

## Frumvarp til laga

### um breyting á umferðarlögum, nr. 50/1987, og lögum um váttryggingastarfsemi, nr. 60/1994 (ábyrgðartrygging ökutækja, EES-reglur).

(Lagt fyrir Alþingi á 135. löggjafarþingi 2007–2008.)

#### Breyting á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum.

##### 1. gr.

Við 1. mgr. 94. gr. laganna bætist: og um skyldu váttryggingafélaga til að gefa út vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur vegna tjóns sem varða váttryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða.

##### 2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 94. gr. b laganna:

- a. Í stað orðanna „upplýsinga um vélknúíð ökutæki sem valdið hefur tjóni og váttryggingu þess“ í 1. mgr. kemur: grundvallarupplýsinga sem eru nauðsynlegar við meðferð tjónamáls.
- b. C-liður 1. mgr. orðast svo: tjónið hafi orðið í EES- eða EFTA-ríki eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um grænt kort.
- c. Á eftir orðunum „starfsemi upplýsingamiðstöðvarinnar“ í 2. mgr. kemur: þar á meðal hvaða upplýsingar falla undir 1. mgr.

#### Breyting á lögum um váttryggingastarfsemi, nr. 60/1994, með síðari breytingum.

##### 3. gr.

Lokamálsliður 5. mgr. 65. gr. laganna fellur brott.

##### 4. gr.

Lög þessi eru sett til innleiðingar á tilskipun 2005/14/EB frá 11. maí 2005 um breytingu á tilskipunum 72/166/EBE, 84/5/EBE, 88/357/EBE og 90/232/EBE og tilskipun 2000/26/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja (fimmtu tilskipun um ökutækja-tryggingar). Tilskipunin var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 86 7. júlí 2006.

##### 5. gr.

Lög þessi taka þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

### 1. Inngangur.

Tilgangur lagafrumvarps þessa er innleiðing tilskipunar 2005/14/EB um breytingu á tilskipunum 72/166/EBE, 84/5/EBE, 88/357/EBE og 90/232/EBE og tilskipun 2000/26/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja (fimmtu tilskipun um ökutækjetryggingar). Tilskipunin var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 86 7. júlí 2006. Samkvæmt 6. gr. tilskipunarinnar átti hún að hafa verið innleidd eigi síðar en 11. júní 2007.

Í tilskipuninni eru ákvæði sem gera auknar kröfur um vernd tjónþola sem verða fyrir tjóni af völdum vélknúins ökutækis. Gildandi íslensk löggiöf uppfyllir þegar hluta þessara krafna. Í frumvarpinu eru eingöngu tillögur um lagabreytingar sem eru nauðsynlegar til að aðrir hlutar tilskipunarinnar verði innleiddir.

Í frumvarpinu eru ákvæði sem veita ráðherra heimild til að setja nánari reglur í þeim tilgangi að uppfylla kröfur tilskipunarinnar. Í kjölfar samþykktar frumvarpsins munu verða breytingar á reglugerðum á grundvelli þeirra lagaheimilda og heimilda í núgildandi lögum.

### 2. Fimmta tilskipunin um ökutækjetryggingar.

Markmið fimmtu tilskipunar er að auka vernd tjónþola sem verða fyrir tjóni af völdum vélknúins ökutækis. Með hliðsjón af því eru í tilskipuninni gerðar breytingar á fyrri tilskipunum um ökutækjetryggingar sem m.a. eiga að stuðla að skýrari skilgreiningum og leysa vandamál sem upp koma í framkvæmd í því augnamiði að tryggja virkari innri markað fyrir ökutækjetryggingar.

Tilskipunin kemur í framhaldi af og breytir fjórum fyrri tilskipunum um ökutækjetryggingar: 72/166/EBE (fyrstu tilskipun) 84/5/EBE (annarri tilskipun), 90/232/EBE (þriðju tilskipun) og 2000/26/EB (fjórðu tilskipun) og jafnframt tilskipun 88/357/EBE (annarri skaðatryggingartilskipun) sem allar hafa verið innleiddar í íslenskan rétt.

Meginefni tilskipunarinnar er:

- Lágmarksvernd lögmæltrar ábyrgðartryggingar vegna líkamstjóns skal vera 1 milljón evra vegna hvers tjónþola eða 5 milljónir evra óháð fjölda tjónþola og vegna munatjóns 1 milljón evra óháð fjölda tjónþola. Lágmarksfjárhæðir skulu endurskoðaðar fimmta hvert ár með hliðsjón af breytingum sem verða á evrópsku neytendavísitölunni.
- Vátryggingartaki skal geta fengið hjá vátryggingafélagi „tjónsvottorð“ með upplýsingum um hugsanlegar skaðabótakröfur sem varða vátryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða.
- Reglur fjórðu tilskipunar um rökstutt tilboð um bætur eða rökstutt svar til tjónþola skulu gilda um sérhvert tjónsatvik sem valdið er af ábyrgðartryggðu ökutæki og til tjóna sem afgreidd eru af landsskrifstofum alþjóðlegra bifreiðatrygginga.
- Upplýsingamiðstöð í aðildarríki skal skylt að veita upplýsingar um fleiri atriði og til breiðari hóps einstaklinga og lögaðila en mælt er fyrir um í fjórðu tilskipun.
- Aðildarríki skal ekki heimilt að krefjast græns korts eða töku landamæravátryggingar vegna erlendra ökutækja sem eru undanþegin vátryggingarskyldu.
- Ef ábyrgðaraðili greiðir bætur fyrir verulegt líkamstjón af völdum óþekkts ökutækis skal ekki lengur vera hægt í sama máli að undanþiggja hann greiðslu bóta vegna munatjóns.
- Úrtakskönnun sem varðar ábyrgðartryggingu ökutækis skal framkvæmd án mismununar og könnunin má ekki eingöngu varða hvort vátryggingarskyldan sé uppfyllt.

