

<sup>106</sup> Hans Henrik Vagner, *Færdselsandvar* (4. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2004) 83.

<sup>107</sup> KBET 1985 nr. 1036, 77; A. Vinding Kruse, *Erstatningsretten* (5.útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1989) 211.

<sup>108</sup> Hans Henrik Vagner, *Færdselsandvar* (4. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2004) 84.

<sup>109</sup> Hans Henrik Vagner, *Færdselsandvar* (4. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2004) 84-85.

<sup>110</sup> A. Vinding Kruse, *Erstatningsretten* (5.útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1989) 211.

<sup>111</sup> KBET 1985 nr. 1036, 161.

niðurfellingu bótaréttar. Í dómi U 1988.583 lét einstaklingur lífið í árekstri við bifreið. Áfengismagn í blóði hans mældist 2,35 ‰ og var talið að háttsemi tjónþola, sérstaklega með tilliti til áfengisneyslu hans, yrði metin honum til stórkostlegs gáleysis. Þó var ekki talið að háttsemi hefði verið það alvarleg að réttlætt gæti fulla niðurfellingu bótaréttar en bætur til tjónþola voru skertar um þriðjung.

Í íslenskum rétti er ekki að finna sambærilega umfjöllun í lögskýringargögnum en þó er ekki talið ósennilegt að niðurstaða í sambærilegu máli á Íslandi yrði með sama hætti. Það eitt að tjónþoli horfi ekki til beggja hliða áður en gengið er yfir götu yrði eflaust ekki metið honum til stórkostlegs gáleysis, en að sama skapi er líklegt að niðurstaðan yrði önnur væri tjónþoli undir áhrifum áfengis. Eins og áður segir er því nauðsynlegt að meta aðstæður í heild og háttsemi hverju sinni við mat á því hvort háttsemi tjónþola verði metin honum til stórkostlegs gáleysis.

### 6.3. Gildandi réttur í Noregi

#### 6.3.1. Ákvæði norskra umferðarlaga

Það ákvæði í norski löggjöf sem samsvarar 2. mgr. 88. gr. umfl. er að finna í 7. gr. norsku umferðarlaganna (Bilansvarsloven § 7).<sup>112</sup> Norska lagaákvæðið skiptist í 4. mgr. og er það helst 1. mgr. sem til skoðunar kemur við beinan samanburð á norskum og íslenskum rétti.

#### § 7

*Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minke skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtfjerda på kvar side og tilhøva elles.*

Ákvæðið er að hluta frábrugðið sambærilegum ákvæðum sem gilda í íslenskum, dönskum, sænskum og finnskum rétti þar sem gerð er krafa um stórkostlegt gáleysi eigi bótaréttur að sæta takmörkunum.<sup>113</sup> Í 1. mgr. 7. gr. norsku umferðarlaganna er talað um að tjónþoli geti þurft að þola skerðingu eða brottfall bótaréttar hafi hann átt þátt í tjóninu með ásetningi eða gáleysi. Það er þannig ekki talað sérstaklega um að gáleysið þurfi að vera stórkostlegt.

---

<sup>112</sup> Lov-1961-02-03 nr. 00: Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova)

<sup>113</sup> Hilde Anghus, „Medvirkning etter bilansvarsloven § 7 (1): Den formellen retten og hovedfunn fra undersøkelsen av den reele retten“ 2005 (1) NFT 250, 250.

Reglan kom inn í norsk umferðarlög árið 1961<sup>114</sup> og er rökstuðningur reglunnar sem birtist í 1. mgr. 7. gr. byggður á tvíþættum sjónarmiðum. Annars vegar að stuðla að varkárni og öruggum akstri ökumanna, og þar með reyna að koma í veg fyrir tjón, og hins vegar að uppgjör tjóns verði með sem réttmætustum hætti.<sup>115</sup> Réttmætt uppgjör byggir á þeirri hugsun að þegar tjónþoli hefur sjálfur stuðlað að tjóni, eða með háttsemi sinni haft þau áhrif að umfang tjóns varð meira en ella, sé talið sanngjarnt að hann verði látinn þola skerðingu á bótarétti.<sup>116</sup>

### 6.3.2. Mat á gáleysi

Það skiptir máli við mat á gáleysi hvort að tjónþoli ber ábyrgð á tjóni sínu<sup>117</sup> en einnig er litið til þess hvort tjónþola mátti vera ljóst að háttsemi hans væri til þess fallin að auka líkurnar á afleiðingum og umfangi tjóns.<sup>118</sup> Það fer fram heildarmat á aðstæðum og er það mat lagt í hendurnar á dómstólum með vísan til atvika máls hverju sinni.<sup>119</sup>

