

Nd.

297. Frumvarp til laga

[140. mál]

um breyting á umferðarlögum, nr. 26 2. maí 1958.

(Lagt fyrir Alþingi á 85. löggjafarþingi, 1964—65.)

1. gr.

Í stað orðanna „hafi góða sjón og heyrn og sé nægjanlega hraustur andlega og líkamlega“ í 2. mgr. 27. gr. komi: hafi góða sjón, nægjanlega heyrn og sé að öðru leyti nógu hraustur andlega og líkamlega.

2. gr.

1. og 2. mgr. 70. gr. orðist svo:

Eiganda skráðs, vélknúins ökutækis er skylt að kaupa í váttryggingarfélagi, sem viðurkennt er af dómsmálaráðherra, og halda við váttryggingu fyrir ökutæki sitt, sem nemi kr. 500 000.00 fyrir reiðhjól með hjálparvél, kr. 1 000 000.00 fyrir dráttarvél, kr. 1 000 000.00 fyrir bifhjól og kr. 2 000 000.00 fyrir bifreið.

Fyrir vélknúin ökutæki, er flytja mega farþega, skal váttryggingarfjárhæðin þó aldrei vera lægri en svo, að kr. 100 000.00 bætist við váttryggingarfjárhæðina fyrir hvern farþega, er ökutækið má flytja umfram tíu.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Ákvæði 2. gr. koma þó til framkvæmda 1. maí 1965.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Með frumvarpi þessu er lagt til, að gerðar verði breytingar á tveimur ákvæðum umferðarlaga, nr. 26 2. maí 1958. Miða breytingar þessar annars vegar að því að veita fólki með skerta heyrn rétt til ökuskirteinis, en hins vegar er lagt til, að hækk- aðar verði fjárhæðir skyldutryggingar ökutækja.

Breytingar þessar eru fluttar í samráði við umferðarlaganefnd. Umferðarlaganefnd telur, að reynslan hafi sýnt, að umferðarlögin þarfnist frekari endurskoðunar. Vinnur nefndin að þeirri endurskoðun. Að svo stöddu hefur nefndin þó ekki talið rétt að gera tillögur um aðrar breytingar.

Um 1. gr.

Í grein þessari er lagt til, að fellt verði niður það skilyrði í 27. gr., að bifreiðarstjóri skuli hafa „góða heyrn“, en þess í stað er gert ráð fyrir, að komi krafa um, að hann skuli hafa „nægjanlega heyrn“. Tilgangur þessa er sá að veita heimild til þess, að heyrnarlaust fólk geti fengið ökuskirteini. Á undanförunum árum hefur víða verið dregið úr þeim kröfum, sem gerðar hafa verið um heyrn bifreiðastjóra. Hefur reynslan þótt sýna, að heyrnarleysi valdi bifreiðastjórum ekki erfiðleikum, og heyrnarlausir menn eru yfirleitt taldir öruggir bifreiðastjórar. Tillaga þessi er

flutt vegna tilmæla Félags heyrnarlausra og skólastjóra Heyrnleysingjaskólans og að fenginni umsögn landlæknis. Gert er ráð fyrir því, að í reglugerð verði sett nánari ákvæði, sem nauðsynleg væru til öryggis. Mætti t. d. áskilja, að bifreiðarstjóri noti heyrnartæki eða að ökutæki verði búið sérstökum speglum. Að sjálfsgöðu verður þess gætt, að heyrnarlaus umsækjandi um ökuskirteini fullnægi öðrum skilyrðum um hreysti, andlega og líkamlega.

#### Um 2. gr.

Skyldutrygging ökutækja er nú þessi: Fyrir reiðhjól með hjálparvél kr. 100 000.00, fyrir dráttarvél kr. 200 000.00, fyrir bifhjól kr. 200 000.00 og fyrir bifreið kr. 500 000.00. Fyrir vélknúð ökutæki, sem flytja má farþega, skal fjárhæðin þó aldrei vera lægri en kr. 50 000.00 fyrir hvern farþega, sem ökutækið má flytja.

Vegna verðlagsþróunar á undanförunum árum hefur gildi váttryggingarfjárhæða þessara rýrnað svo mjög, að skyldutryggingin er hvergi nærri fullnægjandi, hvorki fyrir eigendur ökutækjanna né þá, sem fyrir tjóni verða. Eru dæmi þess, að dómstólar hafi metið heildartjón manns vegna persónuslyss á nær 1.5 millj. króna, auk vaxta og málskostnaðar.

Athugað hefur verið, hvert tryggingarlágmarkið skuli vera, eða hvort lögbjóða skuli ótakmarkaða ábyrgðartryggingu. Var leitað upplýsinga hjá Sambandi íslenskra tryggingarfélaganna um það atriði og önnur. Í umsögn þess segir m. a.: „Að því er varðar þann möguleika að fella niður tryggingarupphæðir og tryggja ótakmarkaða ábyrgð, teljum við, að slíkt form trygginga sé allt að því útilokað í svo litlum markaði, sem Ísland er. Í þessu sambandi viljum við benda á, að trygging í þessu formi hlýtur óhjákvæmilega að hafa í för með sér stórauðin endurtryggingaútgjöld, sem leiða beint til hækkunar iðgjalda. Má í þessu sambandi benda á, að eigi hefur verið talið fært að hafa þetta form á tryggingum á Norðurlöndum, enda er það notað eingöngu í fáum og stórum mörkuðum, þó til dæmis ekki í Bandaríkjum Norður-Ameríku.“

Með tilliti til þessara upplýsinga þykir ekki ástæða til að gera tillögur um slíkt tryggingaform að sinni.