- Ekki skal heimilt í ábyrgðartryggingu að undanskilja ábyrgð vegna tjóns farþega í vélknúnu ökutæki með þeim rökum að þeir hafi vitað eða mátt vita um ölvun ökumanns.
- Ábyrgðartrygging ökutækja skal bæta líkamstjón og munatjón fótgangandi manna, hjólreiðamanna og annarra vegfarenda utan vélknúins ökutækis.
- Ábyrgðartrygging ökutækja skal gilda í öllum aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins (EES) og Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA) – einnig þótt ökutæki sé í skemmri eða lengri tíma staðsett í öðru aðildarríki.
- Vátryggingafélagi skal ekki heimilt að bera við eigin áhættu gagnvart tjónþola og tjónþoli skal eiga rétt á að beina kröfu sinni beint til vátryggingafélags.
- Ábyrgðaraðila sem greiðir bætur vegna tjóns af völdum óþekktra eða óvátryggðra ökutækja skal ekki heimilt að bera við eigin áhættu þegar óvátryggt ökutæki veldur muna-tjóni.
- Heimilt er vátryggingafélagi að fela útibúi sínu eða dótturfélagi í öðru aðildarríki að vera tjónsuppgjörfulltrúi vegna starfsemi félagsins í ökutækjatrýggingum.

## **2.1. Ákvæði fimmtu tilskipunar sem leiða til lagabreytinga.**

### *2.1.1. Skylda til að gefa tjónsvottorð.*

#### *2.1.1.1. Efni tilskipunar.*

Í 4. mgr. 4. gr. fimmtu tilskipunar er mælt fyrir um breytingu á ákvæði í þriðju tilskipun þess efnis að vátryggingartaki skuli hvenær sem er eiga rétt á að óska eftir yfirlýsingu (vottorði) frá vátryggingafélagi um skaðabótakröfur sem varða vátryggt ökutæki eða um að ekki sé um slíkar kröfur að ræða. Yfirlýsingin skal ná til fimm ára og vátryggingartakinn skal fá yfirlýsinguna í hendur innan 15 daga frá því hann setti fram beiðni þar að lútandi. Það kemur fram í aðfaraorðum tilskipunarinnar (19) að rökin fyrir ákvæðinu séu þau að aðili, sem óskar eftir að kaupa nýja vátryggingu í öðru vátryggingafélagi, eigi að hafa möguleika á því að færa sönnur á tjónasögu ökutækisins samkvæmt fyrri vátryggingarsamningi.

#### *2.1.1.2. Tillögur frumvarpsins.*

Samkvæmt 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga setur viðskiptaráðherra reglur um framkvæmd vátryggingarskyldunnar, þar á meðal um skyldu vátryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óvátryggðra og óþekktra ökutækja. Lagt er til að þessi heimild verði rýmkuð þannig að ráðherra geti sett reglur um skyldu vátryggingafélaga til að gefa vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur sem varða vátryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða. Á grundvelli þeirrar heimildar er síðan unnt að setja reglur um vottorðagjöfina í reglugerð nr. 392/2003 um lögmæltar ökutækjatrýggingar.

### *2.1.2. Skylda upplýsingamiðstöðvar til að miðla grundvallarupplýsingum.*

#### *2.1.2.1. Efni tilskipunar.*

Í 5. mgr. 4. gr. fimmtu tilskipunar er kveðið á um breytingu á 3 tilskipun (1. mgr. 5. gr.), um að upplýsingamiðstöð, sem viðurkennd er í samræmi við 4. tilskipun (á Íslandi Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar sf.), skuli veita upplýsingar, sem nefndar eru í tilskipuninni, til sérhvers sem átt hefur hlut að umferðarslysi sem vátryggt ökutæki veldur. Þar með er fellt niður skilyrðið um að tjónið skuli hafa orðið í öðru ríki en heimaríki tjónþola.

Fimmta ökutækjatilskipunin, 4. mgr. 5. gr., mælir fyrir um aukna möguleika á aðgangi tjónþola, vátryggingafélags hans eða lögmanns að grundvallarupplýsingum sem eru nauðsynlegar fyrir meðferð tjónamáls. Tilskilið er að þessar upplýsingar skuli í ríkum mæli liggja

fyrir í rafrænu formi á miðlægri skrá í hverju aðildarríki og vera aðgengilegar þeim aðilum máls sem um þær biðja.

Til grundvallarupplýsinga má telja upplýsingar um skráningarnúmer ökutækis, hvernig váttryggingu er háttað (váttryggingafélag og skírteinisnúmer), nöfn og heimilisföng, símanúmer þeirra sem hlut eiga að máli og tjónsstað ásamt upplýsingum í lögregluskýrslu eða tjónstilkynningu um aðdraganda tjónsatviks og tjónsuppdrátt.

