

Alþingi  
Efnahags- og viðskiptanefnd  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 9. maí 2012

**Varðar: Frumvarp til laga um ökutækjetryggingar, þingskj. 1171-733. mál.**

Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) og Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi (ABÍ) vísa til frumvarps til laga um ökutækjetryggingar, mál 733. SFF áttu fulltrúa í þeirri nefnd sem vann að gerð frumvarpsins, frumvarpið hefur þó tekið miklum breytingum hjá ráðuneytinu og verið góð samvinna við hagsmunaaðila í þeirri vinnu hjá ráðuneytinu. Þegar á heildina er litið felur frumvarpið í sér ýmsar jákvæðar breytingar á þessu réttarsviði. Það eru þó nokkur atriði sem út af standa og má þar helst nefna útfærslu á nýju vantryggingagjaldi og því að hugtakið umráðamaður verður samkvæmt frumvarpinu ekki í lögnum. Hér koma helstu athugasemdir samtakanna um frumvarpið. Breytingartillögur eru ýmist yfir- eða undirstrikaðar.

**Vantryggingagjald**

SFF fagna því að í frumvarpinu skuli tekið föstum tókum á óvátryggðum ökutækjum í umferðinni. SFF telja hins vegar óeðlilegt að gjaldið skuli renna í ríkissjóð og muni þannig ekki koma til móts við þann kostnað sem váttryggingatakar og váttryggingafélög bera í gegnum ABÍ vegna óvátryggðra ökutækja.

ABÍ ber að ábyrgjast og gera upp tjón af völdum óvátryggðra og óþekktra ökutækja. Öllum váttryggingafélögum sem taka að sér ábyrgðartryggingar ökutækja hér á landi ber að vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. og taka þátt í starfsemi tjónsuppgjörsmiðstöðvar og upplýsingamiðstöðvar. Váttryggingafélög og þar með váttryggingartakar bera því í gegnum ABÍ kostnað sem hlýst af óvátryggðum ökutækjum sem valda tjónum í umferð. Samkvæmt frumvarpinu er markmið laganna að tryggja að þeir sem váttryggingarskyldan beinist að hafi í gildi váttryggingu til þess að lágmarka þann kostnað sem ella lendir á þeim sem slíka váttryggingu hafa. Það er því í samræmi við markmið laganna að gjaldið sem eigendur óvátryggðra ökutækja greiða renni til ABÍ og lágmarki þar með þann kostnað sem ella lendir á váttryggingartökum. Vantryggingargjaldið yrði nýtt til að til að greiða bætur vegna tjóna sem verða af óvátryggðum ökutækjum.

Iðgjöld ökutækjetrygginga taka alltaf mið af tjóna- og rekstrarkostnaði og eftir því sem þessi kostnaður er lægri endurspeglast það í iðgjöldunum. Fjármálaeftirlitið hefur samkvæmt lögum eftirlit með iðgjaldagrundvelli váttryggingafélaga, sbr. lög nr. 56/2010. Ef vilji er til þess að fá staðfestingu á því að vantryggingargjaldið komi til móts við þann kostnað sem váttryggingafélögin bera vegna óvátryggðra ökutækja væri t.d. hægt að hafa ákvæði í lögnum um að gjaldið skuli renna til þess að lágmarka þann kostnað sem lendir á þeim sem hafa slíka váttryggingu með vísun í framangreind lög um að Fjármálaeftirlitið hafi eftirlit með að svo verði.

SFF leggja til að byggt verði á sömu aðferð og hefur verið við lýði í Svíþjóð frá árinu 1978. Áður en núgildandi kerfi var sett á laggimar í Svíþjóð var s.k. refsikerfi fyrir hendi, þ.e. refsíábyrgð var lögð á eigendur ökutækja sem ekki keyptu skylduþrygginguna. Nú hefur aftur á móti verið tekin upp einkaréttarleg ábyrgð eigenda ökutækja í gegnum „Trafikförsäkringsföreningen“, [www.tff.se](http://www.tff.se), eða Félag váttryggjenda sem bjóða lögboðnar ökutækjatrýggingar (ABÍ). Tillagan felur í sér að Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar á Íslandi sf. sjái um innheimtu vantryggingargjaldsins og fari þar af leiðandi með alla framkvæmd sem við kemur óváttryggðum ökutækjum. SFF telja að þar sem ABÍ, og þar af leiðandi váttryggingafélögin og váttryggingatakar, bera allan kostnað sem hlýst af óváttryggðum ökutækjum sé það eðlilegt að vantryggingargjald sé innheimt af ABÍ og renni til ABÍ. Vantryggingargjaldið yrði nýtt til greiðslu bóta vegna tjóna sem verða vegna óváttryggðra ökutækja og kostnaðar vegna umsýslu gjaldsins.

