

Alþingi
Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 140/2634
komudagur 24.5.2012

Akureyri 24. maí 2012

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingu (heildarlög),
733. mál**

Frá:
Landssambandi Íslenskra Vélsleðamanna (LÍV)
og
Mótorhjóra og snjósleðasambandi Íslands (MSÍ)

Ágætu nefndarmenn,
Mér var falið af ofangreindum félagasamtökum að koma á framfæri umsögn um ofangreint mál. Fyrir afsakanlegan misskilning þá höfðu samtökin ekki samband við mig fyrr en í morgun en skilafrestur var til miðnættis í gær. Því kemur umsögnin ekki fyrr en nú og er beðist forláts á því.

5. gr. skipting tjóns.

Æskilegt er að hafa í lögunum ákvæði um skiptingu tjóns þegar sök er ekki til að dreifa, þ.e. hvernig skiptist tjón þegar hlutlæg ábyrgð hvílir á öllum/báðum tjónþolum en hvorugum/engum verður kennt um tjónið. Dæmi: ökutæki lendir á öðru vegna vindhviðu eða bilunar í því sem engum verður um kennt. Ber þá t.d. hvor sitt eigið tjón eða skiptist heildartjónið jafnt á þá báða eða jafnvel aðrir möguleikar.

8. gr. Slysatrýgging ökumanns og eiganda.

1. Félögin eru á móti því að slysatrýgging ökumanns sé takmörkuð með þeim hætti að hún gildi bara í almennri umferð. Almenn umferð er skv. 3. gr. öll meðferð ökutækja og önnur umferð á vegum sem opnir eru almenningi.
2. Í frumvarpinu kemur fram að takmörkun á gildissviði ökumannstryggingarinnar sé stefnt til höfuð svokölluðum tómsfundatækjum. Orðalagið í lögunum er hins vegar miklu víðtækara en það að það taki bara til tómsfundatækja sem notuð eru á lokuðum svæðum í keppnum. Lagaákvæðið er því ekki í samræmi við vilja löggjafans og því ber þegar af þeirri ástæðu að fella þetta í burtu og skoða málin betur áður en í óefni verður komið.

3. **Það eru vond rök að fella út ökumannstrygginguna vegna þess að tæki eru notuð í tómsundum.** Bifreiðar eru notaðar í tómsundum í ríkum mæli og kannski aðallega. Landsmenn ferðast í bílum sínum og nota þá til að færa sig á milli staða í sínum frítíma. Það má fullyrða að einkabifreiðar landsmanna eru að langmestu leyti notaðar í tómsundum þeirra en ekki í vinnu. Þó er ekki ætlunin að fella út ökumannstryggingu af einkabifreiðum landsmanna. Því er ekki meiri ástæða til að fella út ökumannstryggingu af t.d. snjósleðum eða vélhjólum sem talin eru „tómsundatæki“. Hins vegar er lagatextinn ekki bundin við tæki heldur notkun. Því mun ökumannstryggingin í sumum tilfellum líka falla burt af einkabifreiðum þó það sé ekki ætlun löggjafans.
4. **Ákvæðið er óljóst.** Skv. ákvæðinu eru öllum skylt að kaupa ökumannstryggingu sem aka í almennri umferð. Óvissa skapast hins vegar þegar ökutækið er notað á svæði þar sem almenn umferð er ekki til staðar, þá virðist ökumannstryggingin ekki gilda lengur, t.d. þegar jeppabifreið er ekið um snævipakið land utan vega, eða þegar einkabílnum er ekið heim að sumarbústað á vegi sem er venjulega lokað með keðju? eða á vegi milli útihúsa og sveitabæjar? eða heim að veiðiheimilinu? eða bílastæði við einbýlishús? Sama er þegar vinna fer fram við slíkar bifreiðar lestun og losun utan vega eða utan almennrar umferðar þá gildir ökumannstryggingin ekki lengur. Skv. frumvarpinu á að þrengja gildissvið ökumannstryggingarinnar þannig að hún taki einungis til ökumanna sem stjórna ökutæki í almennri umferð. Ef tjón verður utan vegar eða á vegi sem ekki er opin almenningi er því ekki um slys að ræða í almennri umferð og tjónið fellur óbætt utan við váttrygginguna.
5. Ökumenn eru áfram skyldir til að kaupa ökumannstryggingu en hún gildir ekki alls staðar. Slíkt er ekki heppilegt.
6. **Staðan verður þá sú að allir fá fullar bætur nema váttryggingartakinn ef hann er ökumaður þá fær hann ekkert, jafnvel þó honum verði ekki um slysið kennt.** Dæmi jeppabifreið er ekið á jökli. Slys verður og farþegar og ökumaður slasast. Allir fá fullar bætur nema ökumaðurinn jafnvel þó honum verði ekki um slysið kennt.
7. Ef ökumaður er ekki eigandi/váttryggingataki og veldur slysinu en ekki af ásetningu eða stórkostlegu gáleysi þá fær hann fullar bætur þó slysið verði utan vega á snævipökku landi. Ástæðan er sú að eigandi ökutækisins ber að bæta allt tjón sem verður af völdum tækisins, þ.e. hann ber hlutlæga ábyrgð á öllu tjóni af völdum ökutækisins. Hann ber því ábyrgð á tjóni sem ökumaðurinn verður fyrir og það tjón er því bætt úr ábyrgðartryggingunni.

