



# SÝSLUMAÐURINN Í BOLUNGARVÍK

Aðalstræti 12 - 415 Bolungarvík • Sími 456 1200 • Fax 456 7573 • Kl. 500674-0599 • Banki 1176-26-1 • Netfang bolungarvik@systemenn.is • Vefang www.systemenn.is

Bolungarvík, 30. júlí 2011.

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 139/2998*  
*komudagur 30.7.2011*

Nefndasvið Alþingis,  
Austurstræti 8-10,  
150 Reykjavík. Netfang: nefndasvid@althingi.is

Hér með sendist umsögn sýslumannsins í Bolungarvík um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar þingmál 711 á 139. löggjafarþingi, dags. í dag.

Virðingarfyllt,

Jónas Guðmundsson,  
sýslumaður



# SÝSLUMADURINN Í BOLUNGARVÍK

Aðalstræti 12 - 415 Bolungarvík • Sími 456 1200 • Fax 456 7573 • Kt. 500674-0599 • Banki 1176-26-1 • Netfang bolungarvik@syslumenn.is • Veffang www.syslumenn.is

Bolungarvík, 30. júlí 2011.

Nefndasvið Alþingis,  
Austurstræti 8-10,  
150 Reykjavík. Netfang: nefndasvid@althingi.is

Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, þingmál 711 á 139. löggjafarþingi.

**Yfirlit:** Í þessum athugasemdum er fjallað um úrræði þegar ekki eru staðin skil á iðgjöldum lögmæltra ökutækjatrýgginga. Er fyrst, samhengis vegna, fjallað um stöðuna eins og hún er nú, þá um þær hugmyndir sem frumvarpið felur í sér og hugsanlegar breytingar á þeim og að endingu um möguleg ný úrræði. Vakin skal sérstök athygli á að ólíkt því sem nú er og ekki er nefnt í frumvarpinu er lagt til að váttryggingaiðgjald eða ígildi þess haldi áfram að falla á ökutæki meðan það er skráð í umferð þótt váttryggingafélag hafi sagt upp samningi um trygginguna gagnvart eiganda þess eða váttrygginga. Er lagt til að opinberum aðila verði falin sú álagning og tekjur sem þannig fást renni í ríkissjóð og/eða til Alþjóðlegra bifreiðatrýgginga á Íslandi sf. Jafnframt er lagt til að það verði innanríkisráðherra sem ákveði hverju sinni hvaða aðili eða stofnun fari með þau verkefni sem mælt er fyrir um í frumvarpinu að Umferðarstofa fari með og ekki leiðir beint af meginhlutverki hennar.

## I. Inngangur

Embætti undirritaðs hefur um rúmlega tveggja ára skeið haft með höndum á landsvísu innheimtu svonefnds vanrækslugjalds af ökutækjum sem ekki hafa verið færð til lögmæltrar skoðunar innan tilskilins tíma, sbr. 67. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eins og henni var breytt með lögum nr. 65/2008 og VI. kafla reglugerðar nr. 8/2009 um skoðun ökutækja. Því hefur fengist nokkur yfirsýn um það viðfangsefni og virkni þeirra úrræða sem beitt verður ef gjaldið er ekki greitt, en gjaldið nýtur lögveðréttar í þeim ökutækjum sem sætt hafa álagningu þess, ökutækjum sem auk þess að hafa ekki verið færð til skoðunar eru einnig sum hver án lögmæltrar váttryggingar. Þykir m.a. í því ljósi rétt að veita umsögn þessa um þær greinar frumvarpsins sem varða úrræði til að aftra notkun óváttryggðra ökutækja og innheimtu ógreidds iðgjalds auk þess að leggja til nýja leið til að stuðla að því að sem fæst ökutæki í umferð séu ótryggð.

## II. Núverandi fyrirkomulag

### II. A Úrræði tryggingafélaganna

**II. A 1** Í 1. gr. reglugerðar nr. 428/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar er mælt fyrir um skyldu váttryggingafélags til að taka að sér lögmæлта ábyrgðartryggingu og slysatryggingu fyrir sérhvern váttryggingarskyldan aðila, sem gengst undir þargreind almenn skilyrði. Í 1. mgr. 2. gr. reglugerðarinnar er fjallað um hvenær váttrygging tekur gildi og er hún svohljóðandi:

Vátrygging gengur í gildi þegar félagið eða umboðsmaður þess tekur við vátryggingarbeiðni, nema vátryggingartaki óski þess að hún taki gildi síðar.

Í 2. mgr. 2. gr. er fjallað um skilyrði þess að heimilt sé að fella vátrygginguna úr gildi og er sem hér segir (með undirstrikun undirritaðs):

*Hafi vátrygging verið tekin með einhliða yfirlýsingu vátryggingartaka, t.d. símleiðis eða skriflega, er vátryggingafélaginu heimilt að skora á vátryggingartaka að greiða iðgjaldið eða semja um greiðslu þess þegar í stað og í síðasta lagi innan viku frá móttöku slíkrar tilkynningar. Verði vátryggingartaki ekki við áskoruninni er félaginu heimilt að fella vátrygginguna strax úr gildi, þrátt fyrir ákvæði 12. gr. Skal félagið tilkynna vátryggingartakanum þá ákvörðun skriflega, jafnframt því að senda tilkynningu til Umferðarstofu um lok vátryggingarinnar.*

Í 12. gr. reglugerðarinnar er fjallað um lok lögmæltrar vátryggingar og hljóða tvær fyrstu málsgreinar hennar sem hér segir (með undirstrikun undirritaðs):

