

Sp. 699. Tillaga til þingsályktunar [367. mál]

um iðgjöld vegna bifreiðatrygginga.

Flm.: Skúli Alexandersson, Svavar Gestsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að undirbúa ráðstafanir til þess að draga úr kostnaði við bifreiðatryggingar hér á landi þannig að tryggingaiðgjöld bifreiða verði ekki hærrí hér á landi en í grannlöndum okkar.

Í því skyni skal m.a. taka eftirfarandi til athugunar:

1. Samruna tryggingafélaga og sparnað við rekstur þeirra og alla starfsemi, en hér á landi eru nú 8 tryggingafyrirtæki með bílatryggingar.
2. Afnáam tvísköttunar vegna bifreiðatrygginga en nú fara 40 kr. af hverjum 100 iðgjaldakrónum í ríkissjóð.
3. Aukna umferðarfræðslu.
4. Markvissa eflingu almenningssamgangna, einkum á þéttbýlissvæðum.
5. Tryggingaflokka og hvort um getur verið að ræða tvöfalda eða margfalda tryggingu á sama tjóninu.
6. Kostnað tryggingafélaganna við viðgerðarþjónustu á bifreiðum.
7. Sameiginlega innheimtu á tekjum til þess að standa undir tjónakostnaði við bifreiðatryggingar þannig að tryggingaiðgjöld tengist að einhverju leyti akstri eða eldsneytisnotkun.

Greinargerð.

Nýverið hækkuðu iðgjöld bifreiðatrygginga um nærri 100% ef með er talin sérstök hækkun ökumannstryggingar. Fimmtungur þessarar hækkunar átti rætur að rekja til verðlagsbreytinga milli ára, en allt hitt, $\frac{4}{5}$, átti aðrar rætur, m.a. breytingar á örorkubótum og dánarbótum og breytingar sem nýju umferðarlögin hafa í för með sér.

Tvöföldun bóta fyrir líkamstjón.

Hvað eftir annað hafa spunnist umræður um hækkun tryggingaiðgjalda á Alþingi. Það má heita árviss viðburður. Í tilefni slíkrar umræðu 1986 skrifaði Þórir Bergsson tryggingastærðfræðingur sterka ádrepu á þingmenn vegna tryggingaiðgjaldanna og umræðu sem fram

fór um þau á Alþingi. Þar kemur m.a. fram að í kjölfar hæstaréttardóms, sem var kveðinn upp 1984, hækkuðu bætur fyrir líkamstjón verulega, eða tvöfölduðust að jafnaði. Hefur sú hækkun nú verið tekin inn í iðgjaldagrunninn að fullu.

40 krónur af hverjum 100 í ríkissjóð.

Talið er að um 30% af tjónagreiðslum fari til þess að greiða fyrir líkamstjón sem verður í umferðinni, en um 70% til þess að greiða fyrir munatjón. Tryggingafélögin greiða 25% söluskatt af allri þjónustu verkstæðanna. Þess ber þó að geta í þessu sambandi að tryggingafélögin kaupa æ fleiri tjónabíla og er þá ekki greiddur söluskattur.

Þegar tryggingafélögin áætla iðgjöld sín ber þeim að gera ráð fyrir því að þau standi undir þeim tjónum sem þau taka að sér að tryggja. Þegar tryggingafélagið snýr sér að viðskiptamönnum leggur það síðan 25% ofan á þau iðgjöld til þess að greiða aftur í ríkissjóð. Þegar lagður er saman sá söluskattur sem tryggingafélögin greiða vegna munatjóns og sá söluskattur sem þau innheimta af viðskiptamönnum sínum kemur í ljós að 40% af hverri iðgjaldakrónu sem viðskiptamaður trygginganna greiðir rennur í ríkissjóð.

Talið er að bifreiðaeigendur greiði með þessum hætti um 800 milljónir króna í ríkissjóð á þessu ári og má gjarnan geta þess í leiðinni að ekkert af þessum peningum fer í vegaframkvæmdir því að undangengin ár hefur ekki farið króna úr ríkissjóði í vegina.

Þriðjungi fleiri tjón.

Þegar sú hækkun er greind sem nú átti sér stað kemur eftirfarandi fram:

1. Vegna verðlagshækkana um 20%.
2. Vegna nýrra umferðarlaga 14%.
3. Aukin tjónatíðni um 37%.

Á sl. ári hækkuðu bílar í verði um 19%, varahlutir um 14% og útseld vinna á verkstæðum um 40–50% að mati Tryggingaeftirlitsins.

Ekki hafa samskipti tryggingafélaganna við bílaverkstæðin verið könnuð sérstaklega, en nauðsynlegt er að kanna hvort þar sé alltaf allrar hagkvæmni gætt. Verður að draga í efa að svo sé.

Furðulegt verður að telja að breytingar tryggingaiðgjaldanna eigi sér stað einu sinni á árinu en ekki oftár þegar mikil verðbólga geisar eins og löngum hefur verið hér á landi.

Þrátt fyrir há tryggingaiðgjöld er talið að 27% tap hafi verið á bifreiðatryggingum hér á landi á sl. ári.

Sameining fremur sem samkeppni.