Einnig hefur verið athugað, hvort rétt muni að breyta váttryggingunum þannig, að hámark tjóna yrði miðað við einstaklingstjón, en ekki við einstakan váttryggingarþurð, svo sem nú er. Þær breytingar krefjast mjög verulegs undirbúnings, sem ekki er hægt að ljúka fyrir næsta tryggingartímabili, sem hefst 1. maí n. k., en nauðsynlegt verður að telja að hækka þurfi tryggingarfjárhæðirnar þegar á því tímabili.

Samkvæmt iðgjaldaskrá tryggingarfélaganna fyrir yfirstandandi tryggingartímabili, eru iðgjöld í stærstu áhættuflokkunum, miðað við 500 þús. kr. tryggingu (skyldutrygginguna) og síðan frjálsa hækkun upp í 1 millj. kr., 1.5 millj. kr. eða 2 millj. kr., þessi (iðgjaldahækkun miðað við 500 þús. kr. tryggingu í %):

Áhættuflokkur	500 þús.	1 000 þús.		1 500 þús.		2 000 þús.	
Fólksbifreiðir til einkafnnota:							
a. (minnstu gerðir) . . . . .	2 850	3 260	(14.4%)	3 360	(17.9%)	3 460	(21.4%)
b. (milli stærðir) . . . . .	3 000	3 420	(14 %)	3 520	(17.3%)	3 620	(20.7%)
c. (stærstu gerðir) . . . . .	3 600	4 070	(13.1%)	4 170	(15.8%)	4 270	(18.6%)
Fólksbifreiðir til fólksflutninga gegn endurgjaldi	7 000	7 830	(11.9%)	7 955	(13.6%)	8 080	(15.4%)
Jeppabifreiðir til einkafnnota . . . . .	3 000	3 420	(14 %)	3 520	(17.3%)	3 620	(20.7%)
Vörubifreiðir atvinnufyrirtækja og til vöru- og fólksflutninga gegn þorgun . . . . .	7 500	8 370	(11.6%)	8 495	(13.3%)	8 620	(14.9%)

Framangreind iðgjöld eru miðuð við 1. áhættusvæði (þ. e. bifreiðir skráðar í Reykjavík, Gullbringu- og Kjósarsýslu, Hafnarfirði, Kópavogi, Keflavík og á Keflavíkurlflugvelli). Á öðrum áhættusvæðum eru iðgjöldin töluvert lægri. Hækkun iðgjalda vegna viðbótartryggingar þar er hins vegar svipuð í krónutölu, en þá hærrí að hundradshluta.

Kemur í ljós, að iðgjöldin hækka mjög óverulega, þegar komið er upp fyrir þá fjárhæð, sem flest tjón falla undir. Er því miðuð við það í tillögum þessum að ná sem næst fullri tryggingu.

Eins og fram kemur, nemur hækkun iðgjalda við hækkun ábyrgðartrygginganna á 1. áhættusvæði, miðuð við frjálsa tryggingu í 1.5 millj. kr. eða 2 millj. kr., 13.3%—17.9% eða 14.9%—21.4% eftir áhættuflokkum. Ef um skyldutryggingu er að ræða, mundi hækkunin á sama svæði eftir því sem næst verður komizt verða 8—12%, miðuð við 1.5 millj. kr., en 10—14%, miðuð við 2 millj. kr.

Að því er dráttarvélur til landbúnaðarstarfa varðar er iðgjald fyrir þær nú kr. 300.00, miðuð við 200 þús. kr. tryggingu, hvar sem er á landinu. Væri tryggingarfjárhæðin hækkuð í 600 þús. kr., er gert ráð fyrir því, að iðgjaldið mundi hækka um kr. 120.00, en yrði váttryggingarfjárhæðin 1 millj. kr., yrði iðgjaldshækkunin um kr. 150.00.

Upplýsingar liggja ekki fyrir um iðgjöld fyrir næsta tryggingartímabil, en reikna má með verulegri hækkun iðgjalda, þótt tryggingarfjárhæðir verði óbreyttar. Þó má gera ráð fyrir, að ekki þurfi að koma til hækkunar á iðgjöldum af dráttarvélum og reiðhjólum með hjálparvél.

Í tillögunum er gert ráð fyrir því, að váttryggingarfjárhæð fyrir reiðhjól með hjálparvél, dráttarvélur og bifhjól hækki hlutfallslega meira en váttryggingarfjárhæð fyrir bifreiðir. Stafar það af því, að þau ökutæki geta valdið einstaklingssslysi jafn alvarlegu og bifreiðir.

Miðuð við tjónareynslu undanfarinna ára er ekki talin ástæða til að hækka váttryggingarfjárhæðir stórra farþegabifreiða í sama hlutfalli og annarra bifreiða. Samkvæmt gildandi reglum er váttryggingarfjárhæðin fyrir 20 farþega bifreið nú 1 millj. kr., fyrir 40 farþega bifreið 2 millj. kr. og fyrir 80 farþega bifreið 4 millj. kr., en samsvarandi fjárhæðir eftir tillögunum eru 3 millj. kr., 5 millj. kr. og 9 millj. kr.

### Um 3. gr.

Tryggingar á vélknúnum ökutækjum miðast við 1. maí. Eins og fram kemur í athugasemdum við 2. gr. er talið nauðsynlegt að hækkun tryggingarfjárhæðanna komi til framkvæmda á næsta tryggingartímabili. Samkvæmt því er lagt til, að ákvæði 2. gr. taki gildi 1. maí næstkomandi.