*Falli vátrygging vegna skráðs vélknúins ökutækis úr gildi vegna vanskila á iðgjaldi þeirrar vátryggingar skal vátryggingafélagið senda tilkynningu um það til Umferðarstofu þremur mánuðum eftir gjalddaga iðgjaldsins. Falli vátrygging úr gildi af annarri ástæðu en vanskilum skal félagið tilkynna það Umferðarstofu þegar eftir að vátryggingin er úr gildi fallin.*

*Jafnframt tilkynningu til Umferðarstofu skv. 1. mgr. skal félagið gera vátryggingartaka (eiganda eða varanlegum umráðamanni ökutækis) aðvart og kynna honum réttaráhrif slíkrar tilkynningar.*

Eftir því sem næst verður komist senda vátryggingafélögin vátryggingartaka slíkar tilkynningar fyrst í almennu bréfi, stundum tveimur, og síðan í ábyrgðarbréfi þar sem tilkynnt er um uppsögnina og réttaráhrif hennar. Talsvert er hins vegar um að póstur berist ekki skuldurum eða þeir vitji ekki ábyrgðarbréfa sem þeim eru send. Því er oft í raun alls óvíst að þeim sé sannanlega kunnugt um að vátryggingu hafi verið sagt upp og hún sé úr gildi fallin og hvaða réttaráhrif það kann að hafa í för með sér.

Þess má geta að um leið og uppsögnin er skráð í tölvukerfi viðkomandi vátryggingafélags berst rafræn tilkynning um lok vátryggingarinnar til Umferðarstofu.

**II. A 2** Fjárfrafan sem leiðir af hinni ógreiddu tryggingu á hendur vátryggingartaka nýtur lögtaksréttar (fjárnámsréttar), sbr. 94. gr. umferðarlaga, þ.e. ekki þarf að fá dóm fyrir henni heldur nægir vátryggingafélagi að senda beiðni til sýslumanns og óska eftir fjárnámi hjá vátryggingartaka í einhverjum eigum hans hvort sem það er ökutækið sjálft sem krafan er sprottin af eða aðrar eignir, ef þær er þá að finna. Séu eignir ekki fyrir hendi sem fjárnám má gera í má gera það sem nefnt er árangurslaust fjárnám hjá viðkomandi, sem getur orðið grundvöllur gjaldþrotaskipta.

Eftir því sem næst verður komist mun það vera undir hælinn lagt hvort tryggingafélag óskar eftir þessum aðgerðum þar sem oft er um tiltölulega lágar fjárhæðir að ræða og nokkur kostnaður og óvissa kann að vera samfara beiðni um fjárnám og eftirfylgni kröfunnar. Er hætt við að nokkuð sé um að tryggingafélag láti vátryggingataka ekki komast upp með mikla

skuldasöfnun og láti við það sitja að segja tryggingunni upp og ljúki þar með afskiptum sínum af váttryggingu viðkomandi ökutækis.

**II. A 3** Nefna má að þótt tilkynning hafi borist Umferðarstofu um að váttrygging tiltekins ökutækis sé úr gildi fallin aftrar það því ekki að váttryggingartaki eða skráður eigandi eða umráðamaður ökutækis fái annað ökutæki váttryggt hjá sama váttryggingafélagi enda séu iðgjöld af hinu nýja ökutæki í skilum. Sama á við ef nýr eigandi er skráður fyrir ökutækinu, þá getur hann fengið það váttryggt á sitt nafn að almennum skilyrðum uppfylltum þótt skuld eldri eiganda sé enn ógreidd.

Á hinn bóginn verður ökutæki, sem tilkynnt hefur verið til Umferðarstofu að sé með niðurfallna váttryggingu, ekki váttryggt hjá öðru váttryggingafélagi meðan iðgjöld sem eru í skuld hjá fyrra váttryggingarfélaginu eru í vanskilum og váttryggingartaki er sami aðili. Váttryggingafélögin halda svonefndan „Bílabanka“ þar sem þau geta gengið úr skugga um hvernig staðan er að þessu leyti óháð því hvar ökutæki var váttryggt.

Sérstaklega skal áréttað að aðeins þarf að gera upp skuld sem stofnaðist hjá váttryggingafélagi fyrir tímabilið meðan eldri váttryggingin var í gildi svo stofna megi til váttryggingar að nýju. M.ö.o. eftir að váttryggingu hefur verið sagt upp stofnast engin krafa um greiðslu iðgjalds af hendi eiganda eða umráðsmanns ökutækis frá þeim degi sem uppsögnin tók gildi þótt ökutæki sé skráð í umferð og sé í notkun. Ef tryggingu hefur t.d. verið sagt upp vegna vanskila miðað við 1. mars og eigandi kaupir nýja tryggingu hjá öðru félagi frá og með 1. september s.á. en hefur notað ökutækið þessa sex mánuði stofnast engin krafa vegna þess tíma. Hitt er að á þeim tíma getur komið til afskipta lögreglu, þ.e. að hún fjarlægi skráningarmerki og banni þar með notkun ökutækis eða sekti skráðan eiganda /umráðamann (sjá síðar). Verður banninu aflétt þegar iðgjöldum (til 1. mars) hefur verið komið í skil. Einnig ber að hafa í huga að ef ökutæki án lögmætra trygginga veldur bótaskyldu tjóni fær sá það bætt sem fyrir því verður frá Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. Tjónvaldur kann hins vegar að þurfa að greiða Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. úr eigin vasa, eftir því sem eignir hans hrökkva til, það sem þær þurftu að greiða tjónþola þegar svona stendur á.