Ákvæði 5. mgr. 4. gr. og 4. mgr. 5. gr. fimmtu tilskipunar fela þannig í sér að upplýsingamiðstöð á að veita upplýsingar um fleiri atriði en eftir gildandi tilskipunum, upplýsingarnar skulu veittar breiðari hópi og að lokum er krafa um að upplýsingarnar eigi í ríkum mæli að vera fyrirliggjandi í rafrænu formi.

#### *2.1.2.2. Tillaga frumvarpsins.*

Samkvæmt 1. mgr. 94. gr. b umferðarlaga skal ráðherra viðurkenna upplýsingamiðstöð til að aðstoða við öflun upplýsinga um vélknúð ökutæki sem valdið hefur tjóni og váttryggingu þess. Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. (ABÍ) hafa verið viðurkenndar sem upplýsingamiðstöð, sbr. 21. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjetryggingar nr. 392/2003. Samkvæmt 2. mgr. 94. gr. b getur ráðherra sett nánari reglur um starfsemi upplýsingamiðstöðvarinnar og um skyldu váttryggingafélaga og tjónsuppgjörfulltrúa skv. 3. mgr. 94. gr. a til að láta upplýsingamiðstöð skv. 1. mgr. og upplýsingaskrifstofum í öðrum EES- eða EFTA-rikkjum í té upplýsingar. Lögð er til breyting á 1. og 2. mgr. 94. gr. b með tilliti til þess að fimmta ökutækjatilskipunin gerir ráð fyrir að veittar séu upplýsingar um fleiri atriði en um ökutækið og váttryggingu þess.

Aðgangur að upplýsingum frá upplýsingamiðstöðinni er samkvæmt gildandi íslenskum rétti háður því skilyrði að tjónið hafi orðið í öðru landi en heimalandi tjónþola, sbr. c-lið 1. mgr. 94. gr. b umferðarlaga. Það ákvæði er því ekki í samræmi við ákvæði fimmtu tilskipunarinnar og er því lögð til breyting á því.

#### *2.1.3. Starfsheimildir tjónsuppgjörfulltrúa.*

##### *2.1.3.1. Efni tilskipunar.*

Í 3. gr. fimmtu tilskipunar er kveðið á um breytingu á annarri skaðatryggingatilskipuninni (88/357/EBE). Niður er felld 4. mgr. 12. gr. a (4) tilskipunarinnar. Breytingin felur í sér að váttryggingafélag getur notað útibú sitt eða dótturfélag sem er váttryggingafélag í öðru aðildarríki sem tjónsuppgjörfulltrúa vegna starfsemi félagsins í ökutækjetryggingum.

##### *2.1.3.2. Tillögur frumvarpsins.*

Í 5. mgr. 65. gr. laga nr. 60/1994, um váttryggingastarfsemi, er kveðið á um hvert sé hlutverk tjónsuppgjörfulltrúa erlends váttryggingafélags. Skal tjónsuppgjörfulltrúinn afla allra nauðsynlegra gagna vegna tjóns og hafa allar heimildir til að greiða bætur og koma fram fyrir hönd félagsins hér á landi. Honum skal einnig skylt að veita lögbærum aðilum hér á landi upplýsingar um hvort lögmæltar ökutækjetryggingar séu fyrir hendi og um gildistíma. Í 4. málsl. 5. mgr. segir að fulltrúinn hafi ekki með höndum önnur verkefni fyrir félagið en í málsgreininni segir. Lagt er til að 4. málsl. 5. mgr. 65. gr. verði felldur niður.

## 2.2. Ákvæði tilskipunarinnar sem ekki krefjast breytinga á gildandi rétti og ákvæði sem unnt er að innleiða með stjórnvaldsákvörðun.

### 2.2.1. Skylda aðildarríkja til að krefjast váttryggingar.

Á aðildarríkjum hvílir skv. 1. mgr. 3. gr. fyrstu ökutækjatilskipunar skylda til að gera ráðstafanir til þess að tryggja að sá sem ber ábyrgð á ökutæki sem að öllu jöfnu er staðsett á yfirráðasvæði þess ríkis hafi gilda váttryggingu.

Í 1. gr. fimmtu tilskipunar er ákvæði sem felur í sér nánari skilgreiningu á því svæði sem ökutæki telst að öllu jöfnu staðsett á. Samkvæmt ákvæðinu skal ökutæki talið staðsett á yfirráðasvæði þess ríkis sem gaf út skráningarmarki sem það ber, hvort sem um er að ræða varanleg eða skammtímaskráningarmarki.

Það er tekið fram í aðfaraorðum tilskipunarinnar (4) að skilgreiningin eigi að koma í veg fyrir ranga túlkun á ákvæði fyrstu ökutækjatilskipunar og auðvela váttryggingu á ökutækjum með skammtímaskráningarnúmer.

Það leiðir af 63. gr. umferðarlaga að ökutæki skuli skráð og skráningarmarki sett á það áður en það er tekið í notkun. Samkvæmt 33. gr. reglugerðar nr. 751/2003 um skráningu ökutækja, sbr. reglugerð nr. 506/2005, er þó heimilt í tilgreindum tilvikum að merkja ökutæki tímabundið. Í 1. mgr. 91. gr. umferðarlaga segir að greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun skráningarskylds vélknúins ökutækis skuli vera tryggð með ábyrgðartryggingu og að váttryggingafélagi sé skylt að taka að sér lögmælt ábyrgðartryggingu fyrir váttryggingarskyldan aðila, sbr. 1. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar.

