



Bolungarvík, 25. febrúar 2013.

Nefndasvið Alþingis,
efnahags- og viðskiptanefnd.

Netfang: nefndasvid@althingi.is

Alþingi
Erindi nr. P 141/1752
komudagur 25.2.2013

Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, þingmál nr. 439 á 141. löggjafarþingi, þingskjal nr. 548.

Embætti sýslumannsins í Bolungarvík veitti á sínum tíma umsagnir um frumvörp til laga um ökutækjatrýggingar sem komu til meðferðar á 139. löggjafarþingi og nokkuð breytt á 140. löggjafarþingi þótt ekki hafi þau orðið að lögum. Lutu þær umsagnir einkum að viðurlögum og úrræðum ef lögmælt iðgjald ábyrgðartryggingar ökutækis væri ekki greitt. Var efni frumvarpanna um þetta lagað að ábendingum embættisins að talsverðu leyti, líkt og það frumvarp sem hér er til umræðu ber með sér og því ekki ástæða til að gera sérstakar athugasemdir við það, enda vel úr garði gert að því er best verður séð. Er vísað til þessara umsagna eftir því sem við á. Rétt þykir þó að fjalla lítillega um tvö atriði. Annars vegar um meðferð mála eins og henni er nú háttað eftir að váttryggingarfélag hefur sagt eiganda ökutækis upp lögboðinni tryggingu ökutækis og sent tilkynningu þar um til Umferðarstofu og þann ávinning sem ný lög gætu haft í för með við meðferð máls. Einnig verður lítillega farið yfir talnaefni þessu tengt. Hins vegar verður vikið að nokkrum atriðum í þeim umsögnum sem borist hafa við frumvarpið frá öðrum aðilum.

I.a

Eins og áður hefur komið fram verður að telja ymsu ábótavant við gildandi lagaúrræði og viðurlög sem eigendur ökutækja sem skráð eru „í umferð“ í ökutækjaskrá Umferðarstofu sæta og tilkynnt eru sem óváttryggð. Samkvæmt umferðarlögum nr. 50/1987, þar sem núgildandi ákvæði um ökutækjatrýggingar er að finna, er lögreglu ætlað að annast eftirfylgni með að óváttryggð ökutæki séu ekki í umferð. Er þá miðað við upplýsingar um óváttryggð ökutæki skv. upplýsingum sem Umferðarstofa varðveitir og lögregla getur nálgast á lokuðum vef stofnunarinnar. Áður sendi Umferðarstofa lista yfir öll óváttryggð ökutæki, skipt eftir lögregluumdæmum, til einstakra lögreglustöðva og miðaðist listinn við lögheimili skráðs eiganda. Eftir því sem næst verður komist ná upplýsingarnar sem lögreglan hefur aðgang að yfir öll þau rúmlega 5.000 ökutæki sem hafa stöðuna „óváttryggt“ án tillits til þess hvenær upphaflega var tilkynnt um þau en upplýsingarnar berast rafrænt úr svonefndum „tryggingabanka“, sem rekinn er af váttryggingafélagunum, í gagnagrunn Umferðarstofu án þess að Umferðarstofa komi þar nærri að heitið geti. Gerir það erfiðara um vik að fá yfirsýn um nýjar eða nýlegar tilkynningar og að finna t.d. hversu mörg ökutæki eru tilkynnt sem óváttryggð í hverjum mánuði. Sýnist þeirra upplýsinga ekki verða aflað með góðu móti nema fá þær hjá hverju og einu váttryggingafélagi. Telst hér þurfa að ráð bóta á.

Lögreglu ber að sekta eiganda fyrir vanrækslu sína og er samkvæmt fengnum upplýsingum að jafnaði miðað við að ekki sé sektað nema lögregla hafi áður fjarlægt skráningarmerki af