SFF leggja til að ákvæðið verði svohljóðandi:

#### 12. gr. vantryggingargjald

*Falli ökutækjatrýgging ökutækis niður án þess að ný fullnægjandi ökutækjatrýgging sé tekin og ökutæki ekki afskráð, tímabundið eða ótímabundið, skulu váttryggingafélög senda Alþjóðlegum bifreiðatrýggingum á Íslandi sf. og Umferðastofu tilkynningu þess efnis. Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar á Íslandi sf. skulu innheimta vantryggingargjald af eiganda eða umráðamanni ökutækis fyrir það tímabil sem ökutækjatrýgging var ekki í gildi.*

*Vantryggingargjald skal vera hæsta ársiðgjald hvernar tegundar ökutækja, skv. iðgjaldaskrá aðildarfélaga Alþjóðlegra bifreiðatrýgginga á Íslandi, að viðbættu 10% álagi. Fjármálaeftirlitið skal ákveða og birta vantryggingargjald einstakra tegunda ökutækja árlega.*

*Vantryggingargjald og kostnaður sem af innheimtu gjaldsins hlýst nýtur lögveðsréttar og fjármámsréttar í ökutækinu. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjármáms.*

*Vantryggingargjaldi skal varið til greiðslu á kostnaði við innheimtu þess og, eftir því sem til hrekkur, til greiðslu bóta fyrir tjón sem Alþjóðlegum bifreiðatrýggingum á Íslandi sf. er gert að bæta skv. 14. gr.*

#### **Eigandi/umráðamaður**

Aðildarfélög innan SFF í eignarleigustarfsemi hafa áhyggjur af þeirri hugmynd að taka út hugtakið *umráðamaður* og gera eingöngu eiganda ökutækis ábyrgan fyrir tryggingu þess. Það að taka út skyldu umráðamanns að tryggja ökutækið getur komið samningum eignaleigufyrirtækja í uppnám enda er það megin forsenda samninganna að umráðamenn beri skyldu til að annast ökutækið sem sitt eigið. Þá stangast niðurfelling umráðamanns við þá staðreynd að á Íslandi er stór hluti ökutækja í umferð í eigu annars aðila en notar þau á grundvelli kaupleigusamninga.

Þessi breyting mun hafa það í för með sér að eignaleigur fara að bera ein ábyrgð á því að váttrygging ökutækis sé í gildi sem og á þeirri skaðabótaábyrgð sem kann að myndast ef viðkomandi hættir að greiða af láns- eða leigusamningi og ökutæki verður óváttryggt í umferðinni. Þá getur sú staða komið upp að óvissa verði um endurkröfurétt fyrirtækjanna á umráðmann sem valda tjóni þar sem það var ekki á hans ábyrgð að sjá til þess að ökutækið væri með lögbundna ábyrgðartryggingu heldur er það á ábyrgð eignaleigunnar. Þar með eru ekki lengur til staðar forvarnaráhrif þess að sá sem veldur tjóni beri ábyrgð á því. Líkleg afleiðing af þessari breytingu er að eignaleigur semji beint við váttryggingafélög um