8. Ef ökumaðurinn er eigandi tækisins þá fær hann engar bætur því hann fær aldrei bætur úr eigin ábyrgðartryggingu og ökumannstryggingin tekur ekki til þess ef hann er utan almennrar umferðar.
9. Ef váttryggingartakinn er farþegi í eigin bíl en hefur fengið annan til að aka bifreiðinni utan almennrar umferðar þá fær hann engu að síður fullar bætur því enn verður í fullu gildi slysatrygging eiganda ökutækisins þó slysatrygging ökumanns sé þrengd.
10. Í tugi ára hafa tryggingar- og ábyrgðarreglur umferðarlaga verið í mótnun. Reynt hefur verið að einfalda reglurnar og stoppa upp í göt í þeim. Móta þær þannig að þær verði sanngjarnar og allir fái bætur alltaf en ekki bara sumir stundum. Þetta tókst að lokum eftir mikla baráttu. Það er mikil afturför ef þetta ákvæði verður að lögum. Eins og sjá má hér að framan þá flækjast málin verulega og menn fara jafnvel að skiptast á bílum á hálendinu, eða gerast farþegar í eigin ökutæki, til að fá tryggingarvernd og ekki leiðir það til meira öryggis. Af þessu má sjá að í hreinar ógöngur stefnir ef þetta ákvæði er samþykkt.
11. Ökumannstryggingin yrði takmörkuð en erfitt getur verið að taka tillit til þess við ákvörðun iðgjalds og trúlega ekki ætlunin.
12. **Allir sem aka ökutækjum utan vega yfir snævipakta jörð þurfa að vera ökumannstryggðir. Ef ákvæðið verður að lögum hverfur sú tryggingarvernd.** Alveg sömu rök eru fyrir því að ökumannstrygging sé á vélsleðum og bifreiðum. Tómstundarökin eiga ekki við. Vélsleðar eru oft notaðir í tómstundum rétt eins og bifreiðar en mjög oft eru þeir notaðir í öðrum tilgangi, t.d. björgunarsveitir, rafmagnsveitur, landverðir, bændur og fjölmargir aðilar nota vélsleða sem atvinnutæki. Það er því ekki ástæða til að taka ökumannstrygginguna af vélsleðum frekar en af bifreiðum.
13. **Skráningarskyld vélknúin ökutæki.** Talið var á sínum tíma að rík ástæða væri til að gera það að lagaskyldu að ökumannstrygging sé á slíkum tækjum. Ástæðan var hættueiginleikar tækisins og rík ástæða til tryggingar. Allar þær ástæður eru enn í gildi og eiga við þessi tæki hvort sem þau eru notuð í tómstundum eður ei.
14. **Í frumvarpinu segir að ekki verði séð að gild rök séu til að notendur ökutækja í tómstundum njóti tryggingaverndar umfram þá sem nota báta eða svifdreka í sínum tómstundum.** Það eru reyndar gild rök til þess en þó svo væri ekki þá myndi það alls ekki leiða til þess að svipta ætti annan hópinn tryggingarvernd sinni. Er verið að gæta einhvers konar jafnræðis með þessu? Væri þá ekki nær að gefa hinum kost á að auka tryggingarverndina? Það er þjóðhagslega hagkvæmt að deila áhættu í

samfélaginu og auka tryggingar frekar en að stóla á almanna tryggingar og lífeyrissjóðakerfið.

- 15. Í frumvarpinu segir að iðgjöld standi ekki undir tjónum, þá væntanlega af „tómstundatækjum“.** Aðferðin til að koma til móts við þetta er ekki að fella trygginguna burtu. Ástæða er til að upplýsa hvað ökumannstrygging á vélsleða eða torfærutæki myndi kosta ef hún verður valkvæð og hvað ábyrgðartrygging muni kosta.
- 16.** Það er ekki sanngjarnt að fella tryggingar eins hóps út með þessum hætti, eða má búast við að ökumannstrygging ungra ökumanna verði felld niður með sömu rökum?
- 17.** Fáheyrnt er að á ábyrgðartryggingu reyni vegna vélsleða eða torfærutækja. Var upplýst hver iðgjöldin ættu að vera ef gert er ráð fyrir að á trygginguna reynir næstum aldrei? Hver yrðu þá iðgjöld af ábyrgðartryggingu sem reynir næstum aldrei á og svo frjálsum ökumannstryggingum hjá tryggingarfélögunum? Verður einhver gjaldbreyting og ef ekki hvers vegna er verið að skapa þessa óvissu með þessum hætti? Óvissan nær miklu lengra en bara til ökumanna „tómstundatækja“.
- 18. Ungir ökumenn.** Ungir ökumenn hafa heimild til að fá undanþágu frá aldursskilyrðum til að aka vélsleðum og vélhjólum. Æskilegt er að lagaskylda sé til að slíkir ökumenn sé ávalt ökumannstryggðir.
- 19. Ábyrgð íþróttafélaga.** Ef ökumannstrygging verður valkvæð verða sumir akandi án ökumannstrygginga. Ef slys verða á svæðum íþróttafélaga og tjónþoli er ekki tryggður þá mun verða skoðað hvernig aðstæður eru á svæðum félaganna, þ.e. eiga þau sök á slysinu. Skaðabótamál verða höfðuð gegn íþróttafélögunum og þau þurfa að verjast og tryggja sig með ábyrgðartryggingum. Þetta mun auka kostnað þeirra og þau jafnvel leggjast niður af þessum sökum. Ökumannstryggingin tæmir hins vegar bótarétt þannig að aldrei kemur til þess að reyni á mögulega bótaskyldu íþróttafélaganna.
- 20. Dómstólar þurfa að skýra ákvæðið.** Mjög dýrt er að setja óljós ákvæði í lög því málum fyrir dómstólum fjölgar og það kostar samfélagið mikið fé.

Virðingarfyllst,
f.h. LÍV og MSÍ

Þorsteinn Hjaltason, hdl. og
aðjúntk í skaðabótarétti við Háskólann á Akureyri