ökutæki, en allur gangur er á hversu vel gengur að hafa upp á ökutækjunum og hversu mikið frumkvæði og hversu mikla vinnu einstök lögregluembætti leggja í til að hafa upp á þeim. Þá virðast töluverð vanhöld á að refsað sé fyrir þessa háttsemi (sektað), enda getur verið þungt í vöfum að leggja á og koma fram innheimtu á sektum gagnvart ýmsum aðilum sem skráðir eru sem eigendur. Má þar nefna lögaðila, dánarbú, þrotabú, áhugamannafélög, aðila búsetta erlendis o.s.frv. auk þess sem sektarfjárhæðin er aðeins almenn krafa og því mun meiri erfiðleikum bundið að innheimta hana, jafnvel þótt heimilt sé að ákveða fangelsi í tvo eða fleiri sólahringa (fer eftir fjárhæð sektar) sé um sektargerð áritaða af dómara eða dóm að ræða, en ef hún væri með lögveði í ökutækinu. Þá getur það skapað óvissu ef váttryggingin er greidd fljótlega eftir að kærúmal er farið af stað. Sektamörk eru afar lág, en sektir skv. reglugerð nr. 930/2006 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim sem nú er í gildi eru á bilinu 10.000 - 30.000 kr. auk þess sem ákvæðið sem mælir fyrir um þessar sektir telst ekki skýrt orðað „93. gr. (umfl.) „Váttryggingarskylda vanrækt 10.000 - 30.000“ (kr.). Í þeim fáu dómum sem gengið hafa fyrir brot á þessum ákvæðum þar sem aðili hefur ekki gengist undir sektarboð virðist miðað við þessi mörk og má sjá nýlegt dæmi þess að aðili hafi verið dæmdur á grundvelli ákæru fyrir vanrækslu á váttryggingaskyldu í allt að 15 mánuði og sætti hann sekt að fjárhæð 10.000 kr. Embætti lögreglustjóra höfuðborgarsvæðisins hefur skv. upplýsingum undirritaðs ekki svo árum skiptir ákært fyrir þessa háttsemi eina og sér þótt sektir séu lagðar á þar sem það telst rétt og virðist því að ekki sé fullt samræmi milli lögregluembættanna um meðferð þessara mála. Með nýju fyrirkomulagi eins og gert er ráð fyrir í frumvarpinu beindist innheimtan hins vegar fyrst og fremst að ökutækinu.

Ljóst má vera að gallar núverandi kerfis eru umtalsverðir og fela í sér ósamræmi og mismunun milli borgaranna að því er varðar hvort og hvenær skráningarmerki eru fjarlægð af óváttryggðu ökutæki eftir að tilkynning berst frá váttryggingafélagi og þar með bann lagt við notkun þess, sem og ósamræmi hvenær og hvort sektum er beitt og eftir atvikum ákært. Núgildandi fyrirkomulag felur oft á tíðum í sér talsverða vinnu fyrir lögreglu að skrá mál og gera skýrslur um þau, leggja á sektir, fylgja innheimtu þeirra eftir eða eftir atvikum fara með mál fyrir dóm. Vinna sem reynslan hefur sýnt að ekki eru alltaf tók á að sinna vegna anna við önnur og væntanlega brýnni mál. Fyrirkomulag sem þetta leiðir til óskilvirkni og mismununar þannig að fjöldi ökutækjaeigenda virðist ekki sæta viðurlögum af neinu tagi jafnvel svo mánuðum og jafnvel misserum skiptir. Er full ástæða til að hafa áhyggjur af að gildandi fyrirkomlag dragi úr trausti og virðingu fyrir reglum samfélagsins.

Hið nýja vantryggingagjald, ef að lögum verður, sem leggst á eiganda í stað lögreglusekta verður einnig með lögveði í ökutæki með því hagræði sem því fylgir og er við það miðað að það leggjast jafnt á alla eigendur ökutækja nánast um leið og tilkynnt er að váttryggingu sé sagt upp. Eigendur ökutækja „hagnast“ ekki lengur á að vanrækja váttryggingaskyldu sína þótt þau gjöld sem leggjast á fari ekki til váttryggingarfélaganna. Skal minnt á að þegar skyldubundinni váttryggingu hefur verið sagt upp og það tilkynnt Umferðastofu á enginn lengur kröfu á eigandann um greiðslu iðgjalds og ekur hann því „frítt“ í þeim skilningi eftir það þótt hann taki vissulega nokkra áhættu ef hann veldur bótaskyldu tjóni og getur lent í því að sameiginlegur vettvangur váttryggingarfélaganna, Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf., geri kröfu á hendur honum um endurgreiðslu bótaskylds tjóns sem hlotist hefur af ökutæki hans og þær hafa þurft að greiða tjónþola. Með tilkomu vantryggingagjaldsins er þó a.m.k. girt fyrir að eigendur geti hagnast fjárhagslega á að tryggja ekki ökutæki sín eins og nú er.

Þótt ekki liggi fyrir upplýsingar um þær fjárhæðir sem innheimtast í sektir fyrir brot á ákvæðum umferðarlaga um váttryggingar ökutækja má telja líklegt að þær séu óverulegar og mjög ólíklegt að heildarfjárhæð þeirra nái yfir 2-3 milljónum króna á ári.

