

Nd.

18. Frumvarp til laga

[18. mál]

um breyting á bifreiðalögum, nr. 23 16. júní 1941.

(Lagt fyrir Alþingi á 71. löggjafarþingi, 1951.)

1. gr.

36. gr. 1. mgr. laganna orðist svo: Sérhverjum bifreiðareiganda er skylt að kaupa í tryggingafélagi, sem viðurkennt er af ráðherra þeim, sem fer með tryggingamál, og halda við tryggingu fyrir bifreið sína, er nemi 150000 kr. fyrir tvihjóla bifreiðar og 300000 kr. fyrir fjórhjóla bifreiðar. Skal með því tryggð greiðsla, að því leyti sem til hrekkur, á hverri þeirri skaðabótakröfu, er gerð kann að vera á hendur öku-
manni bifreiðar eða þeim, sem ábyrgð ber á bifreiðinni, þegar slys eða tjón ber að höndum.

2. gr.

36. gr. 2. mgr. orðist svo: Fyrir bifreiðar til mannflutninga skal tryggingarupp-
hæðin þó aldrei nema minna en sem svari 25000 krónum á hvern farþega, sem heimilt er að flytja í bifreiðinni.

3. gr.

Á eftir 3. mgr. 36. gr. laganna komi ný málsgrein svo hljóðandi:
Tryggingafélögum, sem annast bifreiðatryggingar, skal skylt að halda bókhaldi lögboðinna bifreiðatrygginga sérgreindu. Sameiginlegur reksturskostnaður trygginga-
félagsins skal reknast hinum lögboðnu bifreiðatryggingum hlutfallslega eftir upp-
hæðum iðgjaldagreiðslna. Reikningar hvers tryggingafélags yfir lögboðnar bifreiða-
tryggingar skulu endurskoðaðir af 2 endurskoðunarmönnum, sem dómsmálaráð-
herra skipar til þess, en laun endurskoðunarmanna skulu greidd af viðkomandi trygg-
ingafélagi eftir ákvörðun dómsmálaráðherra. Rekstrarreikning hvers árs yfir lög-
boðnar bifreiðatryggingar skal tryggingafélag birta í Lögbirtingablaðinu eigi síðar
en 1. okt. næsta ár á eftir. Telji endurskoðunarmenn, að á reikning lögboðinna bif-
reiðatrygginga séu færð gjöld, sem ekki eiga þar heima, ber þeim að gera athuga-
semdir um það, og séu þær ekki teknar til greina af tryggingarfélagi, ber að birta
athugasemdirnar í Lögbirtingablaðinu með rekstrarreikningi ásamt svörum félagsins
þar að lútandi. Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um gerð reikninga trygg-
ingafélaga og endurskoðun þeirra og birtingu.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Í bifreiðalögnum, nr. 23 16. júní 1941, er skyldutrygging bifreiða ákveðin kr. 15000.00 fyrir tvíhjóla bifreiðar og kr. 30000.00 fyrir fjórhjóla bifreiðar. Fyrir bifreiðar til mannflutninga skal upphæðin þó aldrei nema minna en sem svari 5000 krónum á hvern farþega, sem heimilt er að flytja í bifreiðinni.

Á tímabilinu frá setningu bifreiðalaganna árið 1941 hafa verðlagsbreytingar orðið svo miklar, að upphæðir þessar eru hvergi nærri fullnægjandi. Hefur það komið fyrir, að einum bifreiðareiganda hefur verið gert að greiða yfir kr. 300000.00 í bætur til eins manns vegna tjóns á líkama hans. Spurning getur verið um, hve hátt tryggingarlágmarkið skuli setja eða hvort lögþjóða skuli ótakmarkaða ábyrgðartryggingu. Forystumenn tryggingafélaga, sem ráðuneytið hefur leitað upplýsinga hjá, telja, að ótakmörkuð trygging hljóti að verða svo dýr, að ekki geti borgað sig að lögþjóða hana.

Bifreiðaeigendur, eða félög þeirra, hafa hins vegar hug á að fá sem næst ótakmarkaðri tryggingu. Nú lækka iðgjöld mjög verulega að hundraðshluta, þegar komið er upp fyrir vissa upphæð, sem flest tjón falla undir, ef ekki er um ótakmarkaða tryggingu að ræða, og hafa því upphæðir þær, sem settar eru í frumvarp þetta, verið ákveðnar með hliðsjón af því, að sem næst yrði komið fullri tryggingu án þess að láta bifreiðaeigendur borga mikil iðgjöld fyrir tryggingar, sem allar líkur eru til, að séu óþarfar, þ. e. af ótakmarkaðri tryggingarupphæð.