Ef háttsemi tjónþola verður metin á þann hátt að gáleysi hans sé hvorki almennt né stórkostlegt, heldur taki til lægsta stigs gáleysismælikvarðans, (no. liten uaktsomhet) er tjónþola almennt ekki gert að þola skerðingu á bótarétti. Verði gáleysi talið flokkast sem almennt gáleysi eða þaðan af meira, koma nokkur atriði til skoðunar sem haft geta áhrif á skerðingu tjónþola. Hafi einsaklingur með háttsemi sinni brotið gegn þeim reglum sem gilda í umferðinni gefur slíkt brot sterka vísbendingu um að háttsemi verði metin tjónþola til gáleysis og sama gildir ef ekki er notast við öryggis- og verndarbúnað. Sérstakar reglur gilda um mat þegar tjónþoli er barn, aldraður einstaklingur eða ef tjónþoli er haldinn líkamlegum eða andlegum annmörkum. Að lokum má nefna að ölvun tjónþola veldur oft slysum í umferðinni og dæmi eru í norskum rétti um að ölvun tjónþola hafi verið þess valdandi að hann mátti þola skerðingu á bótarétti.<sup>120</sup>

Þrátt fyrir að ákvæðið geri ekki ráð fyrir að gáleysi þurfi að vera stórkostlegt til þess að tjónþola verði gert að þola skerðingu á bótarétti, eru tjónþola tryggð ákveðin réttindi í 1. mgr. 7. gr. Þar sem fram kemur að hann verði látinn þola skerðingu svo lengi sem það verði

---

<sup>114</sup> Asbjørn Kjønstad, *Erstatningsretten i utvikling* (Universitetsforlaget 2003) 467.

<sup>115</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 72.

<sup>116</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 73.

<sup>117</sup> Nils Nygaard, *Skade og ansvar* (5. útg., Universitetsforlaget 2000) 295.

<sup>118</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 73-74.

<sup>119</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 74.

<sup>120</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 75-78.

tjónþola ekki of þungbært (no. leggjast berre lite til last) og er þar með reynt að tryggja tjónþola fullnægjandi vernd verði hann fyrir líkamstjóni.<sup>121</sup>

### 6.3.3. *Gangandi vegfarendur*

Gangandi vegfarandi sem í órétti fer yfir götu og verður fyrir bíl er hefðbundið dæmi um háttsemi sem talin verður falla undir meðábyrgð tjónþola og er meginreglan að slík háttsemi leiði til skerðingar á bótarétti.<sup>122</sup> Ef hægt er að rekja afleiðingar tjóns til háttsemi ökumanns eða ef ökumaður hefur átt þátt í tjóninu verður að taka tillit til þess við mat á gáleysi tjónþola.<sup>123</sup> Ekki er að finna sambærilega umfjöllun í norskum lögskýringargögnum og þeim dönsku hvað varðar sérstakt mat á gáleysi gangandi vegfaranda en telja verður að orðalag norsku umferðarlaganna bjóði upp á frekari möguleika til túlkunar. Litið er til allra aðstæðna og mat lagt á það hvort háttsemi tjónþola verði talin gáleysisleg.<sup>124</sup>

---

<sup>121</sup> Hilde Anghus, „Medvirkning etter bilansvarsloven § 7 (1): Den formellen retten og hovedfunn fra undersøkelsen av den reele retten“ 2005 (1) NFT 250, 250.

<sup>122</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 67.

<sup>123</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 79.

<sup>124</sup> Ole Andresen o.fl., *Bilansvaret* (Tano 1990) 79.