## II. B Úrræði stjórnvalda

**II. B 1** Eins og áður segir skal váttryggingafélag senda Umferðarstofu tilkynningu um lok váttryggingar ökutækis samhliða uppsögn hennar gagnvart váttryggingartaka sbr. 1. mgr. 2. gr. reglugerðar nr. 424/2008. Sama er ef váttryggingafélag segir váttryggingu upp vegna vanskila samkvæmt 1. mgr. 12. gr. reglugerðarinnar og ef hún fellur úr gildi af annarri ástæðu en vegna vanskila. M.ö.o. Umferðarstofa skal ávallt fá sendar og búa yfir upplýsingum um þau ökutæki sem skráð eru í ökutækjaskrá og ekki hafa gilda váttryggingu hverju sinni.

**II. B 2** Í 13. gr. reglugerðar nr. 424/2008 segir að þegar Umferðarstofa fái tilkynningu skv. áðurgreindu og í ljós komi að ökutækið hafi ekki verið afskráð og ný fullnægjandi váttrygging ekki fyrir hendi, skuli lögreglustjóri þar sem eigandi (varanlegur umráðamaður) er skráður til heimilis hlutast til um að skráningarmerki sé tafarlaust tekin af ökutækinu. Væntanlega er gert ráð fyrir því að lögregla eða lögreglustjórar hafi nokkurt frumkvæði að því hver í sínu umdæmi (umdæmi lögreglustjóra eru nú 15), að grípa til þessa úrræðis, það er hvorki tryggingarfélags né Umferðarstofu að hafa áhrif á það. Þegar skráningarmerki hefur verið fjarlægt af ökutæki af þessum sökum er það tilkynnt Umferðarstofu og skráð í ökutækjaskrá (með orðunum „afklippt v. váttryggingar“). Hér skal þó haft í huga að þótt eigandi/umráðamaður skráðs ökutækis (einstaklingur eða lögaðili) sé skráður með tiltekið

lögheimili er alls óvíst að hann haldi þar til hvað þá að ökutækið sé þar að finna. Þá eru ökutæki oft skráð á erlenda ríkisborgara eða aðila skráða með búsetu erlendis og því litla eða enga vísbendingu að hafa um hvar ökutæki er niðurkomið. Því er erfiðara að beita þessu úrræði í framkvæmd en líta kann út fyrir og getur kallað á vinnu og fyrirhöfn, vinnu sem lögreglan á æ erfiðara með að sinna vegna skorts á fjármunum, mannafla og tíma. Er því hætt við að undir höfuð leggist að afskipti séu höfð af þeim ökutækjum, ökumönnum eða váttryggingatökum sem sætt hafa uppsögn váttryggingar á ökutæki sínu. Kann það að vera ein skýring þess hversu mörg þau verða að teljast.

Hér má einnig nefna að af störfum embættisins við innheimtu vanrækslugjalds hefur komið í ljós að margt bendir til þess að nokkur fjöldi ökutækja sé af ýmsum ástæðum skráð sem ökutæki í umferð í ökutækjaskrá en með váttryggingar „ekki í gildi“ eins og það er nefnt þótt þau séu í raun ekki til og skráin því röng að því leytinu til. Sýnist þurfa að ráðsta í nokkra leiðréttingu á ökutækjaskránni að þessu leytinu til.

**II. B 3** Óbeint úrræði ef ekki hefur verið greitt váttryggingaiðgjald er að synja ber ökutæki um lögmælt skoðun.

Á hinn bóginn er ekkert sem bannar að skrá ökutæki sem iðgjald hefur ekki verið greitt af á nýjan eiganda hjá Umferðarstofu og eru dæmi þess að það sé gert t.d. þegar umráðamaður ökutækis vill halda ökutæki í tryggingu og fær því einhvern nákominn til að skrá sig fyrir því.

Á sama hátt er ekkert sem hindrar að annað ökutæki sé skráð hjá Umferðarstofu á sama aðila og tilkynnt hefur verið um að sætt hafi uppsögn eldri váttryggingar, að öðrum skilyrðum uppfylltum.

**II. B 4** Ef váttrygging ökutækis er vanrækt ber að refsa fyrir þá háttsemi með fjársekt og beinist sú refsing væntanlega að skráðum eiganda eða umráðamanni ökutækisins, hvort sem viðkomandi er einstaklingur eða lögaðili. Sú heimild hefur þó ekki verið mikið notuð miðað við þann fjölda ökutækja sem tilkynnt hefur verið um til Umferðarstofu að væru óváttryggð enda ákvæðið ekki skýrt og framkvæmd kann að vera þunglamaleg og flókin. Var það m.a. ein ástæða þess að rétt þótti að hætta að refsa (leggja á sektir) fyrir vanrækslu á að færa ökutæki til lögmæltrar skoðunar. Auk þess eru sektamörk afar lág skv. XIII. kafla reglugerðar nr. 930/2006 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim eða á bilinu (10.000 - 30.000 kr.). Í reglugerðinni er vísað í 93. gr. gildandi umferðarlaga. Ekki er vitað til að stofnað sé til þeirra fáu mála sem lokið hefur verið með sekt vegna kæru frá viðkomandi váttryggingafélagi, Umferðarstofu eða öðrum slíkum aðilum, fremur að einstök lögregluembætti beiti þessum viðurlögum að eigin frumkvæði.