Það hefur vakið athygli þeirra þingmanna sem ræða um þetta mál að ekki er nægileg samkeppni milli tryggingafélaganna. Þessi samkeppni getur aðeins átt sér stað að ákveðnu marki og þá umfram þær kvaðir sem lögbundnar eru. Auk þess verður að draga í efa að lausn á vanda bifreiðatrygginganna sé fólgin í því að auka herkostnað tryggingafélaganna. Þau félög, sem nú tryggja bíla, eru 8 talsins. Miklu vænlegra virðist því að stuðla að sameiningu eða a.m.k. að samstarfi tryggingafélaganna. Margvísleg rök má færa fyrir því að unnt væri að spara verulegar fjárhæðir með því að hafa allar bílatryggingar á einum stað. Og í raun eru sömu rök fyrir einu bílatryggingafélagi og fyrir einu bifreiðaeftirliti sem starfar eftir tilteknum lögbundnum reglum.

Bílar eru veigamikill þáttur þjóðlífsins á Íslandi. Vafalaust mætti draga úr kostnaði við bifreiðatjón með því að bæta umferðarfræðslu og með því að bæta umferðarmannvirki. Annar veigamikill þáttur málsins er efling almenningsgangna a.m.k. á höfuðborgarsvæðinu.

Tryggingagjöld eftir akstri.

Í Noregi hefur sá háttur verið lengi á tryggingaiðgjöldum að þau eru greidd eftir eknum kílómetrum, þ.e. því meiri akstur því hærri iðgjöld. Á bak við þessa viðmiðun eru eðlileg rök. Í umræðum utan dagskrár í efri deild fyrir nokkru var því hreyft að hluti af kostnaði tryggingafélaganna yrði innheimtur í bensínverði.

Á árinu 1986 hækkuðu tryggingaiðgjöld fjórum sinnum í Noregi um samtals 47% í 9% verðbólgu. Á síðasta ári hækkuðu tryggingaiðgjöldin um 30% í 8% verðbólgu. Hér er um að ræða stórfelldar raunhækkanir langt umfram verðlag.

Ef borin eru saman tryggingaiðgjöld í Noregi og á Íslandi fyrir sambærilega bíla verður niðurstaðan þessi um þrjár bílategundir, allt ábyrgðartryggingar:

Bifreið	Noregur	Ísland
Honda Civic	18 904	28 272
Golf 1.6	18 904	28 272
Volvo 740	19 965	38 570

Eins og sést af þessum tölum, sem miðast í Noregi við bíl sem er ekið 12 000 kílómetra, eru iðgjöldin miklu hærri hér en þar. Hluti af skýringunni liggur í mismunandi skattlagningu, hluti í umferðarómenningu hér og lélegum umferðarmannvirkjum sem ekki ráða við allan þann bílaflota sem hellist hér yfir þjóðina. Hluti skýringarinnar liggur í minni einingum m.a. á verkstæðum og hliðstæðri þjónustu — og í litlum tryggingafélögum.

Flutningsmenn telja óhjákvæmilegt að fundin verði skýring á þessum mikla mismun og gerð grein fyrir niðurstöðunni opinberlega.

Fylgiskjal I.

Benedikt Jóhannesson:

Iðgjöld ábyrgðartrygginga ökutækja tryggingarárið 1988–1989.

(Álitsgerð til samstarfsnefndar um bifreiðatryggingar, 16. febrúar 1988.)

Nefndin hefur falið mér að meta nauðsynleg iðgjöld í ábyrgðartryggingum ökutækja á komandi tryggingarári. Á grundvelli þeirra upplýsinga sem mér hafa borist frá einstökum tryggingafélögum svo og upplýsingum sem koma fram í skýrslum Tryggingaeftirlitsins hef ég metið iðgjaldagrunninn fyrir komandi ár. Hliðsjón er höfð af útreikningum undangenginna ára sem unnir voru af Bjarna Þórðarsyni cand. act.

1. Við mat á iðgjaldapörfinni var beitt ýmsum aðferðum en í fyrstu fylgt þeim leiðum sem notaðar eru við mat á óuppgerðum tjónum í ársskýrslu nr. 13 frá Tryggingaeftirlitinu. Þar er þó bent á að ekki hafi verið til staðar nægilega glöggar upplýsingar um aðgreiningu í muna- og slysatjón til þess að matið sé viðunandi. Þess var því freistað að afla upplýsinga um skiptinguna og fengust upplýsingar frá fimm félögum. Nokkrir ágallar hafa verið á þeim upplýsingum sem borist hafa frá félögunum en þó gefa þær glögglega til kynna að þróun slysatjóna er með talsvert öðrum hætti en munatjóna. Sú

aðferð sem notuð er við mat á tjónum af Tryggingaeftirlitinu í skýrslu þess byggir á því að reikna hvert hlutfall tjóna er greitt á ári hverju á föstu verðlagi. Aðferðin hentar illa við áætlun slysatjóna í lok 1. árs því þau greiðast að mjög litlu leyti á 1. ári. Hins vegar er aðferðin mjög heppileg við uppgjör munatjóna sem greiðast nær algjörlega á fyrstu tveimur árum eftir að tjónið gerist. Hér er það lagt til grundvallar að 85% munatjóna greiðist á 1. ári eftir tjónsatburð. Þetta hlutfall er mjög nærri reynslu félaganna fimm sem upplýsingar lágu fyrir um.