Með því að afnema eiginlegt refsinaemi þessarar háttsemi þannig að sektað skuli fyrir að vanrækja greiðslu og sú sekt innheimt sparast mikil vinna og tími lögreglu og eftir atvikum ákærvalds og dómstóla, tími sem flestir geta verið sammála um að sé betur varið í annað. Eina vinna lögreglu með nýju fyrirkomulagi væri að fjarlægja skráningarmarki ökutækjanna og skrá upplýsingar um það.

Hér má einnig taka fram að án efa eru talsverðar fjárhæðir tapaðar í ógreitt iðgjald, sem tryggingafélögin hafa leyft mönnum að safna áður en ökutækið var tilkynnt til Umferðarstofu en misvel getur gengið að innheimta iðgjöldin hjá eigendum ökutækja. Þau iðgjöld sem með þessu tapast enda í raun á þeim iðgjaldagreiðendum sem standa í skilum með sín iðgjöld. Ógreitt iðgjald til váttryggingafélags er skv. gildandi lögum almenn krafa gagnvart eiganda ökutækis sem ekki nýtur lögveðs í ökutæki þótt gera megi fjárnám fyrir því hjá eiganda beint, þ.e. án þess að fyrst þurfi að fá dóm eða staðfesta sátt. Með gildistöku frumvarpsins nyti váttryggingaiðgjald lögveðs í ökutæki sem auka ætti mjög líkur á að það fái greitt.

Að öllu þessu athuguðu er eindregið mælt með að frumvarpið verði samþykkt sem lög og gildistaka þess höfð sem fyrst. Mætti jafnvel huga að því að gildistaka 12. gr. yrði höfð fyrir en annarra ákvæða, ef dráttur verður á að frumvarpið taki gildi, til að hefjast megi sem fyrst handa við að koma á breyttu fyrirkomulagi. Sérstaklega skal bent á að óvarlegt verður að telja, úr því sem komið er, að láta gildistöku þessara laga fylgja gildistöku nýrra umferðarlaga, a.m.k. ekki að því er varðar 12. gr. eins og rætt hefur verið, en fátt bendir til að þau verði afgreidd á þessu þingi. Skal þess getið að þegar undirritaður kynnti á sínum tíma tillögur um upptöku vanrækslugjalds sem lagt skyldi á eigendur ökutækja sem vanræktu að færa ökutæki til lögmæltrar skoðunar var ekki talið tímabært að taka það gjald upp meðan unnið væri að heildarendurskoðun umferðalaga, sem enn hefur ekki verið lokið í formi nýrra laga. Niðurstaðan varð þó sú að gjaldið var lögfest á árinu 2008 og hófst álagning þess í apríl 2009. Hefur framkvæmd hennar og innheimtu gjaldsins um flest tekist vel og það ýtt við fjölmörgum eigendum ökutækja að færa þau til lögmæltrar skoðunar á réttum tíma, og auk þess skilað talsverðum tekjum í ríkissjóð þótt það sé aukaatriði í þessu sambandi og væntanlega sparað vinnu lögregluyfirvalda við sektaálagningu og sektainnheimtu eins og áður var, vinnu sem var raunar farinn að mæta afgangi síðustu ár. Má fastlega gera ráð fyrir að í talsvert óefni væri komið varðandi fjölda óskoðaðra ökutækja ef ekki hefði verið ráðist í breytt fyrirkomulag og er þó enn nokkuð um að eigendur ökutækja vanræki þessa skyldu sína.

I.b

Til glöggvunar eru hér birtar tölulegar upplýsingar sem tekist hefur að afla um óváttryggð ökutæki og um beitingu þeirra úrræða sem viðhafa skal til að hamla þeirri háttsemi en af einhverjum ástæðum virðist enginn einn aðili búa yfir skýrum upplýsingum um fjölda þeirra ökutækja sem tilkynnt eru Umferðarstofu sem óváttryggð t.d. í hverjum mánuði, sem áður segir. Aðeins hefur tekist að fá upplýsingar um fjölda þeirra tilkynninga sem borist hafa úr svonefndum „tryggingabanka“ um óváttryggð ökutæki sem enn hafa ekki verið afturkallaðar. T.d. sýna tölur fyrir árið 2012 aðeins þau ökutæki sem enn eru óváttryggð og tilkynningar hafa ekki verið afturkallaðar fyrir en ekki heildarfjöldi tilkynninga sem bárust fyrir það ár. Sama er um árið 2013. Nefnt skal að ólíklegt verður að telja að stór hluti þessara ökutækja sé í notkun þótt skráður sé „í umferð“ í ökutækjaskrá. Þá eru þau ökutækin sem enn eru skráð óváttryggð frá fyrstu 10 árunum eða svo sennilega fæst til en enginn virðist hafa að því frumkvæði að fá

