

Til: AKIS/MSI

Akureyri 25. mars 2018

Spurningar:

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?

Svar:

1. Ég tel að ábyrgðin sé víðtæk þ.e. án sakar (hlutlæg ábyrgð) og sakarábyrgð.
2. Tryggingarnar þurfa að vera í samræmi við það þ.e. ná yfir alla þá ábyrgð sem lent getur á eiganda/ökumanni ökutækisins
3. og um það þurfa að vera skýr ákvæði í lögum.
 - a. Það er erfitt í framkvæmd að hafa tvenns lags reglur um ábyrgð vegna tjóns sem ökutæki valda.
 - b. Þrenging gæti verið
 - i. landfræðileg, þ.e. ábyrgð sé takmörkuð á ákveðnum svæðum, sem erfitt getur verið að skilgreina eins og t.d. „lokað svæði“.
 - ii. eða notkun, þ.e. ábyrgð takmörkuð við ákveðna notkun, þ.e. keppni.
 - c. Óeðlilegt getur verið að vegfarandi fái ekki tjón sitt bætt ef hann verður fyrir tjóni af völdum rallí ökutækis í keppni **á sérleið** en ef bifreiðin er komin **á ferjuleið** þá sé allt tjón bætt sem verður vegna notkunar ökutækisins.
 - d. Núverandi hugmynd löggjafans er að þriðji aðili sem verður fyrir tjóni af völdum ökutækis hafi fulla bótavernd og það er ekki einkamál þess sem tekur þátt í keppninni hvernig hann hagar sinni tryggingarvernd og því er tryggingarskylda.

Rökstuðningur.

Grunnforsendur:

1. Tilskipun [2009/103/EB](#) 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, (sbr. greinargerð með frumvarpi til umferðarlag, sjá síðar).

2. Ökutæki eru skilgreind í 2. gr. umferðarlaga¹, sbr. og skilgreiningu á torfærutæki í sömu lögum.² Ökutæki skv. þessari skilgreiningu eru skráningarskyld sbr. 1. gr. reglugerðar um skráningu ökutækja nr. 751/2003.³
3. Í ofangreindri tilskipun er *enginn greinarmunur gerður á því hvort viðkomandi ökutæki er skráningarskyld eða ekki, það kemur því út á eitt að tala um ökutæki eða skráningarskyld ökutæki, sbr. grg. hér á eftir.*
4. Skv. íslenskum lögum ber eigandi skráningarskylds ökutækis víðtæka ábyrgð öllu tjóni sem af notkun þess hlýst. Notkun er skilgreint þrengra ef um ábyrgð er að ræða án sakar, sbr. 88. gr. umfl.), heldur en sakarábyrgð, 3. mgr. 90. gr. umfl.
5. Ábyrgð á ökutæki í keppni er víðtæk.
6. Af þessu leiðir að það verða að vera skýr ákvæði um að ökutæki sbr. b. lið 2. gr. verði að vera tryggð með sama hætti og kveðið er á um í 8. gr. frumvarpsins, þ.e. víðtæk ábyrgðartrygging sem tekur bæði yfir sakarábyrgð og ábyrgð án sakar. Eins og staðan er núna er ástæðulaust að hafa þetta ákvæði í lögnum (b. liður 2. gr.). Auk þess er ekki grundvöllur fyrir f lið 25. gr. frumvarpsins því að óbreyttri tilskipun EB nr. 2009/103/EB er ekki heimilt að „víkja frá ákvæðum laganna um fébótaábyrgð og váttryggingu vegna akstursíþrótta og aksturskeppni“. Þetta ákvæði er undarlegt því lögin gilda ekki um þetta svo engin ákvæði eru til að víkja frá, en það er önnur saga.

Í [greinargerð](#) með frumvarpi að nýjum umferðarlögum segir:

„Lagt er til að hugtakið ökutæki miðist við skráningarskyld ökutæki. Tilskipun 2009/103/EB leggur þá skyldu á herðar aðildarríkjum að sjá til þess að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja fái bætur. Enginn greinarmunur er gerður á því hvort viðkomandi ökutæki er skráningarskyld eða ekki. Án skráningarskyldu er eftirlit útilokað og því nauðsynlegt að láta váttryggingarskyldu haldast í hendur við skráningarskyldu samkvæmt frumvarpi til umferðarlaga. Skráningarskyld ökutæki eru skilgreind í 1. gr. reglugerðar 751/2003, um skráningu ökutækja. Þar kemur fram að skyld er að skrá bifreið, bifhjól, torfærutæki og dráttarvél áður en ökutækin eru tekin í notkun.“

Hér er verið að segja, að tilskipun EB nr. [2009/103/EB](#) áskilji að tjón af völdum ökutækja sé bætt í samræmi við lög hvers lands. Ísland uppfylli kröfur

¹Ökutæki: Tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru, sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori.