Varðandi slysatjónin var fyrst notuð sú aðferð að metin voru slysatjón ársins 1985 hjá fimm félögum. Uppgjör þess árs er mun lengra komið en ársins 1987. Hjá félögumunum fimm reyndust slysatjónin á verðlagi jan. 1988 nema samtals 268,5 millj. kr. (sjá gögn sem afhent voru Tryggingaeftirlitinu 1. febr. 1988). Þessi fimm félög hafa um 82,5% markaðarins þannig að í heild eru slysatjón þessa árs metin 325,5 millj. kr. Vandinn er hins vegar að framreikna þá tölu. Í fyrstu var þess freistað að nota fjölgun bíla en á það var bent af Tryggingaeftirlitinu að alls ekki væri víst að fjölgun slysa væri línuleg miðað við fjölda bíla. Einnig reyndust nokkrir ágallar á gögnum þannig að horfið var frá því að nota þessa leið.

Ein aðferð við að meta tjón er svonefnd „chain ladder“-aðferð en henni er lýst í ýmsum bókum um tryggingastærðfræði, t.d. Introductory Statistics with Applications in General Insurance eftir Hossack og fleiri. Þar eru tjónin metin miðað við hlutfall heildargreiðslna á seinni árum uppgjors af greiðslum fyrri ára. Vegna þess að grunsemdir voru um að breytingar hafi orðið á eðli tjóna hin seinni ár þótti eðlilegt að nota aðferðina á þrjú ár í senn. Þannig fæst ákveðið jafnvægi en þó finnast breytingar fremur fljótt. Útreikningar þessir koma fram í töflum sem afhentar verða Tryggingaeftirlitinu. Þar sést að þrátt fyrir að reynt sé að nota þessa bragarbót þá er enn nokkur hlutdrægni (bias) í flestum tilfellum, þ.e. fyrstu spár hafa vanmetið endanleg tjón í flestum tilfellum. Þess er freistað að leiðrétta þennan mismun með aðferðum hliðstæðum þeim sem Tryggingaeftirlitið notar á bls. 93 í ársskýrslu 13. Þannig fékkst endanleg niðurstaða. Eins og aðrar aðferðir er þessi ýmsum göllum undirorpin en þó virðist samanburður á spágildi þessarar aðferðar við fyrri niðurstöður gefa viðunandi útkomu í flestum tilfellum.

Hins vegar verður sú breyting á ábyrgðartryggingu ökutækja að upp er tekin ný trygging, slysatrygging ökumanns og fleiri. Sú trygging mun bæta tjón sem ökumaður og eigandi ökutækis verða fyrir áður en ábyrgðartryggingin tekur við. Þak á bótum úr ökumannstryggingunni er 10 millj. kr. á hvern slasáðan. Samkvæmt þeim upplýsingum sem ég hef getað aflað mér munu tvö tjón á undangengnu ári hafa farið yfir þessa upphæð en með verðbólgu má búast við því að fleiri tjón nái þessu þaki.

Samkvæmt tölum sem Umferðarráð gefur upp hefur hlutfall ökumanna á undanförunum árum farið hækkandi sem hlutfall af slösuðum. Undanfarin þrjú ár eru hlutföllin: 44,5%, 46,5% og 52,4%. Samtals slösuðust á árinu 1987 1038 manns, og sé miðað við að helmingur hinna slösuðu sé ökumenn eru það samtals 519 aðilar. Segjum að 10% farþega sem slasast séu eigendur bifreiða. Það eru samtals 35 aðilar. Samtals munu þá falla undir hina nýju tryggingu 554 aðilar. Reiknum með því að meðalslysatjón í apríl 1988 sé 419 324. Samtals lækka slysabætur í ábyrgðartryggingu um 232 304 millj. kr. Hins vegar verður að taka það með í reikninginn að nokkur stærstu slysatjón ökumanns og eiganda munu eftir sem áður lenda á ábyrgðartryggingunni að hluta. Sú upphæð er hér áætluð 30 millj. kr. Lækkunin vegna nýju tryggingarinnar er því nettó 202 305 millj. kr.

2. Hér er búið að draga frá greidda og áætlaða sjálfsábyrgð sem er metin á 78 732 millj. kr. Þessi sjálfsábyrgð fellur niður samkvæmt nýju lögnum og verður því að bæta við tjónin til þess að finna heildartjón.