Þau afskráð úr ökutækjaskrá. Fjöldi ökutækja sem skráð eru sem óvátryggð miðað við 20. febrúar 2013 er sem hér segir:

Ár tilk.	Fjöldi	Ár tilk.	Fjöldi
1993	9	2003	142
1994	17	2004	335
1995	89	2005	235
1996	55	2006	159
1997	19	2007	184
1998	15	2008	312
1999	49	2009	348
2000	56	2010	395
2001	66	2011	481
2002	111	2012	1.435
		2013	658

Heildarfjöldi óvátryggðra ökutækja samkvæmt þessu er 5.171 og þar af eru 4.125 niðurfellingar vegna vanskila samkvæmt upplýsingum sem fylgdu þessum tölum. Athygli vekur að þegar þetta er ritað eru tilkynningar frá þessu ári, þ.e. þeim rúmlega eina og hálfu mánuði sem liðinn er af árinu 2013, um ógreidd vanskil iðgjalds sem leitt hafa til uppsagnar váttryggingafélags á tryggingu um 658 talsins.

Miðað við þær tölur sem embættið hefur undir höndum um afskipti lögreglu af óvátryggðum ökutækjum virðist allur gangur á því hvernig lögregla framfylgir ákvæðum umferðarlaga í þessum efnum, enda oft erfitt við að eiga. Samkvæmt eftirfarandi upplýsingum frá ríkis-lögreglustjóraembættinu 20. febrúar 2013 voru brot á ákvæðum umferðarlaga um váttryggingu ökutækja skráð til meðferðar á árinu 2012 sem hér segir:

Tafla 1. Ferill brota á váttryggingaskyldu 2012.

	Fjöldi mála	%
Ákærumeðferð	28	5,7
Deild	66	13,4
Dómsáritun	23	4,7
Í rannsókn	3	0,6
Rannsókn hætt - hjá ákærvaldi	79	16,1
Rannsókn hætt - hjá lögreglu	104	21,2
Sekt greidd	88	17,9
Sektargerð samþykkt	16	3,3
Sektarmeðferð	41	8,4
Sent t. dómsáritunar	11	2,2
Skráð	5	1,0
Skýrsla rýnd	1	0,2
Skýrslugerð	6	1,2
Til afgreiðslu	19	3,9
Vísað frá	1	0,2
Alls	491	100,0

Samkvæmt sömu heimild var fjöldi ökutækja sem skráningarkerki voru fjarlægð af sem hér segir á árunum 2009-2012:

Tafla 2. Fjöldi tilvika þar sem skráningarmerki er tekið af ökutæki árið 2012.

	2009	2010	2011	2012
Skráningarmerki tekin af ökutæki - bifreiðagjald ekki greitt	1	7	3	2
Skráningarmerki tekin af ökutæki - ekki staðið skil á váttryggingu	953	817	947	1.215
Skráningarmerki tekin af ökutæki - eigi fært til skoðunar þegar krafist er	1165	1178	1267	2.167
Skráningarmerki tekin af ökutæki - er til hættu fyrir umferðaröryggi	32	50	35	42
Skráningarmerki tekin af ökutæki - gjöld ekki greidd á réttum gjalddaga	3	3	0	0
Skráningarmerki tekin af ökutæki - ökutæki hættulegt í kjölfar umf.óhapps	273	228	237	188
Skráningarmerki tekin af ökutæki - nánar óskráð				2
Skráningarmerki tekin af ökutæki - alls	2427	2283	2489	2197

Svo sem sjá má var skv. þessum upplýsingum ekki nema hluti eigenda ökutækja sem vanræktu váttryggingaskyldu sína kærður fyrir brot á ákvæðum um vanrækslu á váttryggingu eða um 491 af þeim 1.215 sem áttu ökutæki sem skráningarmerki voru klippt af.