Við skráningu vélknúins ökutækis skal færa sönnur á að váttryggingar vegna ökutækisins séu í gildi, sbr. 1. mgr. 8. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar. Samkvæmt ákvæði 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 751/2003 skulu við skráningu ökutækis og afhendingu skráningarmarkja, reynslumerkja og skammtímaskráningarmarkja liggja fyrir gögn um váttryggingu þess.

Gildandi reglur um skráningu og váttryggingu ökutækja kveða því á um að ökutæki, hvort sem þau eru með varanleg eða skammtímaskráningarmarki, eru váttryggingarskyld og eftirlit með því að váttryggingarskyldan sé uppfyllt. Íslenskur réttur uppfyllir því ákvæði tilskipunarinnar.

### 2.2.2. Bætur fyrir tjón sem valdið er af ökutækjum sem eru án skráningarmarkja eða með fölsuð eða ólögleg skráningarmarki.

Í aðfaraorðum tilskipunarinnar (5) er vitnað til þess að samkvæmt fyrstu ökutækjatilskipuninni séu ökutæki með fölsuð eða ólögleg skráningarmarki almennt talin tilheyra því aðildarríki sem gaf út upphafleg skráningarmarki. Þessi regla leiði til þess að landsskrifstofur alþjóðlegra bifreiðatrýgginga séu oft neyddar til að fjalla um fjárhagslegar afleiðingar slysa sem hafa engin tengsl við það aðildarríki sem þær starfa í.

Í 1. gr. fimmtu tilskipunar er nýtt ákvæði. Kveðið er á um að þegar ökutæki sem eru án skráningarmarkja eða með fölsuð eða ólögleg skráningarmarki eiga hlut að tjónsatviki skuli þau álitin heyra undir yfirráðasvæði aðildarríkisins þar sem tjónsatvikið varð. Breytingin felur í sér að landsskrifstofa í því aðildarríki þar sem umferðarslys verður á að meðhöndla tjónamálið og eftir atvikum greiða bætur í staðinn fyrir landsskrifstofu í aðildarríki sem gaf út upphafleg skráningarmarki ökutækisins.

Samkvæmt 3. mgr. 18. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar greiða Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar á Íslandi sf. (ABÍ) sem ábyrgðaraðili tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af völdum óváttryggðs ökutækis. Ökutæki án skráningar-

merkja eða með fölsuð eða ólögleg skráningarmerki eru óvátryggð ökutæki. Það er því samkvæmt íslenskum rétti skylda ABÍ að greiða bætur fyrir tjón sem valdið er af ökutæki án skráningarmerkja eða með fölsuð eða ólögleg skráningarmerki. Íslenskur réttur uppfyllir því ákvæði tilskipunarinnar.

### 2.2.3. Eftirlit með að vátryggingarskylda erlendra ökutækja sé uppfyllt.

Í 1. mgr. 2. gr. fyrstu ökutækjatilskipunarinnar er kveðið á um að einstök aðildarríki megi ekki hafa eftirlit með því að ökutæki frá öðrum aðildarríkjum hafi lögboðna ábyrgðartryggingu. Sama gildir í sambandi við ökutæki frá öðrum ríkjum sem aka inn í aðildarríki frá öðru aðildarríki. Það er þó heimilt að framkvæma úrtakseftirlit.

Fimmta tilskipunin, 2. mgr. 1. gr., setur skilyrði fyrir heimild til úrtakseftirlits. Kveðið er á um að eftirlitið skuli framkvæmt án mismununar og sem liður í eftirliti sem varði ekki eingöngu staðfestingu á að vátryggingarskylda sé uppfyllt. Í aðfaraorðum tilskipunarinnar (6) kemur fram að tilgangurinn sé að auðvelda túlkun og beitingu hugtaksins „úrtakseftirlit“ í fyrstu ökutækjatilskipuninni.

Samkvæmt 66. gr. umferðarlaga setur ráðherra reglur um notkun erlendra ökutækja hér á landi. Þær reglur eru í reglugerð nr. 267/1993 um notkun erlendra ökutækja ásamt síðari breytingum.

Í 4. gr. reglugerðar nr. 267/1993, sbr. reglugerð nr. 391/2003, segir að eftirlit með því að erlent ökutæki, sem ekið sé hér á landi, uppfylli kröfur reglugerðarinnar, þ.m.t. hvort í gildi sé ábyrgðartrygging vegna þess, skuli fyrst og fremst byggjast á úrtakseftirliti. Skuli slíkt eftirlit fara fram bæði við innflutning ökutækis og eftir að notkun þess er hafin. Ákvæði tilskipunarinnar kann að gefa tilefni til nánari skilgreiningar á eftirlitsheimild 4. gr. reglugerðarinnar þannig að fram komi að „úrtakseftirlitið“ skuli framkvæmt sem liður í almennu eftirliti sem ekki einskorðist við kröfuna um lögboðna ábyrgðartryggingu. Þessi breyting gæti orðið með heimild í 66. gr. umferðarlaga.