## 7. SAMANTEKT OG NIÐURSTÖÐUR

Markmið ritgerðarinnar var annars vegar að skilgreina þá háttsemi sem talin hefur verið falla undir hugtakið stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umfl. og hins vegar að leitast við að svara því hvaða afleiðingar sú háttsemi hefur á hlutfallslega skerðingu á bótarétti. Hér að framan hafa verið dregin saman helstu sjónarmið sem liggja að baki gáleysismati og ljóst þykir að samhljómur er á milli fræðilegra skilgreininga og mats á háttsemi í framkvæmd. Það á sér stað heildarmat á mörgum þáttum þar sem háttsemi tjónþola, háttsemi tjónvalds sem og aðstæður á slyssað eru metnar í heild sinni þegar tekin er afstaða til þess hvort tiltekin háttsemi verði talin gáleysisleg. Lítil frávik frá skráðum hátternisreglum nægja almennt ekki til þess að bótaréttur falli niður að hluta en öðru máli gegnir hafi háttsemi tjónþola farið gegn betri vitund, þ.e. ef tjónþoli hefði mátt vita betur. Það geta þó alltaf komið upp ákveðin takmarkatilvik og í því samhengi er áhugavert að skoða hvaða afleiðingar notkun öryggis- og verndarbúnaðar hefur á gáleysismat. Í íslenskri framkvæmd hefur ekki verið fallist á að skortur á notkun öryggisbúnaðar leiði til þess að háttsemi verði talin falla undir hugtakið stórkostlegt gáleysi. Sú niðurstaða er athyglisverð í ljósi þess að sé slík háttsemi borin saman við almennan mælikvarða á stórkostlegu gáleysi, t.d. hvað varðar viðamiknið frávik frá skráðri og almennri hátternisreglu og eins tillitsleysi í huglægri afstöðu tjónvalds til tjóns, væri vel hægt að færa fyrir því rök að sú ákvörðun að sleppa því að nota viðurkenndan öryggis- og verndarbúnað yrði metin tjónþola til stórkostlegs gáleysis.

Fáir Hæstaréttardómar hafa fallið þar sem skaðabætur til tjónþola eru lækkaðar á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl. og í þeim dómum sem til staðar eru, er ekki að finna greinagóðan rökstuðning um hvers vegna bætur eru lækkaðar í því hlutfalli sem ákveðið er hverju sinni. Það er hins vegar ljóst að gerð er krafa um að í háttsemi tjónþola felist mikið frávik, þ.e. að háttsemi tjónþola víkj með frekar afgerandi hætti frá þeirri hegðun sem almennt yrði talin viðeigandi í aðstæðum hverju sinni. Í dómum er einnig vikið að eigin sök tjónþola á slysi og sé talið að sök tjónþola á slysi sé talsverð eða veruleg má gera ráð fyrir að tjónþola verði gert að þola skerðingu á bótarétti á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umfl. Það getur verið tjónþola þungbært að þurfa að þola skerðingu bótaréttar. Telja má líklegt að slík sjónarmið hafi áhrif á mat dómstóla á gáleysi og þar með verði tjónþola ekki gert að sæta skerðingu nema háttsemi hans hafi með viðamiklum hætti vikið frá þeim kröfum sem almennt eru gerðar til einstaklinga í umferðinni.

Þegar borin eru saman ákvæði íslenskra umferðarlaga við dönsk og norsk umferðarlög kemur í ljós að þau eiga margt sameiginlegt. Sú efnisregla sem birtist í dönsku umferðarlögum er

nánast samhljóða 2. mgr. 88. gr. umfl. enda er reglan í íslenskum rétti að nokkru sniðin eftir 2. mgr. 101. gr. danskra umferðarlaga. Í dönskum lögskýringargögnum er að finna sérstaka umfjöllun um rétt gangandi vegfarenda og virðist sem þeim sé jafnvel veitt ríkari vernd en öðrum tjónþolum. Við mat á háttsemi gangandi vegfarenda er þannig talið í lagi að háttsemi þeirra sé talsvert gáleysisleg án þess að til skerðingar á bótarétti komi. Efnisreglan í norsku umferðarlögunum er frábrugðin íslensku og dönsku reglunum að því leyti að þar er ekki gerður áskilnaður um að gáleysi þurfi að vera stórkostlegt til að tjónþola verði gert að þola skerðingu bótaréttar. Í greininni segir þó að tjónþoli verði ekki látinn þola skerðingu ef það er talið vera honum of þungbært og er þannig reynt að tryggja tjónþola fullnægjandi vernd fyrir líkamstjóni. Það er sameiginlegt í umferðarlögum landanna þriggja að gáleysismat byggir ávallt á heildarmati á aðstæðum öllum, auk þess sem dómstólum er eftirlátið að skera úr um það hvort að tiltekin háttsemi verði talin skerða rétt tjónþola.