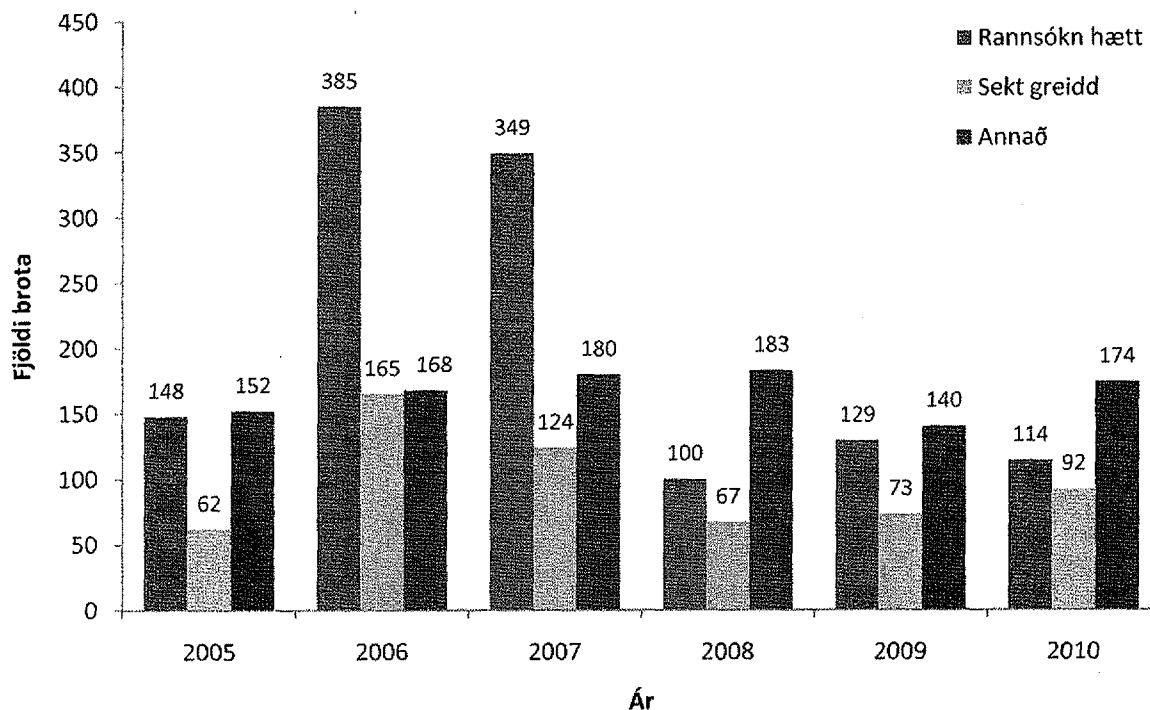
### III. Tölulegar upplýsingar.

Hér á eftir er tilgreindur fjöldi ökutækja sem tilkynnt höfðu verið til Umferðarstofu sem óváttryggð miðað við 1. maí 2011. Í þeim eru eingöngu óváttryggð ökutæki þann dag, en ekki öll ökutæki sem höfðu verið tilkynnt á tímabilinu og síðan var greitt af eða þau afskrifuð:

Óváttryggð ökutæki sem hafa verið tilkynnt á árinu 2011 og enn voru óváttryggð ..... 1.396  
Óváttryggð ökutæki sem tilkynnt höfðu verið síðustu 12 mánuði ..... 2.990

Óváttryggð ökutæki sem tilkynnt höfðu verið óváttryggð síðustu 24 mánuði .....	3.631
Ökutæki skráð sem óváttryggð alls .....	7.485

Hér á eftir er tilgreindur fjöldi brota á ákvæðum umferðarlaga um váttryggingar og afgreiðsla þeirra skv. upplýsingum ríkislögreglustjóra:



#### IV. Um tillögur skv. frumvarpinu að breytingum á gildandi fyrirkomulagi

##### IV. A Um úrræði váttryggingarfélaganna skv. frumvarpinu

Miðað við þau úrræði sem nú eru tiltæk og flest verða væntanlega óbreytt áfram verður að telja til bóta og auka líkur á greiðslu að váttryggingaiðgjöld vegna ábyrgðartrygginga skuli öðlast lögveðrétt í ökutækinu, sbr. 10. gr. frumvarpsins og raunar sérstakt að slíkt ákvæði skuli ekki hafa verið lögfest fyrr. Lögveði fylgja ákveðnar sterkar heimildir fyrir lögveðhafa (váttryggingafélag) til að fá fullnustu kröfu sinnar sem fela í sér að söluandvirði ökutækisins á uppboði rennur til lögveðshafa áður en almennir veðhafar fá greiðslur í sinn hlut. Þá felur úrræðið í sér þá mikilvægu heimild að biðja má beint um nauðungarsölu að undangenginni birtingu greiðsluáskorunar fyrir eiganda eða umráðamanni ökutækis án þess að til annarra innheimtuaðgerða (dóms, lögtafs, fjárnáms) þurfi að koma áður. Loks skal bent á að lögveð fylgir að jafnaði eign þótt hún skipti um eigendur. Þannig er ekki hægt að losna við lögveðið með því einu að selja eða ráðstafa ökutæki.

Eftir afhendingu nauðungarsölubeiðni til sýslumanns áritar hann hana, að uppfylltum almennum skilyrðum, um heimild til vörslutöku og fær þá handhafi beiðninnar heimild til að fá ökutækið úr hendi eiganda þess eða umráðamanns til geymslu fram að uppboði og er

eiganda/umráðamanni skylt að láta ökutækið af hendi, sbr. 60. gr. laga um nauðungarsölu nr. 91/1990.