### 2.2.4. Aðilar undanþegnir vátryggingarskyldu.

Í 1. mgr. 3. gr. fyrstu tilskipunar er kveðið á um að sérhvert aðildarríki skuli gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að sá sem ber ábyrgð á ökutæki, sem að öllu jöfnu er staðsett á yfirráðasvæði þess ríkis, og notkun þess hafi gilda vátryggingu. Tilskipunin gerir ráð fyrir heimild til undantekninga frá þessari reglu, m.a. vegna tiltekinna einstaklinga eða lögaðila, opinberra eða einkaaðila.

Ef aðildarríki notfærir sér heimild til undantekninga er jafnframt í fyrstu ökutækjatilskipun mælt fyrir um að viðkomandi aðildarríki tryggi að tjón sem valdið er í öðrum aðildarríkjum verði bætt.

Í 3. mgr. 1. gr. fimmtu tilskipunar er aukin skylda lögð á aðildarríki að tryggja tjónþolum bætur fyrir tjón sem valdið er af einstaklingum og lögaðilum sem eru undanþegnir vátryggingarskyldu. Ákvæði tilskipunarinnar felur í sér skyldu til að tryggja að einnig tjón sem verða á eigin yfirráðasvæði aðildarríkis séu bætt.

Samkvæmt 2. mgr. 93. gr. umferðarlaga er eigi skylt að kaupa vátryggingu vegna ökutækis í eigu ríkissjóðs. Samkvæmt 3. mgr. 93. gr. getur ráðherra undanþegið ökutæki, sem eru í eigu erlendra ríkja eða alþjóðastofnana, vátryggingarskyldu. Um þetta hefur ekki verið sett sérstök reglugerð. Samkvæmt 4. mgr. 93. gr. ber ríkissjóður ábyrgð með sama hætti og vátryggingafélag sem tekið hefur að sér vátryggingu ef ökutæki er ekki vátryggt skv. 2. og 3. mgr. 93. gr.

Samkvæmt 3. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar skal lögmælt ábyrgðartrygging gilda í aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins (EES) og Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA) á grundvelli eins og sama iðgjalds. Ábyrgð ríkissjóðs, vegna ökutækja sem falla undir undantekningarákvæði 2. og 3. mgr. 93. gr., gildir því gagnvart tjónþola hvort sem tjón verður hér á landi eða í öðru aðildarríki. Gildandi íslensk löggjöf uppfyllir því þegar kröfur tilskipunarinnar.

#### *2.2.5. Ákveðnar tegundir ökutækja undanþegnar váttryggingarskyldu.*

Fyrsta tilskipunin, b-liður 4. gr., veitir aðildarríkjunum tækifæri til að undanþiggja ákveðnar tegundir ökutækja váttryggingarskyldu (m.a. ákveðin landbúnaðartæki) eða ökutæki sem eru útbúin sérstöku skráningarmerki.

Ef aðildarríki nýtir sér undanþágumöguleikann getur annað aðildarríki áskilið sér rétt til að krefjast þess að sá sem hefur umráð slíks ökutækis hafi við komu inn á yfirráðasvæði þess gilt grænt kort eða geri samning um landamæraváttryggingu.

Með 3. mgr. 1. gr. fimmtu tilskipunar er afdnuminn réttur aðildarríkis til að krefjast græns korts eða landamæraváttryggingar. Í stað þess er kveðið á um skyldu til að tryggja að ökutæki, sem í öðrum aðildarríkjum eru undanþegin váttryggingarskyldu, séu meðhöndluð á sama hátt og ökutæki sem eru óváttryggð. Það leiðir til þess að ábyrgðaraðili í aðildarríki skal bæta tjón sem verður í öðru aðildarríki og valdið er af ökutækjum sem eru undanþegin váttryggingarskyldu.

Það kemur fram í lið 2.2.2 að skv. 3. mgr. 18. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar greiðir ABÍ tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af völdum óváttryggðs ökutækis. Samkvæmt gildandi rétti greiðast þannig bætur fyrir tjón sem valdið er af erlendu ökutæki sem er undanþegið váttryggingarskyldu í því aðildarríki sem það tilheyrir. Íslenskur réttur uppfyllir því kröfu tilskipunarinnar að því leyti.

Samkvæmt 3. mgr. 4. gr. reglugerðar nr. 267/1993 um notkun erlendra ökutækja er ökuönnum (umráðamönnum) ákveðinna ökutækja frá öðrum aðildarríkjum skylt að framvísa „grænu korti“ eða annarri staðfestingu á því að gild ábyrgðartrygging hafi verið keypt fyrir ökutækið til notkunar hér á landi. Í samræmi við ákvæði fimmtu tilskipunar þarf að fella þetta ákvæði niður. Sú breyting getur orðið á grundvelli heimildar ráðherra skv. 66. gr. umferðarlaga til að setja reglur um notkun erlendra ökutækja.

#### *2.2.6. Lágmark váttryggingarfjárhæða vegna líkamstjóns og munatjóns.*

2. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunar kveður á um að váttryggingarfjárhæð lögboðinnar ábyrgðartryggingar ökutækja skuli að lágmarki vera 350.000 ECU þegar um er að ræða einn slasaðan einstakling en slasist fleiri í sama tjónsatviki skal þessi fjárhæð margfölduð með fjölda slasaðra. Þó er heimilt að ákveða lágmarksfjárhæð 500.000 ECU þegar fleiri en einn slasast í sama tjónsatviki. Lágmarksfjárhæð vegna munatjóns er 100.000 ECU í einstöku tjónsatviki, óháð fjölda tjónþola.