vátryggingar ökutækja í þeirra eiga og krefji viðskiptavini sína um kostnaðinn sem af því hlýst í gegnum leigugreiðslur. Það eru hagsmunir neytenda að geta notið þeirra vildarkjara sem vátryggingafélög bjóða almennt uppá, sem byggja fyrst og fremst á tjónasögu og fjölda trygginga. Samningsréttur neytandans yrði þannig skertur að þessu leyti. Frumvarpið hefur þannig í för með sér röskunn á jafnræði neytenda eftir því hvort þeir kjósa að fjármagna ökutæki með eigið fé, lánnum eða eignaleigusamningum. Þeir sem fjármagna ökutæki sín með eigið fé eða veðlánnum bera á þeim fulla bótaábyrgð en þeir sem fjármagna þau með eignaleigusamningum enga samkvæmt frumvarpinu. Frumvarpið hefur einnig í för með sér röskunn á samkeppni lánveitenda þannig að sá aðili sem fjármagnar ökutæki með lánnum ber enga ábyrgð á skaðverkum viðskiptavina sinna á meðan eignaleigufélag getur lögum samkvæmt setið eitt eftir með ábyrgð á skaðverkum sem umráðamaður ökutækis getur valdið. Þessi staða getur komið upp t.d. þegar vátrygging ökutækis fellur úr gildi en umráðamaður heldur áfram notkun ökutækisins.

Það hlýtur að teljast eðlilegt að sá sem hefur varanleg umráð yfir ökutæki beri ábyrgð á því að viðeigandi vátrygging sé til staðar og skaðabótaábyrgð eftir því sem við getur átt. Þau forvarnaráhrif sem nýtt vantryggingagjald skv. 12. gr. ætti að hafa í för með sér mun heldur ekki ná til umráðamanns ökutækis sem eru fjármögnuð með eignaleigusamningum þar sem gjaldið fellur á eignaleiguna en ekki umráðmanninn, sem og hugsanlega skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem verður við notkun á óvátryggðu ökutæki.

Í 5. tl. í almennum athugasemdum við frumvarpið segir að í þeim tilfellum þegar annar aðili en eigandi fer með umráð, svo sem samkvæmt eignaleigu- eða afnotasamningi, þá geta aðilar samið um tryggingar viðkomandi ökutækis sín á milli, þ.e. hver tryggir ökutækið. Ekki er þó nægilega skýrt tekið fram um að leigusali eigi lögvarða kröfu á hendur umráðamanni um endurgreiðslu vangoldinna iðgjalda, ef umráðamaður stendur ekki við samning um kaup á ábyrgðartryggingu. Ef ekki er fallist á breytingartillögu SFF þess efnis að umráðamannshugtakið verði áfram í lögnum er nauðsynlegt að tryggja rétt eigenda til að endurkrefja umráðamann um hugsanlegan kostnað sem getur fallið á eiganda vegna vanefnda umráðamannsins á samningi við eiganda.

SFF telja að réttarstaða þeirra sem eru með varanleg umráð yfir ökutæki verði að vera skýr samkvæmt lögum og að taka verði af allan vafa um að það er sá sem fer með umráð ökutækisins sem ber jafnframt ábyrgð á að til staðar sé viðeigandi vátrygging og sé einnig ábyrgur fyrir hugsanlegu tjóni sem viðkomandi getur valdið og því sé mikilvægt að hugtakið umráðamaður sé skilgreint í frumvarpinu. SFF leggja til eftirfarandi tillögu að skilgreiningu á hugtakinu umráðamaður í lögum um ökutækjetryggingar:

*Umráðamaður í lögum þessum merkir þann sem með samþykki eiganda ökutækis hefur til ótakmörkuð yfirlit ökutækis um óákveðin tíma þó eigi skemur en í 6 mánuði.*

Skilgreiningin á að fanga það að sá sem fer með umráðin eða vald yfir ökutækinu hefur umráð yfir því en ekki formlengt eignarhald, en fer með ökutækið eins og sína eigin eign.

Í samræmi við framangreint eru einnig lagðar til eftirfarandi breytingar á 6. og 9. gr. (breytingar undirstrikaðar):

#### **6. gr.**

Eigandi og umráðamaður ökutækis ber ábyrgð á ökutæki og er fébótaskyldur skv. 4.–5. gr. Fébótaskyldan færir þó yfir á þann sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi. Auk ábyrgðar skv. 1. mgr. fer um bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

#### **9. gr.**

Vátryggingarskylda skv. 7. og 8. gr. hvílir á eiganda ökutækisins eða umráðamanni ef hann er annar eigandi.

Eigi er skylt að kaupa vátryggingu vegna ökutækis í eigu ríkissjóðs.