3. Breytingar á umferðarlögum hafa þau áhrif að bótasvið rýmkar og hækkanir þess vegna eru metnar um 3,5% af tjónum. Sú upphæð er metin 37 826 millj. kr.
4. Gert er ráð fyrir því að 2,7% iðgjalda ársins verði rekstrarafgangur. Þetta er í samræmi við útreikninga sem lagðir hafa verið fyrir Tryggingaeftirlitið.
5. Samkvæmt mati á afkomu ársins 1987 var stórfellt tap í ábyrgðartryggingum ökutækja. Nemur tapið hundruðum milljóna króna. Þessi afkoma er svo alvarleg að hún stefnir rekstrarafkomu félaganna í stórhættu en sýnir jafnframt hve nauðsynlegt er að fyllsta öryggis sé gætt og sterkir sjóðir byggðir upp af tryggingafélögunum til þess að mæta áföllum af þessu tagi. Mér virðist því að lágmarksálag til öryggis sé 5%. Má minna á það að í skýrslu Tryggingaeftirlitsins er tap bifreiðatryggingafélaganna vegna árána 1984–86 metið sem hér segir (sem hlutfall af iðgjöldum ársins):

1984	5,5%
1985	6,5%
1986	5,0%

Útreikningar sem ég hef lagt fyrir Tryggingaeftirlitið benda til þess að þetta hlutfall sé vanmetið þannig að eðlilegra væri að miða við 7–8% öryggisálag.

6. Verðlagsforsendur eru sem hér segir:

Allt verðlag er metið miðað við mars 1988. Samkvæmt upplýsingum Hagstofunnar hefur verðlag á útseldri vinnu verkstæða hækkað um 48,8% frá janúar 1987 til janúar 1988. Á sama tíma hafa varahlutir hækkað um 14,1% og nýir bílar um 18,9%. Vísitala neyslu hefur hækkað um 26,8% og heildarlaun samkvæmt tölum Kjararannsóknaneftndar um 43,4% frá 3. ársfjórðungi 1986 til sama ársfjórðungs 1987. Af öllum stærðum var reiknað vegið meðaltal á árinu 1987 og gerð spá fyrir mars 1988. Forsendur eru þær að verðlag hækki jafnt fyrir alla þætti nema varahluti. Á þeim er gert ráð fyrir 20% lækkun frá janúarverðlagi vegna tollalækkana. Miðað við þá útreikninga sem sýndir eru í töflu hér á eftir reiknast mér vegin meðalhækkun verða 20,6% frá meðalverðlagi ársins 1987 til mars 1988.
7. Kostnaðarhlutfall 1987 er reiknað í samræmi við þær tölur sem Tryggingaeftirlitið gaf í ársskýrslu 13. Hækkun á kostnaði er talin fylgja vísitölu neyslu, en líklega væri eðlilegra að miða við hækkun heildarlauna því að rúmur helmingur kostnaðar er laun og launatengd gjöld.
8. Fjármunatekjur eru teknar inn í áætlunina þannig að gert er ráð fyrir því að þær mæti annars vegar hækkunum á verðlagi innan ársins og hins vegar hækkunum á áætluðum tjónum eftir lok tryggingaársins. Auk þess er gert ráð fyrir 10% afvöxtun á tjónum greiddum eftir 1. ár. Þetta þýðir að gert er ráð fyrir að félögin geti ávaxtað það fjármagn sem kemur ekki til greiðslu á 1. ári með 10% raunvöxtum. Þessir útreikningar miða að sjálfsögðu við það að iðgjaldið sé rétt ákvarðað í upphafi, þannig að peningar sem hægt er að ávaxta innheimtist af félögunum. Ef iðgjaldið er of lágt metið myndast ekki nægir sjóðir og þá þýðir ekki að miða við raunávöxtun hvað þá svona háa ávöxtun. Þessi tala er langt umfram það sem félögin náðu á árinu 1986 (3,8%).
9. Iðgjöld ársins eru ákveðin þannig að yfirfærslur í iðgjaldasjóði eru metnar annars vegar á meðalverðlagi ársins 1987 til þess að meta afkomuna það ár. Varðandi iðgjaldapörfina 1988 er notað verðlag vorið 1988. Áætlun um tjón, kostnað og iðgjöld í milljónum króna er því (slysatrygging ökumanns og fleiri innifalin):

*Útreikningur á hækkun frá meðalverðlagi 1987 til vors 1988,
míðað við 10% afvöxtun.*

	1987	Áætlað 1988
Greidd tjón	632 726 146	
Áætlað óuppgert	369 292 720	
Sjálfsábyrgð	78 732 952	
Vegna annarra breytinga	37 826 314	
Tjón samtals	1 118 578 132 +20.6%	1 349 216 275
 Vegna nýrra slysa (ökumannstrygging)		84 000 000
 Alls		1 433 216 275
 Kostnaður	191 473 340 +19.5%	228 807 629
Umboðslaun	65 838 164	121 752 914
Tjón og kostnaður	1 375 889 636	1 783 776 818
 Rekstrarafgangur	40 248 126	52 179 820
Öryggisálag	74 533 566	96 629 297
 Alls	1 490 671 328	1 932 585 934
Iðgjöld ársins	1 045 050 224	1 932 585 934
 Iðgjaldasjóður frá fyrra ári		355 395 119
Iðgjaldasjóður til næsta árs		462 280 067
 Bókfærð iðgjöld		2 039 470 882
 Hækkunarþörf		97.0%