²Torfærutæki: Vélknúð ökutæki sem ekki telst bifreið, bifhjól eða dráttarvél, er aðallega ætlað til fólks- eða vöruflutninga utan vega og/eða til að draga annað ökutæki og er á hjólum eða er búíð beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum.

³ Skyld er að skrá bifreið, bifhjól, torfærutæki og dráttarvél áður en ökutækin eru tekin í notkun.

tilskipunarinnar þó við sé hnýtt „skráningarskyld“ við hugtakið ökutæki því það þrengi hugtakið ekki.

Í 8. gr. reglugerðar um akstursíþróttir og aksturskeppnir [nr. 507/2007](#) segir að „Ökutæki sem taka þátt í aksturskeppni skulu ábyrgðartryggð sérstaklega vegna þeirrar áhættu sem í keppni felst.“ Ekki er talað um sakarábyrgð, heldur um áhættu eins og tíðkast í ábyrgð án sakar. Tryggja þarf fyrir allri ábyrgð sem fallið getur á eiganda eða ökumann ökutækisins skv. íslenskum lögum og það er ekki bara sakarábyrgð, sbr. 91. gr. umfl. Hins vegar eru ekki öll tryggingarfélög sem bjóða upp á víðtæka ábyrgðartryggingar fyrir keppnisökutæki. Ástæðan er deila um ábyrgð þ.e. sum félaganna telja torfærutæki ekki skráningarskyld og því sé ábyrgðin ekki skv. 88. gr. umfl. Það þarf að útrýma slíkum vafa með skýru orðalagi í lögum og reglum.

Ofangreind tilskipun nr. [2009/103/EB](#) var skýrð af Evrópudómstólnum í málinu [Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav](#) frá 4. september 2014, sbr. mál nr. C-162/13.

Málið snérist um hvort nauðsynlegt væri að slys yrði í almennri umferð til að það félli undir ökutækjetrygginguna. Atvik voru þau að dráttarvél var bakkað á stiga og maðurinn í stiganum féll til jarðar og meiddist og gerði kröfu í ökutækjetrygginguna sem var hjá varnaraðila. Tryggingarfélagið hélt því fram að slysið félli ekki undir ökutækjetrygginguna því tækið var ekki í almennri umferð heldur í notkun fyrir utan hlöðu í slóvenskri sveit þegar slysið varð og þar væri ökutækjetryggingin ekki í gildi.

Um þetta hefði ekki verið þrætt hér á landi, þ.e. ljóst er að atvikið hefði fallið undir ökutækjetrygginguna skv. 91. gr. umfl. Hins vegar er ýmislegt í dóminum sem hefur þýðingu hér á landi.

Í dóminum segir, að skv. nefndri tilskipun sé skylt að öll ökutæki séu ábyrgðartryggð:

Article 3(1) of that directive states:

‘Each Member State shall, subject to Article 4, take all appropriate measures to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance. The extent of the liability covered and the terms and conditions of the cover shall be determined on the basis of these measures.’

Hér er sama ökutækja skilgreiningin og er í íslenskum umferðarlögum. Þar af leiðandi má ekki líta svo á að ákvæðið um skráningarskyldu þrengi hugtakið ökutæki, eins og áður segir. Hægt er þó að undanskilja ákveðin tæki og um það segir:

Article 4 of that directive provides:

‘A Member State may act in derogation of Article 3 in respect of:
6...

(b) certain types of vehicle or certain vehicles having a special plate; the list of such types or of such vehicles shall be drawn up by the State concerned and communicated to the other Member States and to the [European] Commission.

Eins og sést af þessu er ekki heimilt að undanskilja tryggingarskyldu ökutæki sem notuð er í keppni. Öll ökutæki eiga að vera tryggð alls staðar og alltaf. Það þýðir að ekki má undanskilja ákveðin svæði tryggingarvernd, t.d. lokuð keppnissvæði, tún eða einkavegi. Það má heldur ekki undanskilja ákveðna notkun tryggingarvernd, eins og t.d. landbúnaðarnot, keppni eða æfingar undir keppni. Þriðji aðili má gera ráð fyrir að ökutæki sé ábyrgðartryggt alls staðar og alltaf.