Ráðherra getur undanþegið vátryggingarskyldu ökutæki sem eru í eigu erlendra ríkja eða alþjóðastofnana.

Nú er ökutæki ekki vátryggt skv. 2. og 3. mgr. og ber þá ríkissjóður ábyrgð með sama hætti og vátryggingafélag sem tekið hefur að sér vátryggingu skv. 7. og 8. gr.

## **8. gr. slysatrygging ökumanns og eiganda**

Fagnað er breytingum um að tryggingin taki einungis til ökutækja í almennri umferð.

### *Bætur fyrir munatjón úr slysatryggingu ökumanns og eiganda*

Í ljósi dómaframkvæmdar þar sem fjallað er um greiðsluskyldu úr slysatryggingu ökumanns vegna munatjóns, (sjá hrd. 13. júní 2002, mál nr. 19/2002 og héraðsdóm Reykjavíkur, dags. 29. mars 2009, mál nr. E-9340/2008), telja SFF æskilegt að tekið verði fram í 8. gr. að vátryggingin greiði ekki bætur fyrir munatjón. Talsvert er um það að krafist sé bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda vegna rispaðra hjálma og hlífðarfatnaðar í tilvikum þar sem ekki hefur orðið líkamstjón eða einungis minniháttar líkamstjón. Ef litið er til tilgangs slysatryggingar ökumanns og eiganda er ljóst að ætlunin var ekki að hún tæki til munatjóns. SFF telja að eðlilegra sé að tjón á fatnaði og hlífðarbúnaði fáist bætt úr munatryggingu en ekki slysatryggingu ökumanns.

SFF leggja til að eftirfarandi málsgrein verði bætt við 8. gr. frumvarpsins:

Vátryggingin greiðir ekki bætur fyrir tjón á munum af völdum slyss sem rakið verður til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.

### *Endurkröfuréttur*

Endurkröfuréttur þess vátryggingafélags sem greiðir bætur úr slysatryggingu ökumanns verður að vera tryggður í lögnum gagnvart þeim sem ber endanlega bótaábyrgð, sbr. 2. mgr. 22. gr. skaðabótalaga, nr. 50/1993. Í dag er það þannig að sá sem ber ábyrgð á líkamstjóni þarf ekki að greiða ef tjónþoli velur að sækja um bætur úr slysatryggingu ökumanns og eiganda, því er valið hans. Þegar 2. mgr. 22. gr. skbl. var lögfest var það bein þýðing úr dönsku skaðabótalögnum. Þessi beina þýðing gerir það að verkum að hún gildir um slysatryggingu ökumanns, þó það sé órökrétt og mun eðlilegra að sá ber sem skaðabótaábyrgð á tjóni beri það á endanum þótt uppgjör fari fram úr slysatryggingu ökumanns hjá vátryggingafélagi tjónþola. Það er ekki svo í dag.

SFF leggja til að eftirfarandi málsgrein verði bætt við 22. gr. skaðabótalagan, nr. 50/1993:

Undantekning 2. mgr. gildir ekki um slysatryggingu ökumanns og eiganda skv. lögum um ökutækjetryggingar.

## **13. gr. Réttarstaða tjónþola.**

Skv. 2. mgr. 13. gr. ber vátryggingafélag ekki ábyrgð á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 8. gr. eftir að tilkynning skv. 1. mgr. 11. gr. hefur verið send. Á það skal bent að í 2. mgr. 13. gr. núgildandi reglugerðar um lögmæltar ökutækjetryggingar, nr. 424/2008, er kveðið á um það að enda þótt