Í 2. gr. fimmtu tilskipunarinnar er mælt fyrir um hærri váttryggingarfjárhæðir og kveðið er á um reglulega endurskoðun þeirra fjárhæða. Kveðið er á um að váttryggingarfjárhæð vegna líkamstjóns skuli að lágmarki vera 1 milljón evra vegna hvers tjónþola eða 5 milljónir evra vegna hvers einstaks váttryggingaratburðar óháð fjölda tjónþola. Vegna munatjóns skal váttryggingarfjárhæð að lágmarki vera 1 milljón evra vegna hvers váttryggingaratburðar óháð fjölda tjónþola. Hvað varðar lágmark váttryggingarfjárhæðar vegna líkamstjóns getur aðildarríki þannig valið milli tveggja aðferða. Önnur aðferðin er föst váttryggingarfjárhæð að

lágmarki 5 milljónir evra vegna hvers váttryggingaratburðar en hin aðferðin felur í sér fjárhæðartakmörkun vegna hvers tjónþola.

Tilskipunin kveður einnig á um endurskoðunarferli sem felur í sér að lágmarksfjárhæðir þær sem kveðið er á um í tilskipuninni skuli endurskoðaðar að minnsta kosti fimmta hvert ár og breytast í sama hlutfalli og breytingar sem verða á evrópsku neytendavísitölunni (EICP).

Samkvæmt 4. mgr. 91. gr. umferðarlaga skal lögmælt ábyrgðartrygging tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda allt að 1.000 millj. kr. og vegna tjóns á munum allt að 175 millj. kr. sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði. Samkvæmt 5. mgr. 91. gr. skal ráðherra árlega, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, breyta váttryggingarfjárhæðum þessum í samræmi við verðlagsbreytingar. Núgildandi váttryggingarfjárhæðir eru 1.750 millj. kr. vegna líkamstjóns eða missis framfæranda og 270.000 millj. kr. vegna munatjóns.

Þær váttryggingarfjárhæðir sem kveðið er á um í 4. mgr. 91. gr. umferðarlaga eru þannig langt umfram þær sem fimmta tilskipunin tilgreinir sem lágmark váttryggingarfjárhæða vegna hvers váttryggingaratburðar. Samkvæmt því er ekki þörf á breytingu á 4. og 5. mgr. 91. gr. vegna innleiðingar tilskipunarinnar.

#### *2.2.7. Ábyrgð vegna munatjóns sem valdið er af óþekktu ökutæki.*

Önnur ökutækjatilskipun, 4. mgr. 1. gr., skyldar einstök aðildarríki til að koma á fót eða löggilda sérstakan uppgjörsaðila er annast greiðslu bóta, að minnsta kosti að því marki sem áskilið er að váttrygging taki til vegna líkamstjóns eða munatjóns af völdum óþekktis eða óváttryggðs ökutækis. Þó er heimilt að takmarka eða undanskilja bætur fyrir munatjón sem rekja má til óþekkra ökutækja. Rökin fyrir þeirri undanþáguheimild eru að koma í veg fyrir váttryggingarsvik.

Í 2. gr. fimmtu ökutækjatilskipunarinnar er kveðið á um takmörkun undanþáguheimildarinnar. Ekki skal lengur vera heimilt að undanskilja bætur fyrir munatjón sem óþekkt ökutæki hefur valdið ef tjónþola eru vegna sama tjónsatviks greiddar bætur fyrir verulegt líkamstjón. Það kemur fram í aðfaraorðum tilskipunarinnar (12) að ástæða breytingarinnar sé að gildandi ákvæði geti í ákveðnum tilvikum komið í veg fyrir að tjónþoli fái sanngjarnar bætur.

Breytingin hefur þannig í för með sér að munatjón sem óþekkt ökutæki veldur skal bætt ef tjónþola í sama máli eru greiddar bætur fyrir verulegt líkamstjón. Tilskipunin veitir þó heimild til þess að kveðið sé á um eigin áhættu tjónþola að fjárhæð allt að 500 evrur. Það kemur fram í tilskipuninni að það skuli ákveðast í landsrétti hvað skuli telja verulegt líkamstjón. M.a. sé unnt að taka tillit til þess hvort slysið hafi leitt til innlagningar á sjúkrahús.

Í 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga segir að ráðherra setji reglur um framkvæmd váttryggingarskyldunnar, þar á meðal um skyldu váttryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óváttryggðra og óþekkra ökutækja. Í reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar eru reglur um gagnkvæmt ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óþekkra og óváttryggðra ökutækja. Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar sf. (ABÍ) eru ábyrgðaraðili sem greiðir tjónþola bætur eftir þeim reglum. Í 18. gr. reglugerðarinnar eru reglur um greiðslu bóta vegna tjóna af völdum óþekkra eða óváttryggðra ökutækja. Í 2. mgr. 18. gr. segir að ABÍ skuli sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur fyrir líkamsáverka eða missi framfæranda vegna slyss á Íslandi ef ætla megi að tjónið hafi hlotist af notkun óþekktis



vélknúns ökutækis. ABÍ greiðir aftur á móti ekki bætur fyrir munatjón í slíkum tilvikum. Það gildir hvort sem um líkamstjón er að ræða eða ekki.

Til að uppfylla ákvæði tilskipunarinnar þarf að breyta reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar á þann veg að ABÍ skuli greiða bætur fyrir munatjón þegar samtímis greiðast bætur fyrir líkamstjón.