Samkvæmt upplýsingum frá Váttryggingafélagi Íslands hf. sem líklega er með þriðjung allra skráðra ökutækja hérlendis í tryggingu má miðað við fjölda ökutækja sem það félag tilkynnir uppsögn á gera ráð fyrir að samtals á bilinu 5.000 til 6.000 ökutæki séu tilkynnt sem óváttryggð á ári þótt skuld vegna margra þeirra sé án efa gerð upp fljótlega og tilkynning afturkölluð.

Ef gjald lagt á eiganda hvers ökutækis sem tilkynnt er að fjárhæð 10.000 kr. verður heildar-fjárhæðin miðað við fyrirliggjandi tölur um 50 til 60 m.kr. á ári. Gera má ráð fyrir að þessi fjárhæð geti orðið nokkru hærri ef gjaldið leggst á fyrir fleiri mánuði en einn á eigendur margra ökutækja og eins ef gjaldið verður herra á mörgum ökutækjum eða allt að 25.000 kr. Af sumum ökutækjum verður án efa greitt fljótlega og gengið frá nýrri ábyrðgartryggingu og tilkynning afturkölluð í framhaldinu en allt að einu legðist 10.000 kr. gjald á eiganda þess sem raunar lækkar um 50% ef gengið er frá málum innan tveggja vikna. Að þessu athugðu þykir mega áætla að rikissjóður geti haft af hinu nýja fyrirkomulagi allnokkrar tekjur og skal giskað á að það geti orðið allt að 100 m.kr. á ári fyrsta árið eða árin.

Til að sinna þessari innheimtu sýnist þurfa allt að þremur stöðugildum en um nokkuð flóknari innheimtu er að ræða en við innheimtu vanrækslugjalds svo dæmi sé tekið.

II.

Að því er varðar umsögn Fjármálaeftirlitsins, dags. 14. þ.m., skal tekið fram að ekki verður séð að það skipti miklu máli hvort stjórnvald sem ætlað er álagning og/eða innheimta gjaldsins sé tilgreint sérstaklega í lögnum. Það er t.d. ekki gert varðandi vanrækslugjald sem mælt er fyrir um í 67. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. lög nr. 65/2008 um breytingu á þeim lögum. Aðeins mælt fyrir um að kveðið skuli á um það í reglugerð. Er mælt fyrir um þetta hlutverk embættisins í 38. og 39. gr. reglugerðar um skoðun ökutækja nr. 8/2009. Ýmis innheimtuverkefni önnur eru ekki lögfest hjá einstaka embættum, má þar t.d. nefna ýmsar innheimtur sem sýslumaðurinn á Blönduósi fer með. Viss sveiganleiki skapast með því að geta ákveðið í reglugerð hver fari með nýtt verkefni sem þetta fremur en að festa það í lög enda hafi sá aðili sem falin er innheimtan nægilega þekkingu, kunnáttu og aðstæður til að sinna þessu hlutverki svo vel sé. Ganga verður út frá að það verði Umferðarstofa sem annist tilkynningar um niðurfellingu váttryggingar til þess aðila sem annast mun álagningu og innheimtu gjaldsins, þótt vissuleg kunni að vera tryggara að tilgreina þetta hlutverk

stofnunarinnar í ákvæðum 12. gr. frumvarpsins, sjá nánar á eftir í umfjöllun um athugasemdir Umferðarstofu.

Ekki verður séð að máli skipti við álagningu vantryggingagjalds hvort þeirra tveggja gjalda sem talin eru upp í 1. mgr. 11. gr. frumvarpsins og mislangir frestir sem þeim fylgja, leiða til þess að váttrygging fellur úr gildi. Aðalatriðið er að tryggingin er fallin úr gildi að uppfylltum þeim skilyrðum sem um hana gilda, váttryggingafélaginu ber að „... senda tilkynna um það til Umferðarstofu...“ eftir að váttryggingin er fallin úr gildi og á þeirri tilkynningu mun álagning og upphafstími vantryggingagjalds grundvallast. Sama á raunar við þótt váttrygging falli úr gildi af öðrum ástæðum skv. 1. mgr. 11. gr. Væntanlega eru tilkynningar váttryggingafélaganna til Umferðarstofu ekki sendar fyrr en fullreynt þykir að váttryggingataki muni ekki greiða eða ganga til raunhæfra samninga um greiðslu iðgjalds lögmættra trygginga eða uppfylla önnur þau skilyrði sem þarf til að váttryggingin haldist í gildi.

