

Alþingi  
B.t. Nefndasviðs,  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

**Efni:** Umsögn Umferðarstofu við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar. Þingskjal 1230 - 711. mál.

Þann 11. maí sl. óskaði Viðskiptanefnd Alþingis eftir umsögn Umferðarstofu um ofangreint frumvarp. Í frumvarpinu er Umferðarstofu falið mun umsvifameira hlutverk en stofnunin gegnir nú á grundvelli XIII. kafla gildandi umferðarlaga nr. 50/1987, sem og reglugerð nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar. Athugasemdir Umferðarstofu eru eftirfarandi:

1. Í 12. gr. er lagt til að Umferðarstofa hafi heimild til þess að láta kyrrsetja eða fjarlægja óvátryggð ökutæki og þau sem iðgjald hefur ekki verið greitt af. Jafnframt er gert ráð fyrir því að Umferðarstofa hafi heimild til þess að fela viðkomandi tryggingafélagi eða öðrum aðila framkvæmd þessa verkefnis.

Um langt skeið hefur verkefnið, að fjarlægja skráningarmarki af óvátryggðum ökutækjum, ekki notið forgangs hjá lögreglu, án efa vegna þeirrar manneklu og þess fjárskorts sem þar ríkir. Óvátryggð ökutæki í umferð skapa þó ávallt mikil óþægindi fyrir vegfarendur og á ekki að líða að ökutækjaeigendur sinni ekki greiðslu iðgjalda og aki um á óvátryggðum ökutækjum. Yfirfærsla þessa verkefnis frá lögreglu er þó varhugaverð að mati Umferðarstofu og vakna margar spurningar við þá yfirfærslu. Til að mynda er óljóst hvernig starfsmaður Umferðarstofu, eða eftir atvikum þess aðila sem Umferðarstofa kemur til með að fela verkefnið, s.s. fulltrúi tryggingarfélags eða e.t.v. fulltrúi öryggisfyrirtækis sem er með starfstöðvar á landsvísi, eigi að stöðva óvátryggt ökutæki í umferð ef til þess kæmi þar sem viðkomandi hefur ekki lögregluvald. Sem og hver heimild starfsmannsins sé að svipta eiganda ökutækisins umráðum þess. Fyrirséð er að slíkt gæti valdið töluverðum vandræðum og að kalla þurfi til lögreglu í einhverjum tilvikum. Að mati Umferðarstofu þarf að huga vel að atriðum sem þessum áður en lengra er haldið.

Sú tillaga sem fram kemur í 12. gr., að fela Umferðarstofu verkefnið, fellur ekki sérlega vel að öðrum verkefnum stofnunarinnar. Ef til vill væri skynsamlegra að fela tryggingafélagunum heimildina beint og þá án milligöngu Umferðarstofu. Mögulega er verið að flækja málið um of með því að fela Umferðarstofu að vera



## UMFERÐARSTOFA

milligönguaðili þar sem hlutverkinu fylgir væntanlega eftirlitsskylda með tilheyrandi kostnaði fyrir stofnunina. Ráða þyrfti starfsmann/starfsmenn og fá auknar fjárheimildir til verksins. Þá munu allar athugasemdir, kvartanir og annað er varða þetta verkefni berast Umferðarstofu sem án efa mun þyngja alla stjórnarsýslu innan stofnunarinnar. Fari svo að verkefnið komi í hlut Umferðarstofu mun stofnunin án efa fela öðrum eiginlega framkvæmd þess með samningi þar um, væntanlega að undangengnu útboði. Sá samningur yrði að kveða á um að Umferðarstofa fái fé til sín til að geta sinnt eftirlitshlutverki sínu fari svo að Umferðarstofa eigi að hafa milligöngu vegna þessa.

Ef Umferðarstofa fæli öðrum verkið, s.s. hverju tryggingafélagi fyrir sig, og svo alvarlegur misbrestur kæmi upp að svipta þyrfti ákveðið tryggingarfélag heimildinni til að sinna verkinu þá yrði komin upp snúin staða. Erfitt væri að fela öðru tryggingafélagi verkið og myndi það væntanlega lenda á Umferðarstofu að annast verk viðkomandi tryggingafélags. Gera þarf því ráð fyrir þessu með heimild í frumvarpinu til að svipta þann/þá aðila sem koma til með að annast verkið og fela öðrum það með litlum tilkostnaði.