Hér hefur hækkunarþörf vegna ábyrgðartryggingarinnar og nýju ökumannstryggingarinnar verið reiknuð saman en iðgjaldinu þarf að skipta á tvær tryggingar. Áður hefur verið getið um það að reiknað er með því að 550 ökumenn sem áður féllu undir ábyrgðartryggingu reiknist með hinni nýju tryggingu. Auk þess er gert ráð fyrir því að 200 ökumenn í sök komi undir nýju trygginguna. Samtals eru þetta 750 ökumenn. Þessir 200 „nýju“ tjónþolar eru reiknaðir á 84 millj. kr. en að sjálfsögðu fylgir nokkur kostnaður og umboðslaun hinni nýju tryggingu. Ef tjónin eru rétt metin þá verða þau samtals að upphæð $202+84=286$ millj. kr. en sú upphæð er 20% af tjónum alls fyrir tryggingarnar tvær. Ef iðgjaldapörfinni er skipt í sama hlutfalli þá er iðgjald samtals í hinni nýju tryggingu 386,5 millj. kr., deilt á 120 þúsund ökumenn gerir þetta iðgjald um 3200 kr. á hverja tryggingu.

Drögum þessa upphæð frá 2039 millj. kr. (reiknuðum bókfærðum iðgjöldum fyrir tryggingarnar tvær). Þá fást 1653 millj. kr. í bókfærð iðgjöld ábyrgðartrygginga. Árið 1987 voru bókfærð iðgjöld 1035 millj. kr. Iðgjaldataxtar ábyrgðartryggingar þurfa því að hækka að meðaltali um 59,7%.

Vegna þess að iðgjaldahækkunin er samsett af þremur þáttum, hækkun vegna of lágrar iðgjaldaskrár undanfarið ár, hækkun vegna verðlagsbreytinga og hækkun vegna lagabreytinga, þá er eðlilegt að sundurgreina þessar hækkunir:

Hækkun vegna of lágrar iðgjaldaskrár u.þ.b. 33,6%.

Þar ofan á hækkun vegna verðhækkana og umboðslauna u.þ.b. 22,6%.

Alls $1,336 \times 1,226 = 1,638$ eða 63,8%.

Þessar tölur eiga við iðgjöld ársins en vegna mismunandi iðgjaldafirfærslu þurfa bókfærð iðgjöld að hækka talsvert meira eða um 69,5%. Hækkunir umfram þessar tölur eru vegna nýrra laga.

Sérstaka athygli þarf að vekja á því að breyting á bónusflokkum og tilfærsla milli flokka veldur því að hækkun á grunntöxtum þarf að vera hærri en fyrrnefnd prósentu. Hækkunarþörfin er miðuð við meðaliðgjald, en hækkun á grunntaxta þarf að vera hærri.

Fylgiskjal II.

*Sigurjón Pétursson, f.h. samstarfsnefndar
íslensku bifreiðatryggingafélaganna:*

Iðgjöld ökutækjatrygginga 1. mars 1988.

(Bréf samstarfsnefndar tryggingafélaganna til Tryggingaeftirlitsins.)

Með tilvísun í fyrri samtöl og fundi um ofangreint mál sendir samstarfsnefnd íslensku bifreiðatryggingafélaganna yður greinargerðir og útreikninga Benedikts Jóhannessonar Ph.D. varðandi ofangreint.

Niðurstöður útreikninga Benedikts eru þær að þann 1. mars næstkomandi þurfa grunntaxtar lögboðinna ábyrgðartrygginga ökutækja að hækka um 59,7%, iðgjald fyrir lögboðna slysatryggingu ökumanns og eigenda að verða 3200 kr., framrúðutryggingar að hækka um 38,6% og iðgjöld fyrir húftryggingar að hækka um 28,0% hjá þeim félögum sem endurnýja sínar húftryggingar 1. mars en 34,1% hjá þeim félögum sem endurnýja sínar húftryggingar 1. maí.

Athuganir Benedikts og nefndarinnar leiða enn fremur í ljós að iðgjöld þau sem bifreiðar með skrásetningarnúmerum með A í upphafsstaf eru óeðlilega lág miðað við tjón þau sem þeir valda. Niðurstöður eru þær að færa A bifreiðar af 2. áhættusvæði yfir á 1. áhættusvæði. Jafnhliða þessu er talið rétt að sameina 3. og 2. áhættusvæði í eitt áhættusvæði sem veldur iðgjaldalækkun um 6,9% fyrir 2. áhættusvæði og iðgjaldahækkun fyrir 3. áhættusvæði sem nemur 4,5%.

Förum við þess á leit við Tryggingaeftirlitið að það geri athugasemdir við þessa áformuðu iðgjaldahækkun ef einhverjar eru.

Fylgiskjal III.

Minnisblað til nánari útskýringar á útreikningi samstarfsnefndar bifreiða- tryggingafélaganna á hækkunarþörf iðgjalda í lögboðinni ábyrgðartryggingu ökutækja 1. mars 1988.

Útreikningarnir miða að því að finna þær breytingar sem gera þarf á gildandi iðgjaldaskrá frá 1. mars 1987 til þess að iðgjaldatekjur á árinu 1988 nægi til að mæta tjónbótum ársins 1988 og rekstrarkostnaði. Matið á iðgjaldapörfinni er reist á upplýsingum um iðgjöld, tjón og rekstrarkostnað váttryggingarfélaganna á árinu 1987, verðlagsbreytingum sem áhrif hafa á uppgjör tjóna frá meðalverðlagi 1987 til 1. mars 1988 og mati á þeim breytingum sem ný umferðarlög hafa í för með sér.