Það skal þó áréttað hér að tryggingarfélögin njóta samkvæmt frumvarpinu traustari úrræðis til að annast sjálf innheimtu vangoldinna iðgjalda ábyrgðartrygginga en áður þar sem iðgjöldin njóta nú lögveðs í ökutæki og óska má nauðungarsölu á ökutækinu beint á grundvelli þess. Tíminn verður þó að leiða í ljós hvernig og í hve ríkum mæli þau muni nýta sér þessa nýju heimild.

Í umsögn Fjármálaeftirlitsins er bent á að það þarfnist nánari skýringa hvort um hlutfallslegt gjald geti verið um að ræða ef vantrygging ökutækis varir í skemmri tíma en sem nemur einum mánuði. Eðlilegt verður að teljast, nema annað sé sérstaklega tekið fram, eins og raunar er komið inn á í lok 2. mgr. 12. gr. frumvarpsins að fullt gjald leggist á fyrir hvert byrjað tímabil, annað yrði illmögulegt í framkvæmd. Yrði upphaf hvers tímabils væntanlega miðað við ákvæði 8. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993, sem fjallar um útreikning frests.

Að því er varðar umsögn Samtaka fjármálafyrirtækja, dags. 13. þ.m., og hugtökin eigandi og umráðamaður, hefur t.d. vanrækslugjald ávallt verið lagt á eiganda einan, þ.m.t. eignaleigu-fyrirtæki þegar þau eiga í hlut. Hins vegar fá skráðir umráðamenn tilkynningu um álagninguna. Sýnist eðlilegt að sama verklag verði viðhaft varðandi vantryggingagjaldið.

Ekki verður tekin afstað til þess hér hvort rétt sé að aðrir en stofnanir ríkisvaldsins annast álagningu og innheimtu vantryggingagjalds og að gjaldið renni þá jafnframt annað. Þó er að mat undirritaðs rétt að byrja hina nýju álagningu og innheimtu eins og frumvarpið gerir ráð fyrir og að gjaldið renni í ríkissjóð enda ber ríkissjóður nokkurn kostnað af þessu, síðan mætti endurskoða þetta eftir einhvern tíma í ljósi fenginnar reynslu.

Í umsögn Samtaka fjármálafyrirtækja er nefndur sá möguleiki að eiganda eða eftir atvikum þriðja aðla verði í reglugerð fengin heimild til að fjarlægja skráningarmarki ökutækis eða beita örðum úrræðum til að aftra notkun þess. Minnt skal á að eftir að eiganda ökutækis hefur verið birt greiðsluáskorun vegna vangoldinna tryggingaiðgjalda eða vantryggingagjalds er heimilt að óska uppboðs hjá sýslumanni í umdæmi þar sem ökutækið verður selt, sem yfirleitt er sama umdæmi og lögheimili eiganda. Áritar sýslumaður beiðnina um heimild til sölu og að handhafa beiðninnar sé heimilt að fá sölumun (ökutækið) afhent til að færa það á uppboðsstað. Þetta er úrræði sem í raun bætist við það úrræði að lögregla skuli fjarlægja skráningarnúmer ökutækis til að aftra notkun áváttryggðs ökutækis. Með þessu ákvæði bætist því við nýtt úrræði til að koma óváttryggðum ökutækjum úr umferð og því rétt að fara varlega í að veita öðrum aðilum en lögreglu og þeim sem eru með áritaða heimild frá sýslumanni

heimildir til að fjarlægja ökutæki eða skráningarmerki þess - a.m.k. ekki fyrr en einhver reynsla er komin á það fyrirkomulag sem frumvarpið gerir ráð fyrir þótt vissulega komið það fyrir að það dragist talsvert að lögregla fjarlægji skráningarmerki.

Í umsögn Umferðarstofu, dags. 31. f.m. er beðist undan því hlutverki að vera milligönguaðili milli tryggingarféлага og álagningaraðila. Það er mat embættisins að brýnt sé að Umferðarstofa annist skráningu og miðlun nauðsynlegra upplýsinga um váttryggingu ökutækja hverju sinni og miðað verði við þær upplýsingar einar við álagningu vanrækslugjalds. Umferðarstofa býr yfir öflugum tölvukerfi (ökutækjaskrá) sem vel á að ráða við þetta verkefni. Þar eru þegar skráðar upplýsingar um stöðu váttryggingar ökutækja. Ef upplýsingar um uppsögn váttryggingar eiga að berast beint frá Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf (ABS) eða „tryggingabankanum“ til þess sem leggja mun gjaldið á er hætt við að misræmi geti skapast við upplýsingar í ökutækjaskrá um t.d. tímamörk álagningar o.fl. slík atriði. Telst brýnt og á allan hátt tryggara að allir aðilar sem að umferðarmálum og váttryggingu ökutækja koma hafi aðgang að og miði við sömu upplýsingar, þ.e. miði við það sem skráð er í ökutækjaskrá hverju sinni og í hvaða sambandi sem er um það hvort ökutæki telst váttryggt eða óváttryggt en ekki miða við það sem hugsanlega fer tryggingarfélagi og álagningaraðila á milli.