Í dóminum segir þetta um umfang ábyrgðartryggingar sem tryggja þarf skv. tilskipun nr. [2009/103/EB](#)

Article 1a of the Third Directive provides:

‘The insurance referred to in Article 3(1) of [the First Directive] shall cover personal injuries and damage to property suffered by pedestrians, cyclists and other non-motorised users of the roads who, as a consequence of an accident in which a motor vehicle is involved, are entitled to compensation **in accordance with national civil law. ...**’

Það á að vera sama váttryggingarverndin fyrir 3. aðila eins og er almennt með önnur ökutæki í því landi sem um ræðir. Hér á landi koma þau ákvæði fram í umferðarlögum, sbr. 88. gr. (ábyrgð án sakar) og 91. gr. (almennar reglur skaðabótaréttar).

Eins og staðan er núna má ekki þrengja ábyrgð og þar með ekki heldur tryggingarvernd ákveðinni ökutækja eða á ákveðnum svæðum eða við ákveðna notkun. Núna liggja fyrir hjá Evrópuþinginu breytingar [tillögur efnahagsnefndar Evrópuþingsins](#) (þ.e. Committee on the Internal Market and Consumer Protection) um breytingar á tilskipun [2009/103/EB](#). Ef þær breytingar verða samþykktar er hugsanlegt að þetta breytist. Þessar tillögur bera með sér að núna er ekki heimilt að takmarka löglega ábyrgðartryggingar á keppnis-ökutækjum og heldur ekki tilgreina svæði sem tryggingin eigi ekki að gilda á eða þrengja notkun ökutækisins. Það er sem sé ljóst að tilskipun nr. 2009/103/EC gildir núna um motorsport. Að öðrum kosti væru ekki allar neðangreindar tillögur um undanskilnað og heimildir til takmörkunar ábyrgðar keppnistækja. Því væru ógildar sérreglur um takmörkun ábyrgðar á keppnistækjum að óbreyttri reglugerð 2009/103/EC, sbr. t.d. þetta úr breytingartillögum:

(1a) In Article 2, the following paragraphs are added:

"This Directive shall only apply to vehicles covered by Regulation (EU) 2018/858*, Regulation (EU) No 167/2013** or Regulation (EU) No 168/2013***.

This Directive shall not apply to vehicles that are intended exclusively for use in the context of participation in a **competitive sport** activity, or in related sport activities, within a **closed area**.

Rökin eru þessi:

While the inclusion of non-type approved vehicles might increase insurance coverage, it will also dissuade the uptake of alternative vehicles, like e-bikes, which are better for the environment. Moreover, most non-type approved vehicles are small in size and therefore the chance of significant damage to persons or property is limited. Other forms of liability insurance than Motor Insurance should cover these non-type approved vehicles. Motor Sports are generally covered by other forms of insurance. The addition of MID requirements would only add an additional cost. Insurance companies might also shift the risks of sporting events into the premiums of normal vehicle users. This would have a negative effect on consumers, while bring limited benefits in terms of potential accident victims. The exclusion should not prevent from individuality requiring equivalent insurance coverage at Member State level.

As regards the scope of the Directive, which could arguably be considered the most disputed part of the proposal, the rapporteur notes that following the rulings of the Court of Justice (cases Vnuk C-162/13, Rodrigues de Andrade C-514/16 and Torreiro C-334/16), there has been some confusion among Member States on which vehicles fall within the scope of the Directive. This concerns, in particular, vehicles like eBikes, segways or electric scooters, but also vehicles for instance used in motor sports. The rapporteur believes that in principle the Directive should not cover such vehicles, as the requirement of motor insurance could hinder the uptake, for instance, of eBikes or may unnecessarily increase the insurance premiums for all vehicles.

...

*(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.*

...

(3e) Use of a vehicle in traffic should include the use of a vehicle in circulation on public and private roadways. This could include all driveways, parking lots or any other equivalent areas on private terrain which are accessible by the general public. The use of a vehicle in a closed area, where no access is possible by the general public, should not be considered to be use of a vehicle in traffic. Nonetheless, when a vehicle is used in traffic at any point and is therefore subject to a compulsory insurance requirement, Member States should ensure that the vehicle is covered by an insurance policy that includes potential injured parties, during the period of the contract, regardless of whether the vehicle is used in traffic or not at the time of the accident, except where the vehicle is used in a motorsports event. Member States should be able to limit non-traffic related insurance cover where there is no reasonable expectation of cover, as is the case of a tractor involved in an accident of which the primary function, at that time, was not to serve as a means of transport, but to generate, as a machine for carrying out work, the motive power necessary to function.

(3f) Use of a vehicle exclusively in non-traffic situations should be excluded from the scope of Directive 2009/103/EC. Moreover, Member States should not require insurance cover for vehicles which are permanently or temporarily de-registered due to their inability to be used as a means of transport, because, for example, they are in a museum, they are undergoing restoration or they have not been used for an extended period of time for another reason, such as seasonal use.

Virðingarfyllst,



Þorsteinn Hjaltason, lögmaður