#### *2.2.8. Eigin áhætta tjónþola vegna munatjóns sem óváttryggt ökutæki veldur.*

Önnur ökutækjatilskipun, 4. mgr. 1. gr., skyldar, eins og áður er getið, einstök aðildarríki til að koma á fót eða löggilda sérstakan uppgjörsaðila er annist greiðslu bóta, að minnsta kosti að því marki sem áskilið er að váttrygging taki til vegna líkamstjóns eða munatjóns af völdum óþekkts eða óváttryggðs ökutækis. Í því tilviki að óváttryggt ökutæki veldur munatjóni gat aðildarríki þó heimilað að tjónþoli beri sjálfur eigin áhættu allt að 500 ECU.

Í 2. gr. fimmtu tilskipunar er felld niður heimild til að ákveða eigin áhættu vegna munatjóns sem óváttryggt ökutæki veldur.

Samkvæmt 3. mgr. 18. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar skal ABÍ sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af notkun óváttryggðs ökutækis. Í ákvæðinu er ekki kveðið á um eigin áhættu tjónþola. Gildandi íslenskur réttur uppfyllir því þegar ákvæði tilskipunarinnar.

#### *2.2.9. Þýðing vitneskju farþega um áfengisáhrif ökumanns.*

Í 1. mgr. 1. gr. þriðju tilskipunarinnar er kveðið á um að ábyrgðartrygging ökutækis skuli taka til ábyrgðar vegna allra farþega að ökumanni undanskildum. Í 1. mgr. 4. gr. fimmtu tilskipunar er kveðið á um nýja málsgrein (3. mgr. 1. gr.). Samkvæmt ákvæðinu skulu aðildarríki tryggja að ekki séu ákvæði í löggjöf eða í váttryggingarskilmálum sem undanskilja ábyrgð vegna farþega með þeim rökum að hann hafi vitað eða mátt vita að ökumaður væri undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna.

Fram kemur í aðfaraorðum tilskipunarinnar (15) að farþegar séu almennt ekki nægjanlega í stakk búnir til að dæma um hvort ökumaður sé undir áhrifum áfengis. Einnig segir að því markmiði að hvetja ökumenn til þess að aka ekki bifreið undir áhrifum vímuefna verði ekki náð með því að farþegi sem lendir í umferðarslysi fái ekki bætur. Þá kemur fram að það að slíkir farþegar njóti verndar samkvæmt lögmælti ábyrgðartryggingu segi ekki fyrir um ábyrgð sem þeir kunni að baka sér samkvæmt landslögum eða um fjárhæð bóta vegna einstaks tjónsatviks. Fyrirmæli tilskipunarinnar eru því á þann veg að tjónþoli skuli ekki fyrir fram vera útilokaður frá því að geta gert kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingunni. Tilskipunin setur hins vegar ekki reglur um að hvaða leyti farþegi eigi skaðabótakröfu eða um bótaákvæðanir.

Samkvæmt 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga skal sá sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki bæta það tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Samkvæmt 2. mgr. sömu greinar má lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi. Samsvarandi regla kemur fram í 3. mgr. varðandi bætur vegna munatjóns.

Ákvæði 1. mgr. 88. gr. gildir um skaðabótaábyrgð á tjóni sem farþegar verða fyrir. Samkvæmt 2. og 3. mgr. sömu greinar er heimilt í einstökum tilvikum að lækka eða fella niður bætur vegna eigin sakar tjónþola. Samkvæmt 1. mgr. 91. gr. umferðarlaga skal greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun skráningarskylds vélknúns ökutækis vera tryggð

með ábyrgðartryggingu. Skaðabótaábyrgð á tjóni farþega fellur því undir gildissvið lög-  
mæltrar ábyrgðartryggingar óháð hugsanlegri vitneskju hans um ölvun ökumanns.

Þar sem tilskipunin setur aðeins reglu um að tjónþoli skuli eiga kröfu á bótum úr váttryg-  
gingunni, þegar um skaðabótaábyrgð er að ræða, en ekki um álitæfnið hvenær sé um skaða-  
bótaábyrgð að ræða, uppfyllir íslenskur réttur ákvæði tilskipunarinnar.

#### *2.2.10. Gildissvið ábyrgðartryggingarinnar gagnvart fótgangandi og hjólreiðamönnum.*

Eins og nefnt er í lið 2.2.9 er í þriðju ökutækjatilskipuninni í 1. mgr. 1. gr. mælt fyrir um  
að lögmælt ábyrgðartrygging skuli taka til ábyrgðar vegna líkamstjóns, m.a. á farþegum  
ökutækis. Í 2. mgr. 4. gr. fimmtu tilskipunar er tilgreint að gildissvið ábyrgðartryggingarinnar  
skuli einnig ná til ábyrgðar vegna líkamstjóns og munatjóns fótgangandi manna, hjólreiða-  
manna og annarra vegfarenda utan vélknúinna ökutækja.

Það kemur fram í aðfaraorðum tilskipunarinnar (16) að ákvæðið varðar ekki álitæfni um  
skaðabótaábyrgð eða fjárhæð bóta, sem greiðast í samræmi við löggjöf viðkomandi ríkis.  
Skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem valdið er af skráningarskyldu vélknúna ökutæki á fótgang-  
andi mönnum og hjólreiðamönnum og öðrum utan vélknúinna ökutækja tekur samkvæmt ís-  
lenskum rétti bæði til líkamstjóns og munatjóns, sbr. 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Sam-  
kvæmt 1. mgr. 91. gr. skal greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun skráningar-  
skylds vélknúns ökutækis vera tryggð með ábyrgðartryggingu.