Þær upplýsingar sem þessu embætti berast úr ökutækjaskrá Umferðarstofu, sem þeim aðila sem annast álagningu vantryggingagjalds, hafa ávallt og nánast undantekningarlaust reynst réttar og áreiðanlegar og er fjöldi þeirra frá upphafi eða 1. apríl 2008 kominn um eða yfir 120.000. Án efa þarf að vinna einhverja undirbúnings- og forritunaryvinnu áður en Umferðarstofa getur tekið þetta að sér með formlegum hætti og þykir mega treysta að það verði gert áður en álagning gjaldsins hefst. Jafnframt má sjá fyrir sér að verklagið yrði eitthvað á þá leið að sá sem annaðist álagningu vantryggingagjalds fengi lista einu sinni í viku yfir þau ökutæki sem tilkynnt hefðu verið sem óváttryggð, sá listi bærist jafnframt Fjárslu ríkisins sem annaðist keyrslu álagningarinnar samkvæmt honum inn í innheimtukerfi ríkissjóðs. Sýnist það um margt vera heppilegra fyrirkomulag en að upplýsingarnar sem leiða til álagningar gjaldsins berist daglega.

Ábending Umferðarstofu varðandi ranga orðanotkun í 4. mgr. 12. gr. frumvarpsins virðist rétt. Sýnist í ákvæðinu eiga að standa „vantryggingagjald“ í stað „vanrækslugjalds“.

Þótt reglugerðarheimildin í 3. tl. 12. gr. nái eingöngu til þess að ákveða mismunandi fjárhæð vantryggingagjaldsins eftir gerð og búnaði ökutækis sem í hlut á og teljist þröng að því leyti til verður að telja að heimild til reglugerðar c. lið 23. gr. sé fullnægjandi til undirbúnings og vinnu við álagningu og innheimtu vantryggingagjaldsins.

Loks skal bent á að því er varðar vefsíðu þá sem nefnd er í 9. mgr. 12. gr. frumvarpsins og Persónuvernd hefur í umsögn, dags. 20. þ.m. auk fleiri umsagnaraðila bent á og haft efasemdir um, að síðunni væri eingöngu ætlað að sýna skráningarmerki og tegund ökutækja sem tilkynnt hafa verið Umferðarstofu sem óváttryggð. Engu að síður gæti ýmis ávinningur falist í því. Öll skráningarmerki ökutækja eru með miðum sem sýna hvaða mánuð og ár ökutæki á eða átti í síðasta lagi að færa til lögmæltrar skoðunar. Það fyrirkomulag er til þess fallið að auka aðhald frá samfélaginu, minna eiganda á hvenær ökutæki skal fært til skoðunar sem oft gleymist í erli dagsins og auðveldar loks eftirlit t.d. lögreglu með þeim ökutækjum sem eru óskoðuð og eykur með því umferðaröryggi.

Vefur með upplýsingum um óváttryggð ökutæki gæti gegnt svipuðu hlutverki. Reynslan hefur sýnt að ökutæki eru oft skráð í umferð mánuðum saman þótt váttryggingu hafi verið sagt upp.