Sú breyting er gerð á hlutfalli milli ákvæða 1. mgr. og 2. mgr. 36. gr., að upphæð 1. mgr. er tífölduð, en upphæð 2. mgr. fimmfölduð. Byggist þessi hlutfallsbreyting á þeirri reynslu undanfarandi ára, að áhættan eykst ekki að sama skapi og farþegatala bifreiðar eykst. Hættan á, að 6 manna leigubifreið og 30 manna langferðabifreið valdi tjóni á öðrum en farþegum er t. d. álíka mikil. Hins vegar er auðvitað möguleikar fyrir meira tjóni á farþegum langferðabifreiðar en 6 manna bifreiðar, en þó tæplega svo miklu meiri, að það réttlæti að krefjast sömu margföldunar á tryggingarupphæð og á minni bifreiðum. Samkv. frumvarpi þessu yrðu allar bifreiðar upp að 12 manna bifreiðum tryggðar fyrir 300 þús. kr., 20 manna bifreiðar fyrir 500 þús. kr. og 30 manna bifreiðar fyrir 750 þús. kr. Ef upphæðin í 2. mgr. 36. gr. yrði margfölduð með 10 eins og lagt er til um 1. mgr., yrðu þessar tölur 600 þús. kr. fyrir 12 manna bifreið, 1 millj. kr. fyrir 20 manna bifreið og 1½ millj. kr. fyrir 30 manna bifreið. Ekki virðist nauðsyn að fara svo hátt. Sá aukakostnaður, sem af tryggingahækkun leiðir, hlýtur að síðustu að lenda á þeim, sem ferðast með bifreiðum og virðist ekki rétt að auka útgjöld alls almennings, sem með bifreiðum ferðast, frekar en nauðsynlegt er til að ná sámilegu öryggi. Munurinn á iðgjaldi af lágmarkstryggingu að upphæð 200 þús. kr. og 300 þús. kr. (ca. 2—5% iðgjaldshækkun að því er tryggingafélagin telja) er hins vegar ekki meiri en svo, að rétt þótti að miða við 300 þús. kr. en ekki 200 þús. kr., þar sem sú upphæð getur varla talizt fullnægjandi miðað við reynslu undanfarandi ára.

Frá samtökum bifreiðaeigenda hefur orðið vart við óánægju vegna of hárra iðgjalda af bifreiðatryggingunni og að þeir hafi enga aðstöðu til að fylgjast með, hvað af iðgjöldunum verði. Þess vegna er lagt til, að settar verði nýjar reglur, sem verði 4. mgr. 36. gr. laga þessara, er stuðli að því, að öllum almenningi verði gefinn kostur á að fylgjast með rekstri tryggingarfélaga, að því er hinar lögboðnu bifreiðatryggingar snertir.

Að visu eru hér mörg tryggingafélög, sem keppa sín á milli um viðskipti, og ætti því slíkt aðhald, sem birting reikninga hefur í för með sér, að vera óþarft, en með tilliti til þeirrar óánægju, sem hefur orðið vart hjá samtökum bifreiðaeigenda með tryggingarnar, og þess, að bifreiðaeigendur eru skyldaðir til að kaupa sér þessar tryggingar, þykir rétt að bæta þessu aðhaldi við það almenna aðhald, sem frjáls samkeppni milli tryggingafélaganna skapar.

Ekki er hægt að segja um, hver útgjaldaaukning bifreiðaeigenda yrði við þær tryggingahækkunir, sem hér er lagt til, að verði lögfestar.

Líklegt má þó telja, miðað við undanfarandi reynslu af tjónum, sem hafa farið fram yfir lágmarkstryggingar bifreiða, að tíföldun lágmarks skyldutryggingar mundi valda a. m. k. 15% iðgjaldahækkun og e. t. v. meira. Ekki getur talizt líklegt, að hætta sé á, að iðgjöld geti hækkað meira en um 30—40%. Á árinu 1951 munu iðgjaldatekjur allra tryggingafélaganna fyrir lágmarkstryggingar vera ca. 5½ millj. kr., að því er eitt félaganna hefur upplýst.

S. l. 4—5 ár hefur meðaltal tjóna, sem hafa farið fram úr lágmarkstryggingarupphæðum, verið ca. 540 þús. kr. á ári eða ca. 10% af iðgjaldatekjum félaganna nú, en líkl. nær 20% af iðgjaldatekjum, er tjónin urðu. 10% hækkun dygði því ekki, en ekki virðist ólíklegt, að 15—25% hækkun iðgjalda mundi duga. Annars getur reynslan ein skorið úr því, hver iðgjöld bifreiðaeigendur koma til með að greiða.