

Alþingi
Erindi nr. P 140/2619
komudagur 23.5.2012

Nefndasvið Alþingis
b.t. Sigrún Helga Sigurjónsdóttir
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.

Reykjavík 23. maí 2012

Efni: Umsögn Jeppavina, hagsmunasamtaka súpereppaeigenda í ferðapjónustu við mál nr. 733. Frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar.

I. Almenn

Vísað er til erindis háttvirtrar Efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis dagsett 11 maí s.l. þar sem óskað er umsagnar Jeppavina um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar.

Um efni frumvarpsins.

Jeppavinir fagna því að um málaflokkinn séu sett sérlög í stað þess að vera kafli í umferðalögum. Hins vegar eru alvarlegir ágallar á frumvarpinu sem taka þarf til endurskoðunar.

II. Um einstakar greinar frumvarpsins.

Í 4. gr. lagafrumvarpsins segir m.a. „Ábyrgðarmaður ökutækis, sbr. 6. gr., sem notað er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki.“ Er þetta regla sem hefur verið í gildi til langs tíma. Engu að síður er það skoðun Jeppavina að þetta ákvæði þyrfti að endurskoða með það í huga að skipta ábyrgðinni eða ábyrgðin falli á þann sem raunverulega veldur tjóninu. Komið geta upp atvik þar sem mistök þess sem dreginn er valdi tjóni. Meginreglan ætti að vera sú að tjónvaldur beri ábyrgðina óháð því hver dró eða hver er dreginn.

Þó þessi regla hafi verið við lýði í langan tíma þá fjölgar þeim atvikum þar sem menn hafna því að veita aðstoð vegna þeirrar áhættu að þeir beri ábyrgð á tjóni sem engu að síður má rekja til mistaka þess sem byggur aðstoðina.

Í 8. gr. er fjallað um slysatryggingu ökumanns og eiganda og lagt til takmörkun á gildissviði hennar frá því sem nú er. Er nú lagt til að gildissvið tryggingarinnar takmarkis við notkun ökutækisins í almennri umferð en skv. skilgreiningu í 3. gr. frumvarpsins þá telst almenn umferð „Öll meðferð ökutækja og önnur umferð á vegum sem opnir eru almenningi.“

Jeppavinir gera alvarlegar athugasemdir við þessa grein frumvarpsins. Skv. þessari skilgreiningu á almennri umferð er t.d. ljóst að tryggingin gildi ekki á einkavegum svo sem þeim sem liggja upp að sumarhúsum eða einkalöndum. Aki menn út fyrir veg, t.d. inn á tún eða tjaldstæði fellur tryggingin jafnframt úr gildi. Vegakerfi hálendisins er ennfremur þannig að merkingar eru takmarkaðar og oft óljóst hvort verið sé að aka á vegi sem skráður er opinn almenningi eða t.d. á slóð eftir bændur sem notaðir eru til smölunar eða aðra vegi sem ferðast hefur verið um árum saman en aldrei hafa lent á kort eða verið skráðir. Það getur því orðið erfitt fyrir almenning að átta sig á því hvort verið er að aka veg sem trygging gildir á eða ekki. Ennfremur er ljóst að allur akstur utan vega s.s. eftir veiðislóðum, niður að

fjöruborði og á „snævi þakinni og frosinni jörðu“ mun falla utan þessarar tryggingar. Telja Jeppavinir að slík takmörkun á gildissviði tryggingarinnar sé óásættanleg og til þess fallin að valda óöryggi um það hvort og þá hvenær ökumenn og eigendur eru tryggðir. Meðlimir Jeppavina hafa atvinnu af því að aka ferðamönnum á snævi þakinni og frosinni jörðu utan alfaraleiða. Sú starfsemi felur ekki í sér áhættuhegðun af neinu tagi enda um farþegaflutninga í atvinnuskyni að ræða. Jeppavinir hafna því þeirri fullyrðingu að þeirra félagsmenn séu í áhættuflokki umfram það sem gengur og gerist í almennri umferð. Sú takmörkun sem hér er lögð til snertir því alla ökumenn súperjeppa og tekur ekki einungis til áhættuhegðunar eða ökumanna torfærutækja heldur einnig þeirra sem hafa atvinnu af fólksflutningum á ferðamönnum. Það er því viðbúið að hver einasti eigandi ökutækis í súperjeppa akstri þurfi að kaupa viðbótartryggingu ef hann ætlar að vera tryggður við, því má velta því fyrir sér hver tilgangur þessarar þrengingar er annar en að stuðla að hækkun iðgjalda þeirra. Ennfremur benda Jeppavnir á að engin gögn hafa verið lögð fram til rökstuðnings því sem fram kemur í greinargerðinni að iðgjöld ökumanna í áhættuakstri séu lægri en útgjöld vegna tjóna þess hóps.

Í greinargerð með frumvarpinu er jafnframt fjallað um það að tegundum ökutækja hafi fjölgað mikið frá því gildandi umferðarlög tóku gildi og vandséð sé hvaða rök eigi að liggja að baki því að notendur ökutækja sem notuð eru við tómsundur en ekki til hefðbundinna samgangna njóti svo víðtækrar váttryggingaverndar. Ef mörk váttryggingaverndar eiga að liggja milli tómsundanothunar eða hefðbundinna samgangna má velta því fyrir sér hvar slík mörk eiga að liggja. Einnig má benda á það að akstur á snjó er orðinn nokkuð almennur og orðinn hluti af almennum ferðamáta almennings, rétt eins og akstur um hringveginn í sumarleyfi. Rökstuðningurinn fyrir þessari þrengingu tryggingaverndarinnar eru því í besta falli rökleysa eins og hún kemur fram í greinargerðinni.

Ennfremur má benda á að þrengin váttryggingaverndarinnar í 8 gr. gengur gegn markmiðum þeim sem fram koma í 1. gr. frumvarpsins, sem er að auka umferðaröryggi allra vegfarenda, en eins og bent hefur verið á hér að ofan þá mun þessi þrenging eins og hún er sett fram snerta nánast allan almenning og því vandséð að þrengingin sé til þess fallin að auka umferðaröryggi. Að auki má benda á 2. gr. frumvarpsins sem segir að lögin gildi um ökutækjatrýggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst að notkun ökutækja. Notkunin er ekki takmörkuð við akstur á almennum opnum vegum, heldur fellur öll notkun ökutækja undir gildissvið laganna.

III. Annað

Athugasemdir þessar eru ekki tæmandi en að svo komnu máli hafa Jeppavinir ekki aðrar athugasemdir við frumvarpið en áskilja sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum.

Jeppavinir lýsa sig jafnframt reiðubúin til að funda um málefnið sé þess óskað.

Virðingarfyllst,