Mat samstarfsnefndarinnar er sem hér segir (í millj. kr.):

Bókfærð iðgjöld váttryggingarfélaganna 1987		1.035
Tjónabætur 1988:		
Að óbreyttum umferðarlögum	1.305	
Par af greitt úr nýrri slysatr. ökumanns	-202	1.103
Vegna nýrra umferðarlaga:		
Niðurfelling sjálfsábyrgðar		95
Rýnkun bótasviðs		46
Slysatrygging ökumanns		286
Rekstrarkostnaður og fleira		457
Rekstrarafgangur		52
Iðgjaldapörf 1988		2.039
Hækkun að meðaltali		97.0%
Par af að óbreyttum umferðarlögum		69.5%

Hækkunarþörf grunntaxta ábyrgðartryggingarinnar er talin 59,7% en til viðbótar kemur ný slysatrygging ökumanns (og eiganda) og er iðgjaldið talið þurfa að nema 3200 kr. fyrir hana. Talan 59,7% kemur þannig fram:

	Millj. kr.	%
Bókfærð iðgjöld 1987	1.035	100
Tjónabætur ábyrgðartr. 1988 miðað við ný lög	1.244	
Rekstrarkostnaður og fleira	357	
Rekstrarafgangur	52	
Iðgjaldapörf 1988	1.653	159.7
Ný slysatrygging ökumanns og eiganda	386	
Iðgjaldapörf 1988	2.039	197.0

Hluti tjóna sem áður var greiddur úr ábyrgðartryggingu greiðist nú úr nýrri slysatryggingu ökumanns (og eiganda).

Samanburður á hækku á óbreyttum umferðarlögum og eftir breytingar á þeim verður sem hér segir, samkvæmt niðurstöðum samstarfsnefndarinnar (í millj. kr.):

	Millj. kr.	%
Bókfærð iðgjöld	1.035	100
Tjónabætur að óbreyttum umferðarlögum	1.305	
Rekstrarkostnaður og fleira	397	
Rekstrarafgangur	52	
Iðgjaldþörf (óbreytt umferðarlög)	1.754	169.5
Vegna nýrra umferðarlaga	285	16.2
Iðgjaldþörf 1988	2.039	197.0

Ef miðað er við meðaliðgjöld 1987 um 10 000 kr. (að frádrögnum bónus) yrði iðgjaldið 1988 án söluskatts:

Ábyrgðartrygging 10.000 x 1,597	=	15.970
Slysatrygging		3.200
Samtals		19.170

Tekið skal fram að hér er einvörðungu um að ræða útreikninga samstarfsnefndarinnar sem Tryggingaeftirlitið hefur ekki tekið afstöðu til.

Fylgiskjal IV.

*Erlendur Lárusson,
Tryggingaeftirlitinu:*

Bréf frá Tryggingaeftirlitinu til formanns samstarfsnefndar bifreiðatryggingafélaganna.

Tryggingaeftirlitið vísar til bréfs yðar, dags. 10. febr. 1988, varðandi breytingar á iðgjaldaskráum ökutækjetrygginga við endurnýjun á gjalddögum á árinu 1988.

Er hér með staðfest sú niðurstaða að iðgjöld ábyrgðartrygginga ökutækja þurfi að hækka að meðaltali um 60% frá iðgjaldaskrá 1. mars 1987, en um 44% sé samið um 15 000 kr. eigin áhættu. Iðgjald slysatryggingar ökumanns og eiganda sem farþega í eigin ökutæki verði 3200 kr. Jafnframt verði gerðar breytingar á skiptingu áhættusvæða þannig að 2. og 3. áhættusvæði verði sameinuð er hefur í för með sér 6,9% iðgjaldalækkun fyrir 2. áhættusvæði en 4,5% iðgjaldalækkun fyrir 3. áhættusvæði. Ökutæki með skrásetningarbókstaf A flytjist á 1. áhættusvæði. Framrúðutryggingar hækki um 39% og húftryggingar um 28% (gjaldalagi 1. mars) og 34% (gjaldalagi 1. maí).

Ákvörðun iðgjalda í ábyrgðartryggingum ökutækja er nú háð meiri óvissu en nokkru sinni fyrr. Þessi óvissa er þrjúþætt.

Í fyrsta lagi þurfti að gera leiðréttingu á gildandi iðgjaldaskrá (1. mars 1987) vegna þróunar slysatjóna frá árunum 1984–1986, bæði vegna breyttra bótareglna og aukinnar

slysatíðni. Grundvallarbreyting verður 1984 (og með fullum þunga frá 1985) á því mynstri tjónagreiðslna, sem stuðst hefur verið við við mat áætlaðs heildartjónakostnaðar. Vísbending um þróunina 1984 og 1985 kom fram í gögnum félaganna við iðgjaldsákvörðun 1987, en það er fyrst í árslok 1987 að áhrifin verða skýr varðandi tjónaárin 1984–1986. Má segja að mun ítarlegri sundurliðanir á slysatjónunum hefðu þurft að liggja fyrir þegar iðgjaldþörfin á árinu 1987 var metin.