Þess ber þó sérstaklega að geta að oft hefur reynst erfiðleikum bundið að koma birtingu greiðsluáskorunar við gagnvart eiganda/umráðamanni ökutækis (einstaklingur eða lögaðili) enda er eigandi/umráðamaður oft skráður í útlöndum án nánari tilgreiningar í þjóðskrá eða annars staðar en hann raunverulega býr og því vart gerlegt að hafa upp á honum. Slík birting er þó nauðsynlegur undafari beiðni um nauðungarsölu, sbr. 9. gr. laga um nauðungarsölu. Hefur af hálfu undirritaðs verið bent á að bæta þyrfti í lög um nauðungarsölu almennri heimild til að birta greiðsluáskorun opinberlega þegar svona stendur á a.m.k. ef önnur úrræði duga ekki. Má þar t.d. benda á Lögbirtingablaðið eða vef sýslumanna (sýslumenn.is). Við ríkjandi ástand geta ökutæki sem skuldir hvíla á vegna vanrækslugjalds í raun staðið fyrir utan skrifstofu sýslumanns án þess að komið verði fram uppboði eða vörslutöku þar sem ekki tekst að birta skráðum eiganda þess greiðsluáskorun. Í raun er eina úrræðið þegar þannig stendur á að birta stefnu fyrir dóm á hendur viðkomandi í Lögbirtingablaði og gera uppboðsheimildina virka þannig, þótt slíkt verði að teljast of þunglamalegt og hafi ekki verið tíðkað við innheimtu vanrækslugjaldsins. Við óbreytt ástand felst hins vegar ákveðin mismunun milli þeirra sem næst að birta fyrir og þeirra sem ekki tekst að birta.

Vakin skal athygli á að vörslutaka, þ.e. að nema ökutæki úr umráðum eiganda/umráðamanns, flytja það, e.t.v. um langan veg, og varðveita fram að uppboði getur haft í för með sér umtalsverðan kostnað, sem uppboðsbeiðandi verður að bera, allt þar til greiðsla fæst af uppboðsandvirði ökutækisins ef söluverð þess á annað borð hrekkur til. Þetta getur leitt til þess að kostnaður við vörslutökuna getur orðið mun hærri en sem nemur fjárhæð váttryggingar sem er í vanskilum og söluandvirðis ökutækisins ef það er verðlítið. Er því hætt við að þessu úrræði verði ekki beitt við önnur ökutæki en þau sem telja verður líkur á að svari kostnaði við að hafa upp á. Skiptir í því sambandi miklu máli hvar á landinu umrætt ökutæki er að finna. Í þessu ljósi má telja hætt við að í sumum tilfellum muni tryggingafélögin ekki eiga mikið frumkvæði að því að hafa eða láta hafa upp á þeim ökutækjum sem telja má verðlital með sölu á uppboði í huga.

Eins og nefnt var á lögveðhafi rétt á að fá greitt af uppboðsandvirði á undan almennum veðhöfum, lánastofnunum og slíkum aðilum sem e.t.v. eru aðeins með sammingsveð. Í ljósi þess að verðmæti ökutækja rýrnar að jafnaði hratt og vextir og kostnaður geta safnast hratt fyrir þykir rétt að gera kröfu um að þau úrræði sem frumvarpið gerir ráð fyrir að verði fengin þeim sem eiga kröfuna og þurfa að innheimta hana séu nýtt sem fyrst þannig að síðari veðhafar sæti ekki meiri skerðingu réttinda sinna en komist verður af með. Er því lagt til að lögveðréttur haldist ekki lengur en að hámarki eitt ár frá gjalddaga. Verði þannig að hafa verið óskað nauðungarsölu innan árs frá gjalddaga eigi krafan að njóta lögveðréttarins.

Það sýnist duga að nefna í 10. gr. frumvarpsins að krafan njóti lögveðs. Ekki á að þurfa að tiltaka sérstaklega að ekki þurfi áður undangenginn dóm, sátt eða aðför; slíkt leiðir að jafnaði af lögveðheimildinni sjálfri. Sjá t.d. 7. gr. laga um tekjustofna sveitarfélaga nr. 4/1995.

#### **IV. B Um úrræði stjórnvalda skv. frumvarpinu**

Þau úrræði sem stjórnvöldum (Umferðarstofu) eru samkvæmt frumvarpinu lögð til til að aftra notkun óváttryggðra ökutækja sýnast í aðalatriðum góðra gjalda verð til að stöðva þá háttsemi sem notkun ökutækis án váttryggingar felur í sér. Þessi úrræði er að finna í 12. gr. frumvarpsins þar sem Umferðarstofu eru fengnar heimildir til að „kyrrsetja“ eða „fjarlægja“

ökutæki eða fela öðrum aðilum að beita því úrræði. Þykir þó verða að gera nokkrar athugasemdir við þá hugtakanotkun sem er viðhöfð.

Í lögfræði hefur hugtakið kyrrsetning einkum verið notað í tvenns konar sambandi. Annars vegar í einkamálaréttarfari á grundvelli laga nr. 31/1990 um kyrrsetningu, lögbann o.fl. sem úrræði sem felur í sér að leggja veðbönd á fjármuni eða önnur verðmæti til bráðabirgða þar til aðfararheimild (dómur) fæst. Slíks er tæpast þörf í því sambandi sem hér um ræðir a.m.k. ekki á meðan lögveðheimildar nýtur við. Í sakamálaréttarfari felur kyrrsetning á grundvelli 88. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála hins vegar í sér ráðstöfun til að tryggja að eignir sakborninga verði til staðar þegar til dómsmeðferðar kemur til tryggingar greiðslu á sekt, sakarkostnaði o.fl. ef hætta er talin á að eignum verði ella skotið undan, þær glattist eða rýrni að mun. Sýnist hvorugt úrræðið henta við þær aðstæður sem hér er lýst.