Oft er erfitt að hafa upp á þeim eða vita hvar þau eru niðurkomin. Notkun óvátryggðra ökutækja er óheimil skv. 5. mgr. 12. gr. frumvarpsins þar sem segir: „Falli váttrygging úr gildi, sbr. 1. mgr. 11. gr., er notkun ökutækis óheimil.“ Leiki vafi á hvort ökutæki er með gilda lögboðna tryggingu má alltaf kanna það á handhægan hátt á þessum vef, en flestir hafa nú auðveldan aðgang að netinu. Þannig geta í raun allir þeir sem hyggjast nota vélknúið ökutæki og vilja vita vissu sína um váttryggingu þess kannað á einfaldan hátt hvort það sé með lögmæltar tryggingar eða ekki. Í þeim upplýsingum sem birtust á þessum vef fælist ekkert annað en að ökutæki væri ekki með gilda váttryggingu, ekkert væri upplýst um hver væri skráður eigandi eða hverjar ástæðu lægju að baki. Um leið og trygging væri komin í lögmælt horf hyrfu þessar upplýsingar af þessum vef. Þetta gæti því verið handhægt fyrir alla þá sem vildu vita vissu sína um hvort ökutæki væri með lögmæltar váttryggingu eða ekki. Þá gæti þetta nýst lögreglu og öðrum yfirvöldum þótt þau hefðu án efa aðgang að ítarlegri upplýsingum. Eins gæti þetta verið til upplýsingar fyrir þá sem vilja vita vissu sína og e.t.v. tilkynna um óvátryggt ökutæki sem er í notkun í umferðinni, ökutæki sem hugsanlega hefur verið lengi í notkun án tryggingar. Verður að telja að hagur samfélagsins sé meiri af því að upplýsingar séu aðgengilegar um óvátryggt ökutæki í umferðinni en persónuverndarsjónarmið þess sem á eða ekur óvátryggðu ökutæki. Einnig gætu aðgengilegar upplýsingar um váttryggingu ökutækja auðveldað traust viðskipti með þau. Á vef Umferðarstofu má fá ýmsar upplýsingar um ökutæki með því að slá inn skráningarnúmer þess þótt ekkert komi fram um eignarhald. Vel mætti bæta þessum upplýsingum þar við þannig að þetta yrði ekki samfelldur listi eða skrá heldur þyrfti að fletta upp á hverju og einu ökutæki.

Vel má fallast á að orða mætti ákvæðið með skýrari hætti og að fram komi hver skuli annast þetta. Telst rétt að það sé Umferðarstofa en hún byggði eingöngu á upplýsingum sem váttryggingafélagin senda henni hverju sinni um óvátryggt og endurváttryggt ökutæki hverju sinni en það réði ekki hvort á ökutæki hvíldi vantryggingagjald eða ekki eins og ákvæðið eins og það er nú orðað gerir ráð fyrir.

III.

Að öllu framanrituðu athuguðu verður ekki talin þörf á breytingum ákvæða 12. gr. frumvarpsins um annað en þá misritun sem virðist hafa orðið í 4. mgr. með orðinu „vanrækslugjald“ þar sem sennilega á að standa „vantryggingagjald“ og á 9. mgr. þar sem nú stendur: „Heimilt er að halda úti vefsíðu þar sem birt eru skráningarnúmer og tegundarlýsing þeirra ökutækja sem á hvílir vantryggingagjald hverju sinni.“ Líklega væri nákvæmara að orða ákvæðið sem hér segir:

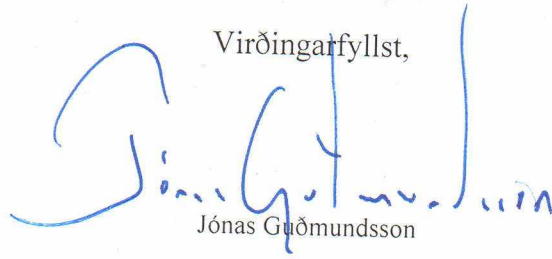
„Heimilt er Umferðarstofu að birta á vef sínum skráningarnúmer og tegundarlýsingu þeirra ökutækja sem eru með ógilda váttryggingu skv. 1. mgr.“

Þá miðast það sem birt er og tímamörk eingöngu við tilkynningar váttryggingafélaganna til Umferðarstofu en ekki álagningu vantryggingagjalds sem af ýmsum ástæðum kann að lenda á öðrum tíma, t.d. ef gert hefur verið upp við váttryggingafélag en vantryggingagjald ekki greitt þá telst ökutækið væntanlega með gilda váttryggingu þótt gjöld fyrir vanræksluna hafi ekki verið gerð upp.

Loks skal áréttað að rétt kann að vera að huga að gildistökuákvæðum frumvarpsins, en ekki verður séð að neitt ætti að vera því til fyrirstöðu að láta ákvæði 12. gr. taka gildi fyrr en önnur ákvæði frumvarpsins ef svo ber undir.

Dráttur á sendingu þessa erindis, sem beðist skal velvirðingar á stafaði af ókunnugleika undirritaðs um að kallað hefði verið eftir umsóknum en ekki var tilkynnt um að óskað hefði verið eftir umsögnum í tölvupósti eins og algengt er orðið sem og var tími naumur síðustu daga.

Virðingarfyllst,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jónas Guðmundsson', written in a cursive style.

Jónas Guðmundsson