Við gáleysismat verður að meta háttsemi tjónþola hverju sinni. Það verður að teljast ólíklegt að hægt sé að setja nánari leiðbeinandi reglur um gáleysismat þar sem matið nær yfir alla þætti mannlegrar hegðunar og þekkingar, jafnt almennrar þekkingar og sérfræðiþekkingar. Af dómum Hæstaréttar má ráða að sum atriði geta skipt meira máli en önnur þegar kemur að gáleysismati en eftir sem áður verður það að vera í höndun dómara að meta hvert tilvik fyrir sig og ákvarða út frá aðstæðum öllum hvort að háttsemi tjónþola verði talin falla undir gildissvið hugtaksins stórkostlegt gáleysi.

## HEIMILDASKRÁ

Alþt. 1914, A-deild.

Alþt. 1956, A-deild.

Alþt. 1986-1987, A-deild.

Alþt. 1992-1993, A-deild.

Andersen O., Bryn T. og Engstrøm B., *Bilansvaret* (Tano 1990).

Arnlfjótur Björnsson, „Skaðabótaþingur umferðarlaga nr. 40/1968“ (1975) 2 Úlfjótur.

— —, *Skaðabótaréttur, kennslubók fyrir byrjendur* (3. útg., Bókaútgáfan Codex 2004).

— —, *Ökutæki og tjónbætur* (Hið íslenska bókmenntafélag 2003).

Eyben, B.v. og Isager H., *Lerebog í erstatningsret* (6. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2007).

Hilde Anghus, „Medvirkning etter bilansvarsloven § 7 (1): Den formellen retten og hovedfunn fra under-søkelsen av den reele retten“ (2005) 1 NFT.

Hjörtur Torfason, „Áhættutaka innan réttar: Nokkur orð í tilefni af dómi Hæstaréttar 25. október 2001 í máli nr. 129/2001“ (2002) 1 Úlfjótur.

Ingibergur Bjarnason og Örn Sigurðsson, *Íslenska bílaöldin* (Forlagið 2003).

Jón Steinar Gunnlaugsson, *Um fordæmi og valdmörk dómstóla* (Háskólinn í Reykjavík 2003).

Jónatan Þórmundsson, *Afbrot og refsíðabyrgð II* (Hið íslenska bókmenntafélag 2010).

KBET 1985 nr. 1036.

Kjønstad A., *Erstatningsretten i utvikling* (Universitetsforlaget 2003).

Kruse A. V., *Erstatningsretten* (5.útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1989).

Kristinn Snæland, *Bílar á Íslandi í myndum og máli 1904 – 1922* (Bókaútgáfan Örn og Örlygur 1983).



Lødrup P., *Lærebok í erstatningsrett* (4. útg., Lødrup 1999).

Nygaard N., *Skade og ansvar* (5. útg., Universitetsforlaget 2000).

Ragnar Aðalsteinsson, „...einungis eftir lögunum“ (2000) 4 Úlfjótur.

Sigurður Líndal, *Um lög og lögfræði; grundvöllur laga – réttarheimildir* (2. útg., Hið íslenska bókmenntafélag 2007).

Umferðarstofa, „Umferðarslys á Íslandi árið 2010: Skýrsla um umferðarslys á Íslandi árið 2010 samkvæmt lögregluskýrslum“ (mars 2010, Umferðarstofa 2010)

<<http://www.us.is/Apps/WebObjects/US.woa/swdocument/1004335/Umferdarslys2010.pdf>>  
skoðað 12. maí 2012.

Vagner H.H., *Færdselsansvar* (4. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2004).

Viðar Már Matthíasson, „Áhættutaka á undanhaldi?“ (2002) 1 Úlfjótur.

— —, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2008).

— —, „Skaðabótaréttur“ í *Um lög og rétt: Helstu greinar íslenskrar lögfræði* (2. útg., Bókaútgáfan Codex 2009).

— —, „Stórkostlegt gáleysi í skaðabótarétti og váttryggingarétti“ í Ragnheiður Bragadóttir o.fl. (ritstj.), *Afmælisrit: Jónatan Þórmundsson sjötugur, 19. desember 2007* (Bókaútgáfan Codex 2007).

— —, „Um orsakatengsl og reglur um takmörkun á umfangi skaðabótaábyrgðar“ (2002) 4 Tímarit Lögfræðinga.

— —, „Uppruni reglna íslensks réttar um grundvöll skaðabótaábyrgðar“ í *Afmælisrit: Guðmundur Ingi Sigurðsson áttæður 16. júní 2002* (Blik 2002).