Sama verður að telja felast í heimild til að fjarlægja ökutæki, sem svo er nefnt. Ekkert er sagt hvað felist í því hugtaki eða úrræði né hvaða heimildir það veitir og þykir verða að teljast heppilegra að nota þekkt hugtök úr lögfræði (fullnusturéttarfari) eins og hugtökin umráðasvipting, vörslutaka eða þá bann við notkun.

Eðlilegt þykir að miða við að heimildir til að beita þeim úrræðum sem nefnd eru séu staðfestar eða áritaðar af sýslumanni sem undanfari nauðungarsölu ökutækis eða jafnvel förgunar þess eða niðurrifs. Umdeilanlegt verður að telja, eins og málum er háttað, að Umferðarstofa ein fái það vald að fela tryggingafélögunum eða öðrum (einka)aðilum að beita þessum úrræðum, sem e.t.v. þarf að beita gegn fjölmörgum aðilum, án nokkurs atbeina þeirra opinberu aðila sem að jafnaði fara með þau valdbeitingarúrræði sem um ræðir, þ.e. sýslumenn eða lögregla.

Í ljósi síðastgreindrar athugasemdar má jafnvel telja umhugsunarefni hvort ekki sé heppilegra að fela öðrum aðila en stjórnarsýslustofnun eins og Umferðarstofu að annast það hlutverk sem gert er ráð fyrir í 12. gr. Umferðarstofu er ætlað ákveðið stjórnarsýsluhlutverk samkvæmt núgildandi lögum sem einkum felur í sér skráningu og eftirlit ýmislegt. Þá er í frumvarpi til laga um svonefnda Farsýslu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, sem nú er til meðferðar á Alþingi (þskj. 542-385. mál.) gert ráð fyrir að Umferðarstofa renni saman við stjórnarsýsluhluta annarra stofnana á sviði samgöngumála.

Ábyrgð og umsjón með beitingu þeirra valdbeitingarúrræða sem 12. gr. frumvarps um ökutækjategyggingar gerir ráð fyrir, hvort sem Umferðarstofa fer með þau eða felur þau öðrum, kallar án efa á nokkra vinnu og sérþekkingu sem álíta verður til hliðar við helsta hlutverk stofnunarinnar. Sýnist því að sumu leyti liggja beinna við að þetta hlutverk verði falið stofnun þar sem gera má ráð fyrir einhverri reynslu eða þekkingu af beitingu úrræða sem þessara. Vart telst þó heppilegt eða eðlilegt að bæta því við verksvið lögreglunnar. Til hennar yrði aðeins leitað ef yfirvinna þyrfti mótþróa eða ef saknæm háttsemi ætti sér stað þegar verið væri að hafa afskipti af ökutæki vegna váttryggingaskulda. Hins vegar sýnist t.d. eitthvert innheimtu- eða sýslumannsembætti vel koma til greina í þessu sambandi. Gæti þau síðan falið aðilum eða fyrirtækjum sem sérhæfa sig í vörslutöku einstakar vörslutökur eða eftir atvikum að stöðva notkun ökutækis með því að fjarlægja skráningarmerki þess að koma fyrir á því búnaði sem kemur í veg fyrir notkun (klemmur) e.t.v. að undangengnu útboði. Ekki yrði þó aðhafst af hálfu sýslumanns án upplýsinga og eftir atvikum að höfðu samráði við Umferðarstofu. Haft skal í huga að kostnaður við vörslutöku eða aðrar slíkar ráðstafnair yrði fyrst í stað að leggjast út af ríkissjóði en á ábyrgð viðkomandi embættis og því ávallt háð mati þess hversu langt skuli gengið hverju sinni.



## V. Tillögur að nýju fyrirkomulagi

V. A 1 Eins og nefnt hefur verið þarf umráðamaður eða eigandi ökutækis sem sætt hefur uppsögn váttryggingar ökutækis síns en heldur áfram notkun þess ekki að greiða nein iðgjöld eða önnur slík gjöld í tengslum við afnot þess nema ef hann veldur bótaskyldu tjóni. Þá greiðist bótaskyld tjón til þess sem fyrir verður af Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf., sem síðan öðlast endurkröfurétt á hendur þeim sem tjóninu olli.

Verður að teljast óeðlilegt að nánast hver sem er komist á einfaldan hátt upp með að nýta ökutæki sitt eftir að lögbundnum váttryggingum hefur verið sagt upp án þess að nokkur greiðsla komi fyrir eða bein krafa stofnist sem a.m.k. samsvarar váttryggingariðgjöldunum þann tíma sem ökutækið er í notkun. Má jafnvel halda því fram að við liggi að þetta feli í sér ákveðna hvatningu til að vanrækja greiðslu iðgjalda, enda lögreglu ekki gengið nógu vel, að því er virðist, að fjarlægja skráningarmerki ökutækjanna og banna þar með notkun þeirra og þær fáu sektir sem lögregla hefur lagt á virðast hafa haft lítil áhrif. Þótt vissulega feli þessi háttsemi í sér áhættu fyrir ökumann og eiganda eða umráðamann er hætt við að margir taki þá áhættu í ljósi þess hve líkur virðast litlar á að stöðva megi þessa háttsemi og án efa gera menn sér oft á tíðum ekki grein fyrir þeirri fjárhagslegu áhættu sem tekin er ef þeir valda tjóni, eins og málum er nú háttað. Sérstaklega getur verið freistandi að nota ökutæki áfram þótt það sé óváttryggt ef um gamalt ökutæki er að ræða sem e.t.v. er óvíst hvort borgi sig að greiða gjaldfallna váttryggingu af eftir að notkun þess hefur verið stöðvuð með því að fjarlægja skráningarmerki eða víðlíka aðgerð. Því er eins og áður segir lagt til að einhverjum opinberum aðila verði falið að halda áfram álagningu gjalds sem samsvari váttryggingar-iðgjaldi frá og með þeim tíma sem uppsögn frá váttryggingafélagi hefur tekið gildi. Má um þetta vísa til fyrirheita í 1. gr. frumvarpsins.