Gerist Umferðarstofa hins vegar framkvæmdaraðili er ljóst að huga þarf að mörgu. Í fyrsta lagi hefur Umferðarstofa eingöngu starfsemi að Borgartúni 30 í Reykjavík en ökutækin sem þyrfti að kyrrsetja/fjarlægja eru staðsett um allt land. Þar af leiðandi þyrfti að ráða fjölda starfsmanna sem staðsettir væru í hverjum landsfjórðungi til að annast verkið. Í öðru lagi þyrfti Umferðarstofa að ráða til sín löglært starfsfólk til að annast kyrrsetningabeidnir til sýslumanna í þeim umdæmum sem eigendur ökutækjanna búa, sem og nauðungarsölubeidnir. Í þriðja lagi þyrfti Umferðarstofa að hafa yfir að ráða geymsluhúsnæði fyrir þau ökutæki sem fjarlægð yrðu í hverjum landshluta, og þá fleiri en eitt geymsluhúsnæði í hverjum landshluta þar sem tæplega væri unnt að færa ökutækin mörg hundruð kílómetra á milli staða. Í fjórða lagi þyrfti stofnunin að eiga dráttar bifreiðar til að fjarlægja og flytja óvátryggðu ökutækin á milli staða, s.s. vegna hugsanlegrar nauðungarsölu eða förgunar. Eins og gefur að skilja fylgja ofangreindu gríðarleg fjárútlát.

Tryggingafélögin eru þeir hagsmunaaðilar sem þetta málefni snertir hvað mest, ef vegfarendur eru frá taldir, og myndu án efa sinna þessu verkefni vel. Þá er það þeim fjárhagslega í hag að hafa sem fæst óvátryggð ökutæki í umferð. Sér í lagi þar sem félögin fá ekki greidd iðgjöld frá viðskiptavinum sínum en þurfa samt sem áður að greiða fyrir tjón sem þeir kunna að valda. Er það vegna þess að bætur vegna tjóns sem óvátryggð ökutæki valda lenda á Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf., skv. 14. gr. frumvarpsins, en öllum tryggingafélögum á landinu er skylt að vera aðilar að því félagi og leggja því til fé. Þeim fjármunum er svo ætlað að ná yfir þau tjón sem óvátryggð ökutæki valda. Það fé sem tryggingafélögin leggja ABÍ sf. hækkar eflaust með hverju árinu sem óvátryggðum ökutækjum í umferð fjölgar, sem væntanlega leiðir til hækkunar á iðgjöldum viðskiptavina. Í ljósi þessa er það mat Umferðarstofu að ákjósanlegast væri að fela tryggingafélögunum heimildina beint. Tryggingafélögin gætu svo mögulega framselt heimildina til annars aðila, ef heimild væri fyrir slíku, sem gæti annast verkið fyrir öll tryggingafélögin svipað og gert er með tjónaskýrslur vegna umferðaróhappa með góðum árangri. ●

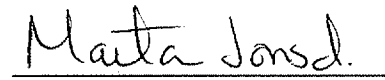


## UMFERÐARSTOFA

2. Í frumvarpinu er ekki gert ráð fyrir því að vinnuvélar séu ábyrgðartryggingaskyldar. Umferðarstofa telur afar brýnt að svo verði. Vinnuvélum, s.s. gröfum, ýtum, vegheflum, völturum, malbikunarvélum, ofl. er oft á tíðum ekið í almennri umferð. Þá eru þær almennt við vinnu þar sem umferð annarra ökutækja er. Engin krafa er hins vegar gerð til eigenda þeirra er varða tryggingar. Eigendum vinnuvéla er frjálst að kaupa sér sérstaka tryggingu, s.s. tryggingu sem kallast „frjáls ábyrgðartrygging“ en engin lagaskylda kveður á um slíkt. Ef vinnuvél veldur tjóni í umferðinni og hún er ótryggð er í besta falli unnt að sækja í eiganda hennar, með misjöfnum árangri. Þetta ástand telur Umferðarstofa ótækt. Sér í lagi þar sem fram kemur í frumvarpi til nýrra umferðarlaga að vinnuvélar verði skráningarskyldar frá gildistöku þeirra, líkt og önnur ökutæki sem fram koma í 63. gr. núgildandi umferðarlaga. Umferðarstofa leggur til að kveðið verði á um að skylt verði að hafa vinnuvélar ábyrgðartryggðar, líkt og önnur skráningarskyld ökutæki.

*Virðingarfyllst,*

  
Dagný Jónsdóttir, forstjóri

  
Marta Jónsdóttir, lögfr.