Í öðru lagi reynist árið 1987 mjög tjónaþungt ár og lakara en árin á undan. Mikið launaskrið varð á árinu er bæði hefur áhrif á uppgjör slysatjóna og rekstrarkostnað félaganna. Nánast engar upplýsingar liggja fyrir um það hvort félögin hafi í áætlunum sínum um tjónakostnað á árinu 1987 tekið nægilegt tillit til þessa þáttar og óvíst hvort leiðrétting sé að fullu komin til skila í iðgjaldagrundvelli 1988.

Í þriðja lagi koma til sögunnar ný umferðarlög 1. mars 1988 með miklum breytingum á fébótaábyrgð og bótareglum. Áhrif þeirra á iðgjaldþörf er ákaflega erfitt að meta nú og því brýn nauðsyn vegna mats á iðgjaldagrundvellingnum í framtíðinni að tölulegar upplýsingar liggi fyrir aðgreindar um tímabilið frá 1. mars 1988, í ábyrgðartryggingunni og slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Segja má að skipta megi ábyrgðartryggingum ökutækja í þrjú aðskilin tímabil með tilliti til þróunar tjónakostnaðar, fyrst tímabilinu fyrir 1984, þegar unnt var með tiltölulega lítt sundurliðuðum gagnagrunni að spá um iðgjaldþörf komandi árs, þá 1984–1987 og fram að 1. mars 1988 (á árinu 1988 þarf að aðgreina mánuðina jan.–febr. frá mars–des.) þegar forsenda mats á iðgjaldþörfinni er vitneskja um slysatjónin og ekki er lengur unnt að byggja á eldra grunni, og loks tímabilið frá 1. mars 1988 með tilkomu nýrra umferðarlaga, þegar grundvöllur bótagreiðslna er allur annar en áður.

Leggur Tryggingaeftirlitið því mikla áherslu á nauðsyn endurskipulagningar á tölulegri úrvinnslu hjá félögunum en það er alger forsenda þess að unnt verði að meta réttmæti iðgjalda að ári og spá um iðgjaldþörf í framtíðinni.

Einnig er lögð áhersla á fræðslu um þær breytingar sem eiga sér stað 1. mars 1988 bæði til þeirra sem um tjónauppgjör fjalla hjá félögunum og til þeirra sem rétt eiga á bótum úr hendi félaganna. Hjálaga fylgir yfirlit yfir hina auknu ábyrgð samkvæmt skaðabótareglum hinna nýju umferðarlaga.

Væntir Tryggingaeftirlitið áframhaldandi samstarfs við samstarfsnefnd bifreiðatryggingafélaganna um þessi mál.

Þá vill Tryggingaeftirlitið minna á að hinar nýju iðgjaldaskrár ber að senda eftirlitinu jafnskjótt og þær liggja fyrir.

Aukin ábyrgð samkvæmt skaðabótareglum nýrra umferðarlaga nr. 50/1987.

(Greinargerð Tryggingaeftirlitsins dags. 29. febr. 1988.)

Umferðarlög nr. 50/1987 öðlast gildi 1. mars 1988, jafnframt falla úr gildi umferðarlög nr. 40/1968, með áorðnum breytingum. Hin nýju umferðarlög hafa ýmis nýmæli í för með sér varðandi fébætur og váttryggingu. Má nefna í því sambandi:

1. *Hlutlæg ábyrgð skv. 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.*

Hlutlæg ábyrgð (ábyrgð án sakar) gildir um tjón á mönnum og munum sem fluttir eru með ökutæki hvort sem flutt er gegn gjaldi eða ekki, með öðrum orðum felld hefur verið niður takmörkun á hinni hlutlægu ábyrgð sem felst í 2. mgr. 67. gr. umferðarlaga, nr. 40/1968, þar sem kveðið er á um að ábyrgðarreglan (hlutlæg ábyrgð), gildi ekki um slys eða tjón á mönnum eða munum sem ökutækið flytur nema flutt sé gegn gjaldi.

Samkvæmt 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, skal sá sem ábyrgð ber á skráningarskyldu ökutæki bæta það tjón sem hlýst af notkun þess, enda þótt tjónið verði

ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Ætla má að hugtakið notkun verði skýrt á sama veg og til þess hefur verið. Orsakatengsl þurfa að vera fyrir hendi milli notkunar og tjóns.

Ábyrgðarreglan er mun víðtækari samkvæmt hinum nýju lögum og felur í sér aukna ábyrgð váttryggðs (váttryggingarfélaga) gagnvart viðkomandi tjónþola.

2. *Einfalt gáleysi skv. 2. mgr. 88. gr. (tjónþoli meðábyrgur).*

Samkvæmt 3. mgr. 67. gr. umferðarlaga, nr. 40/1968, má lækka fébætur og jafnvel láta þær niður falla ef sá sem fyrir slysi eða tjóni varð er meðvaldur þess eða meðábyrgur.

Sú meginbreyting á sér stað með 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, að 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. Einfalt gáleysi skerðir því ekki bótarétt manns sem slasast eða missir framfæranda. Gáleysi verður að vera nokkuð mikið til þess að vera talið stórkostlegt. Nýmæli 2. mgr. 88. gr. hefur veruleg áhrif á réttarstöðu þess sem fyrir tjóni verður. Má nefna réttarstöðu farþega í ökutæki, gangandi vegfarenda, hjólreiðamanna o.s.frv.