Sýnist mega miða við að gjaldið sem hér verður nefnt „vanskilaiðgjald“ verði nokkru hærra en gildandi iðgjald hverju sinni og æskilegt að miða við einhverja opinbera gjaldskrá eftir t.d. stærð, þyngd, notkunarflokki og hugsanlega afli ökutækis. Má sjá fyrir sér að þetta gjald yrði í formi nokkurs konar mánaðarsekta á skráðan eiganda sem legðust á einu sinni í mánuði frá því að váttrygging ökutækisins væri úr gildi fallin og þar til það hefði verið skráð úr umferð (afskráð eða skráningarmerki þess lögð inn) eða skuldin gerð upp og ökutækið váttryggt á ný hjá váttryggingafélagi. Ef sérstaklega stæði á mætti fella þetta „vanskilaiðgjald“ niður eða seinka álagningu þess. Yrði að vera samræmi í þeim ákvörðunum og því æskilegt að þær verði á einni hendi.

Huga þyrfti sérstaklega að því hvort eigandi eða umráðamaður óváttryggðs ökutækis teldist eiga að endurgreiða bætur vegna bótaskyldrar háttsemi til Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi sf. þegar svona stendur á. Sýnist það eðlilegt þar sem ökutækið er ekki með eiginlega váttryggingu. Fyrirkomulag sem þetta yrði án efa til að hvetja eigendur ökutækja til að afskrá þau eða skila inn skráningarmerkjum þeirra ef þau eru ekki í notkun og ætti að verða til þess að í ökutækjaskrá væru að mestu leyti skráð ökutæki sem eru raunverulega í notkun en ekki sá fjöldi ökutækja sem allt bendir til að ekki séu lengur til eða a.m.k. ekki í ökuhæfu ástandi og nú er þar skráður.

Ef stofna ætti til nýrrar váttryggingar á ökutækið yrði fyrst að gera upp skuld á „vanskilaiðgjaldi“ fyrir það tímabil sem ökutækið hefur ekki verið tryggt hjá váttryggingafélagi. Þetta fyrirkomulag kallaði væntanlega á nokkuð mikla eftirfylgni gagnvart eigendum þeirra ökutækja sem í hlut ættu og vart unnt að koma því á nema stofna til einhvers kostnaðar og ráða til þess einhverja starfsmenn. Á hinn bóginn ætti framkvæmd álagningarinnar sjálfrar að

vera tiltölulega einföld í tekjubókhaldskerfi ríkisjóðs og miðað við þann fjölda óvátryggðra ökutækja sem nú virðast í umferð ættu að geta innheimst talsverðar fjárhæðir með þessu móti, a.m.k. fyrst í stað, fjármunir sem ekki væri óeðlilegt að gengju að einhverju marki upp í kostnað við þetta.

**V. A 2** Ef erfiðlega eða ekki gengur að hafa uppi á ökutæki eða eiganda þess eða kostnaður við að færa ökutæki úr vörslum eiganda á geymslu- eða uppboðsstað telst of hár til að réttlæta flutning má leggja formlegt bann við notkun ökutækis. Skal það gert með því að fjarlægja skráningarmerki þess, koma fyrir þar til gerðum búnaði til að koma í veg fyrir notkun þess og merkja það með límmiða eða samsvarandi hætti auk þess sem birta má skráningarnúmer þess á opinberum vettvangi með upplýsingum um að bann hafi verið lagt við akstri þess. Sérstaklega skal þessi opinbera birting höfð í huga ef ekki tekst að hafa upp á ökutæki eða eiganda þess án þess að það hafi verið afskráð. Ekki verði þó heimilt að birta nöfn eigenda eða umráðamanna aðeins skráningarnúmer og hugsanlega tegund og einhverja lýsingu.

**V. A 3** Það verður að teljast til bóta að í frumvarpinu er sérstaklega tilgreind sú háttsemi sem sekta má fyrir ólíkt því sem er í núgildandi lögum. Þó er hætt við að beiting þessa úrræðis verði erfið í framkvæmd m.a. vegna sönnunarvanda í mörgum tilfellum en vart er gert ráð fyrir að sá verði beittur sektum sem ekki vissi eða mátti vita að ökutæki sem hann ekur var óvátryggt. Í ljósi þess hversu sjaldan refsiviðurlögum hefur verið beitt fyrir brot á gildandi ákvæðum um vanrækslu vátryggingar ökutækis, og hversu mikil vinna getur falist í að fylgja þeim refsíákvæðum eftir sem hugmyndir eru um, ef gera það með samræmdum og markvissum hætti, en ekki tilviljanakennt eins og nú virðist raunin, þykir mega gera tillögu um að ákvæði 23. gr. frumvarpsins verði hreinlega numið brott úr frumvarpinu eða sá kostur a.m.k. kannaður vel.