vátrygging sé fallin úr gildi beri félagið áfram ábyrgð gagnvart **þriðja manni** á sérhverju tjóni sem verður þar til fjórar vikur eru liðnar frá því að vátryggingin féll úr gildi. Þetta ákvæði reglugerðarinnar hefur ætíð verið skilið svo að það ætti einvörðungu við rétt þriðja manns til bóta úr ábyrgðartryggingu ökutækis. Greiðsluskylda úr slysatryggingu ökumanns hefur á hinn bóginn fallið niður um leið og vátryggingin féll niður. Því hefur aldrei til þess komið að bætur væru greiddar úr slysatryggingu ökumanns á fyrrgreindu fjögurra vikna tímabili sem greiðsluskylda kann að vera fyrir hendi gagnvart þriðja manni sem gerir kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu ökutækis. Það virðist því á misskilningi byggt þegar segir í athugasemdum við frumvarpið um 13. gr. þess að það sé nýmæli að leggja til að ábyrgð vátryggingafélags á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda falli niður frá því tímamarki er tilkynning er send Umferðarstofu um að vátrygging sé fallin úr gildi í stað þess að hún gildi í mánuð frá þeim tíma er tilkynning berst líkt og með ábyrgðartryggingu ökutækis. Í stað þess að hér sé um nýmæli að ræða er verið að skerpa á þeim reglum og framkvæmd þeirra sem nú gilda um niðurfellingu ábyrgðar vátryggingafélags þegar um er að ræða slysatryggingu ökumanns og eiganda, enda, eins og segir í athugasemdunum, þykir ekki eðlilegt að eigandi eða ökumaður óvátryggðs ökutækis njóti þeirrar sérstöku vátryggingar sem slysatrygging ökumanns og eiganda felur í sér. SFF kalla eftir því að slík árétting komi inn í álit nefndarinnar með málinu.

#### 14. gr. Tjón af völdum óþekktra og óvátryggðra ökutækja

Regla 4. mgr. 1. gr., tilskipunar 88/357/EEC, felur það í sér að aðildarríki eru skylduð til að koma á fót eða löggilda sérstakan uppgjörsaðila til að annast greiðslu bóta, að minnsta kosti að því marki sem áskilið er að vátrygging taki til vegna líkams- eða munatjóns af völdum óþekktis eða óvátryggðs ökutækis. Þó er heimilt að takmarka eða undanskilja bætur vegna munantjóns sem rekja má til óþekktra ökutækja. Rökin fyrir þeirri heimild er að koma í veg fyrir vátryggingasvik.

Í 2. gr. fimmtu ökutækjatilskipunarinnar (tilskipun 2005/14/EB) er kveðið á um takmörkun undanþáguheimildarinnar. Ekki er lengur heimilt að undanskilja bætur fyrir munatjón sem óþekkt ökutæki hefur valdið tjónþola ef vegna sama tjónsatviks eru greiddar bætur fyrir verulegt líkamstjón. Ástæða takmörkunarinnar var að fyrra ákvæði gat í ákveðnum tilvikum komið í veg fyrir að tjónþoli fái sanngjarnar bætur. Tilskipunin veitir þó heimild til að kveða á um eigin áhættu tjónþola að fjárhæð allt að 500 evrur, einnig kemur fram í tilskipuninni að það skuli ákveðast í landsrétti hvað teljist verulegt líkamstjón. Ökutækjatilskipunin felur í sér lágmarkskröfur. en ákvæði 1. mgr. 14. gr. frumvarpsins felur í sér víðtækari rétt tjónþola en ákvæði tilskipunarinnar fela í sér.

SFF telja að með því að gera kröfu um verulegt líkamstjón sé dregið úr hættunni á vátryggingasvikum og leggja SFF til eftirfarandi breytingu á 1. mgr. 14. gr. :

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. skulu sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur fyrir líkamsáverka eða missi framfæranda vegna slyss hér á landi ef ætla má að tjónið hafi hlotist af notkun óþekktis ökutækis. Greiðist bætur fyrir verulegt líkamstjón skulu jafnframt greiðast bætur fyrir munatjón vegna sama tjónsatviks.

Athygli er vakin á því að fyrir Alþingi liggur einnig frumvarp til umferðalaga, mál 656. Í 3. gr. frumvarps til laga um ökutækjatrýggingar er vísað í skilgreiningar í framangreindu frumvarpi til umferðalaga. Það er því mjög mikilvægt að meðferð þessara tveggja máli haldist í hendur og að þau taki bæði gildi á sama tíma.

SFF eru hvenær sem er tilbúin að koma á fund nefndarinnar til að skýra sjónarmið sín frekar, verði þess óskað.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka fjármálafyrirtækja



Vigdís Halldórsdóttir

f.h. Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi



Jón Ólafsson