



Athugasemdir AKÍS og MSÍ

Um leið og Akstursíþróttasamband Íslands (AKÍS) og Mótórhjóra- og snjósleðaiþróttasamband Íslands (MSÍ) senda hér með athugasemdir við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, þá vilja bæði samböndin biðjast afsökunar á því að þetta kemur ekki fyrr fram.

Bæði sambönd töldu að þau hefðu skráð sig sem hagsmunaaðila þegar að ökutækjatrýggingum kæmi, en sýnilega hefur það ekki gengið sem skyldi, þar sem ekki komu boð um að veita umsögn um frumvarp til ökutækjatrýgginga.

Þegar samböndin sáu að frumvarp til ökutækjatrýgginga var komið fram óskuðu þau eftir svörum við eftirfarandi spurningum frá Þorsteini Hjaltasyni hdl:

1. Hver er ábyrgð eigenda/ökumanna á tjóni sem valdið er á ökutæki í keppni?
2. Hvernig eiga tryggingarnar að vera?
3. Hvernig þurfa lagaákvæði um tryggingar keppnistækja að vera?

Álit hans er hér meðfylgjandi.

Orðskýringar / hugtök

Það væri ugglaut betra að hafa tilvísanir í 3. gr. Orðskýringar í 3. gr. umferðarlaga, sem þó heitir “skilgreiningar” í þeim lögum. Það væri betra ef notast væri við sömu hugtök í báðum lögnum, þar sem eru nokkuð skyld.

Til dæmis þá er í frumvarpi til umferðarlaga skilgreint orðið “ökutæki”. Í texta laganna er að hluta notast við hugtakið “skráningarskyld ökutæki”, en samkvæmt 72. gr. frumvarps til umferðarlaga, þá er það sama og “ökutæki”, þar sem öll ökutæki verði skráningarskyld.

Með því að nota sömu hugtök í báðum lögnum er komið í veg fyrir mistúlkun og misskilning.

Við leggjum þó til að bætt verði við hugtakinu *keppnistrygging* því setning reglugerða ætti þá að vera ívið einfaldari.

Mótsögn

Eigi liður b. í 2. gr. í frumvarpi til ökutækjatrýgginga að standa, þá er það í mótsögn við það sem kemur fram í f. lið 25. gr.

Gildissvið

AKÍS og MSÍ telja, eins og stendur í skýringum við frumvarpið, að heppilegt sé að aðskilja tryggingar ökutækja á meðan keppni stendur frá tryggingum ökutækja þegar þau eru í almennri umferð.

Samkvæmt 26. gr. frumvarpsins þá kemur fram að þetta sé innleiðing á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB frá 16. september 2009. Sú tilskipun leggur þá skyldu á herðar aðildarríkjum að sjá til þess að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja fái bætur í samræmi við lög hvers lands.

Samkvæmt dómi Evrópudómstólsins sem féll í máli kennt við Vnuk, þá gilda ökutækjatrýggingar alls staðar og ekki hægt að takamarka þær. Þegar þessi dómnsniðurstaða lá fyrir fóru alþjóðasamtökin FIA (bílar) og FIM (mótórhjól) að vinna að því að fá breytt áðurnefndri tilskipan, þar sem þessi túlkun laganna, hvað varðar keppnistæki, var einungis við lýði í Finnlandi og á Íslandi fyrir ökutæki skráð hjá Samgöngustofu. Í öðrum löndum Evrópu eru sér lög og reglugerðir fyrir tryggingar í akstursíþróttum.

Vinna FIA og FIM hefur borið þann árangur að nú 13. febrúar síðastliðinn var fyrsta atkvæðagreiðsla í Evrópuþinginu um breytingartillögu hvað varðar akstursíþróttir. Hún hljóðar svo:



Akstursíþróttasamband Íslands



Mótörhjóra- og snjósleðaiþróttasamband Íslands

(3c) It is also appropriate to exclude from the scope of Directive 2009/103/EC vehicles intended exclusively for motorsports, as these vehicles are generally covered by other forms of liability insurance and not subject to compulsory motor insurance when they are solely used for a competition. Since the use of such vehicles is limited to a controlled track or space, the chance of an accident with unrelated vehicles or persons is also limited. However, it is important that Member States maintain or introduce new mandatory provisions to cover vehicles that participate in a motorsport event.

Eins og sést þá er gert ráð fyrir því að núverandi lög og reglur eða þá ný eftir því sem við á séu um tryggingar ökutækja í akstursíþróttum.

Við teljum að nauðsynlegt sé að hafa í 2. gr. frumvarpsins, ekki aðeins að akstursíþróttir séu ekki þar, heldur einnig tilvísun í að sérlög séu um tryggingar í akstursíþróttum.

Reglugerðarheimildir

Eins og við bendum á þá er óþarfi að hafa heimild til að setja reglugerð um tryggingar í akstursíþróttum þar sem löggin gilda ekki fyrir akstursíþróttir, þannig að liður f. í 25. gr. frumvarpsinu er þá óþarfur.

Vert er að benda á að liður f. í 25. gr. frumvarpsins er samhljóða 34. gr. núverandi umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum. Þessi lagaheimild hefur ekki verið nægjanleg, að mati tryggingarfélaganna, til að styðja fyllilega það sem stendur í tryggingarákvæði reglugerðar um akstursíþróttir nr. 507/2007 með síðari breytingum.

Eigi að halda þessum lið inni lögnum væri gott að reyna að taka á þeim efa sem tryggingarfélögin hafa um hann í núverandi lögum.

Umfang akstursíþróttar

Akstursíþróttir eru margþættar, sumar eru á þar til gerðum lokuðum svæðum (drift, gokart, hringakstur, motocross, enduro, rallycross, spyrna, torfæra), aðrar eru á lokuðum og opnum svæðum (enduro, rally) og svo greinar sem eru eingöngu á opnum svæðum (nákvæmnisakstur, sparakstur).

Skoða þyrfti, til dæmis, hvort eins og á mörgum stöðum erlendis, að á ferjuleiðum þar sem fara þarf eftir umferðarlögum í einu og öllu þá gildi ökutækjategyggingar keppnistækisins, en um leið og komið er á sérleið þá væri þar um að ræða "lokað svæði" þar sem veginum er lokað fyrir annarri umferð á meðan og hin sérstaka trygging sé þá í gildi.

Með vinsemd og virðingu,

Jón H. Eypórssón

formaður Mótörhjóra- og
snjósleðaiþróttasambands Íslands

Tryggvi M. Þórðarson

formaður Akstursíþróttasambands Íslands