Þess ber að geta í þessu sambandi að 89. gr. hinna nýju umferðarlaga er fjallar um árekstur skráningarskyldra vélknúinna ökutækja er efnislega samhljóða umferðarlögum, nr. 40/1968, varðandi bætur fyrir tjón af árekstri. Hin nýja regla 2. mgr. 88. gr. (einfalt gáleysi) gildir ekki um líkamstjón ökumanns eða eigenda ökutækja.

3. *Slysatrygging ökumanns o.fl.*

Ökumaður getur ekki reist kröfu á ábyrgðarreglu 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga ef hann ætlar að krefja eiganda ökutækisins um bætur vegna slyss eða annars tjóns sem verður meðan hann er við stjórn ökutækisins. Ökumaður verður að geta reist kröfu á grundvelli sakar eða á ólögfestri reglu um hlutlæga ábyrgð vegna bilunar eða galla. Það er oftast svo að ökumaður sem slasast við akstur á oftast sök og getur því ekki krafðið eiganda um bætur (hér er ekki verið að fjalla um árekstur ökutækja).

Hin nýju umferðarlög auka til muna réttarstöðu ökumanns. Samkvæmt 92. gr. skal eigandi skráningarskylds vélknúins ökutækis tryggja ökumann þess og gildir váttryggingin fyrir hvern ökumann sem tækinu stjórnar. Váttryggingarfjárhæð er 10 millj. kr. vegna hvers tjónsatburðar og skal váttryggt hjá sama váttryggingarfélagi og ábyrgðartryggir ökutækið.

a. Slysatrygging ökumanns er váttrygging sem takmarkast við umferðarslys sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækis. Váttryggingin gildir fyrir hvern þann sem ökutækinu stjórnar hvort sem það er eigandi eða aðili sem tekið hefur ökutæki ófrjálsri hendi.

Váttryggingin tekur, sem áður segir, einungis til umferðarslysa og falla því utan hennar ýmis tilvik svo sem er óhapp á sér stað við viðgerð á ökutækinu o.fl.

Ökumaður (tjónþoli) þarf ekki að sanna sök á aðila til að njóta þessarar váttryggingar. Án efa skerðir bótagreiðsla samkvæmt þessari váttryggingu, bótarétt er ökumaður (eða aðstandandi) kann að eiga á hendur þeim sem ábyrgð ber vegna slyss. Ökumaður (tjónþoli) getur misst rétt til váttryggingarbóta að einhverju eða öllu leyti samkvæmt reglum váttryggingaréttar.

b. Slysatrygging eiganda ökutækis er viðbótartrygging til handa eiganda ökutækis sem slasast sem farþegi í eigin ökutæki. Samkvæmt skilmálum greiddast bætur fyrir tjón vegna umferðarslyss. Sömu skilmálar gilda um váttryggingu þessa og fyrir slysatryggingu ökumanns.

4. *Hækkun váttryggingarfjárhæða.*

Váttryggingarfjárhæðir hækka mikið með tilkomu hinna nýju umferðarlaga.

Samkvæmt gildandi lögum (umferðarlögum, nr. 40/1968) er váttryggingarfjárhæð 38,8 millj. kr. fyrir hvert vélknúið ökutæki sem flytja má fleiri farþega en tíu og 19,4 millj. kr. fyrir önnur ökutæki.

Samkvæmt 2. mgr. 91. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, skal váttrygging vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda tryggja allt að 250 millj. kr. og vegna tjóns á munum allt að 50 millj. kr. sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði.

5. *Lögboðin sjálfsábyrgð fellur niður.*

Með tilkomu hinna nýju umferðarlaga fellur niður lögboðin sjálfsábyrgð þess sem fébótaábyrgð ber á tjóni.

Dóms- og kirkjumálaráðuneytið hefur ákveðið að heimila með reglugerð um breytingu á reglugerð um ábyrgðartryggingar ökutækja, nr. 238/1984, að almennt megi áskilja að eigin áhætta vegna hvers tjónsatburðar skuli vera tiltekin fjárhæð, allt að 15 000 kr. Ráðuneytið getur, að fengnum tillögum Tryggingaeftirlitsins, árlega breytt fjárhæð þessari í samræmi við verðlagsbreytingar.

Framanritað í samantekt:

1. Hlutlæg ábyrgð gildir um tjón á mönnum og/eða munum sem fluttir eru með ökutæki, hvort sem flutt er gegn gjaldi eða ekki.
2. Einfalt gáleysi skerðir ekki bótarétt þess sem slasast eða missir framfæranda sbr. 2. mgr. 88. gr.
3. Slysátrygging ökumanns o.fl. Annars vegar skyldutrygging ökumanns og hins vegar viðbótartrygging eiganda sem slasast sem farþegi í eigin ökutæki.
4. Hækkun váttryggingarfjárhæða.
5. Lögboðin sjálfsábyrgð fellur niður. Váttryggingarfélögum er heimilt, samkvæmt reglugerð, að bjóða sjálfsábyrgð allt að 15 000 kr.