**V. A 4** Að öllu framanrituðu athuguðu þykir mega gera svohljóðandi tillögu að breyttum ákvæðum í frumvarpinu:

10. gr. verði svohljóðandi:

*10. gr.  
Vátryggingariðgjald. Réttarvernd.*

*Vátryggingariðgjald ökutækis nýtur lögveðsréttar í ökutækinu í allt að eitt ár frá gjalddaga, einnig þótt vátryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er, svo og fjárnámsréttar hjá eiganda eða umráðamanni ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.*

12. gr. verði sem hér segir:

*12. gr.  
Vanskil á vátryggingariðgjaldi. Úrræði.*

*Lagt skal gjald á ökutæki, vanskilaiðgjald, sem eigandi eða umráðamaður ökutækis skal greiða, frá og með þeim degi er vátrygging þess fellur úr gildi skv. 11. gr. Skal fjárhæð gjaldsins, tilhögun og lok álagningar ákveðin í reglugerð sem ráðherra vátryggingamála*

setur. Vanskilaiðgjald ásamt áföllnum kostnaði við innheimtu þess skal njóta lögveðs í ökutækinu í samræmi við ákvæði 10. gr. jafnhliða iðgjöldum til tryggingafélaganna svo og fjárnámsréttar hjá eiganda eða umráðamanni ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.

Pegar vátrygging er fallin úr gildi vegna vanskila, sbr. 1. mgr. 11. gr., má leggja bann við akstri ökutækis. Til að framfylgja því banni má nota til þess gerðan tækjabúnað, fjarlægja skráningarmerki ökutækis og/eða færa það úr vörslum eiganda eða umráðamanns til geymslu fram að uppboði eða til förgunar eða niðurrifs ef ætla má að hærra verð fáiast þannig allt á hans kostnað, sem nýtur lögveðréttar skv. 10. gr.

Eiganda eða umráðamanni ökutækis skal tilkynnt um bann við notkun eða vörslutöku ökutækis og gefinn einn mánuður til að greiða iðgjald vátryggingar sem er í vanskilum, svo og áfallið vanskilgjald og kostnað við innheimtu þess. Að fresti loknum er heimilt að krefjast þess að ökutækið verði selt við nauðungarsölu á grundvelli lögveðs eða til förgunar eða niðurrifs ef ætla má að hærra verð fáiast þannig. Birta má opinberlega skráningarnúmer og nafn skráðs eiganda og eftir atvikum lýsingu þeirra ökutækja sem notkun hefur verið bönnuð á skv. lögum þessum. Skal upphaf frests fyrir nauðungarsölu miðast við fyrstu birtingu og teljast jafngilda birtungu greiðsluáskorunar

Innanríkisráðherra setur í reglugerð nánari reglur um hvað stofnun eða embætti annast álagningu og innheimtu álagðs gjalds skv. 1. mgr. og þau verkefni önnur sem 12. gr. tiltekur. Heimilt skal þeim aðila að leita aðstoðar lögreglu eða fela viðkomandi tryggingarfélagi eða öðrum aðila að stöðva notkun óvátryggðs ökutækis með því að fjarlægja skráningarmerki þess, beita videigandi tækjabúnaði eða færa það úr vörslum eiganda eða umráðamanns til geymslu fram að uppboði.

23. gr. Falli niður.

25. gr. Verði svohljóðandi:

25. gr.

Eftirlit.

Umferðarstofa hefur eftirlit með framkvæmd laga þessara og reglna setta samkvæmt þeim, að því marki sem framkvæmdin hefur ekki verið falin öðrum. Um heimildir hennar fer samkvæmt ákvæðum laga þessara og umferðarlaga.

## VI. Lokaorð

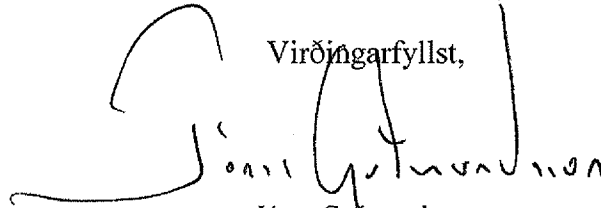
Framangreindar hugmyndir fela í sér nokkrar breytingar frá fyrirliggjandi frumvarpi, einkum um álagningu svokallaðs vanskilaiðgjalds og að innanríkisráðherra hafi um það að segja hverjir og hvernig staðið verði að álagningu gjaldsins og beitingu þeirra vanskila- og fullnustuúrræða sem nefnd eru. Verður það að teljast eðlilegt þar sem beiting þeirra samkvæmt bæði fyrirliggjandi frumvarpi og þeim hugmyndum sem hér eru reifaðar yrðu á ábyrgð og fyrir reikning stofnana ráðuneytis hans. Slíkt skapar og ákveðinn sveigjanleika og möguleika á breyttu fyrirkomulagi án þess að lagabreytingar þurfi að koma til.

Huga þarf að því hvort rétt sé að heimila þeim sem skuldar vátryggingaiðgjöld á ökutæki í umferð að fá skráð á sig annað ökutæki og hvort skrá megi ökutæki á nýjan eiganda án þess að gjaldið sé áður gert upp.

Þótt athugasemdir þessar séu fram komnar nokkru eftir uppgefinn athugasemdafrest er vonast að þær nýtist við meðferð frumvarpsins. Má gera ráð fyrir að þær verði sendar nokkrum aðilum sem tengjast málaflokknum til fróðleiks, en án efa eru nokkur atriði tillagnanna sem þarfnast nánari skoðunar.

Að lokum skal minnt á að meiri festa mætti ríkja við eftirfylgni sumra laga og reglna gagnvart eigendum og umráðamönnum ökutækja og þeim sem aka þeim. Má teljast ósanngjarnt í meira lagi að sá sem vanrækir vátryggingaskyldu geti haft hag af því, oft á kostnað þeirra sem standa í skilum. Brýnt er að sá sem annast þá eftirfylgni sem hér er gerð tillaga um hafi til þess þekkingu, færni, mannafla og þá fjármuni sem til þarf og ættu að fást og vel það ef farið verður að þeim tillögum sem hér eru kynntar.

Virðingarfyllst,



Jónas Guðmundsson  
sýslumaður