Þar sem ákvæði tilskipunarinnar varða ekki skaðabótaábyrgð heldur eingöngu gildissvið  
lögmæltrar ábyrgðartryggingar ökutækja kalla þau ekki á breytingu á umferðarlögunum.

#### *2.2.11. Gildissvið váttryggingarinnar með tilliti til ökutækja, sem staðsett eru í öðru aðildar- ríki.*

Í 2. gr. þriðju ökutækjatilskipunar er kveðið á um að aðildarríki skuli gera nauðsynlegar  
ráðstafanir til að sjá til þess að lögboðnar ábyrgðartryggingar vegna notkunar ökutækis gildi  
í öllum aðildarríkjunum á grundvelli eins og sama iðgjalds. Váttryggingin skuli veita þá vá-  
tryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá  
váttryggingarvernd sem lög kveða á um í aðildarríkinu þar sem ökutækið er að jafnaði stað-  
sett, þegar sú vernd er víðtækari.

Í 3. mgr. 4. gr. fimmtu ökutækjatilskipunarinnar er mælt fyrir um að lögmælt ábyrgðar-  
trygging skuli veitt á grundvelli eins og sama iðgjalds allt samningstímabilið og þá jafnt þótt  
ökutækið sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Rökin fyrir ákvæðinu eru samkvæmt aðfaraorðum tilskipunarinnar (17) að koma í veg  
fyrir að váttryggingafélög setji í skilmála sína ákvæði um að váttryggingarsamningurinn falli  
niður ef ökutækið er í langan tíma utan aðildarríkisins þar sem það er skráð.

Samkvæmt 6. mgr. 91. gr. getur ráðherra sett reglur um að hve miklu leyti váttryggingin  
skuli bæta tjón sem hlýst erlendis. Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. reglugerðar um lögmæltar öku-  
tækjatrýggingar skal lögmælt ábyrgðartrygging gilda í aðildarríkjum Evrópska efnahags-  
svæðisins (EES) og Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA) á grundvelli eins og sama iðgjalds.  
Váttryggingin skal veita þá vernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf við-  
komandi ríkis, eða þá vernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari.

Það kemur ekki beinlínis fram í ákvæðum reglugerðarinnar að váttryggingin skuli taka til  
tímabila eða að váttryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki. Gert er ráð fyrir að ákvæði  
reglugerðarinnar verði endurskoðað og gert skýrara með hliðsjón af efni 2. gr. þriðju til-

skipunar og 3. mgr. 4. gr. fimmtu tilskipunar. Heimild til þeirrar breytingar er að finna í 6. mgr. 91. gr. umferðarlaga.

#### *2.2.12. Staðsetning váttryggingaráhættunnar – innflutt ökutæki.*

Í 4. mgr. 1. gr. annarrar tilskipunarinnar er kveðið á um skyldu aðildarríkis til að setja á stofn eða viðurkenna sérstakan uppgjörsaðila sem á að greiða bætur sem valdið er af óváttryggðum ökutækjum.

Ef ökutæki er flutt inn frá einu aðildarríki til annars aðildarríkis og lendir í umferðaróhappi í ákvörðunarlandinu, áður en keypt er váttrygging, leiðir önnur ökutækjatilskipunin til þess að uppgjörsaðilinn í upprunaríkinu á að bæta tjón sem af óhappinu leiðir. Það er vegna þess að váttryggingaráhættan er talin staðsett þar.

Í fimmtu tilskipuninni, 4. mgr. 4. gr. (a og b), er þessu breytt. Staðsetning váttryggingaráhættunnar skal vera móttökulandið, þegar um innflutt farartæki er að ræða, í 30 daga frá þeim tíma sem kaupandi fékk ökutækið afhent, jafnvel þótt ökutækið sé ekki formlega skráð. Breytingin felur í sér að ábyrgðaraðilinn í móttökuríkinu (á Íslandi ABÍ) skal bæta tjón sem óváttryggt ökutæki veldur á tilgreindu tímabili. Bætur fyrir tjón sem valdið er eftir þrjátíu daga tímabilið skulu, ef váttrygging er ekki fyrir hendi, greiddar af ábyrgðaraðila í upprunaríkinu.

Samkvæmt 3. mgr. 18. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar skal ABÍ sem ábyrgðaraðili greiða bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur á Íslandi af notkun óváttryggðs ökutækis. Ákvæðið er þannig í samræmi við ákvæði í 4. mgr. 4. gr. tilskipunarinnar varðandi innflutt ökutæki.

#### *2.2.13. Bann við að bera við eigin áhættu gagnvart tjónþola.*

Í 4. mgr. 4. gr. (c) fimmtu tilskipunar er kveðið á um að váttryggingafélag megi ekki bera við eigin áhættu gagnvart tjónþola vegna tjóns sem hlotist hefur af váttryggðu ökutæki.

Í 2. mgr. 4. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar segir að í samningi félagsins og váttryggingartaka megi áskilja að váttryggingartaki skuli að öllu leyti eða hluta bera áhættu af tjónsatburðum sem falla undir váttrygginguna, en slík ákvæði hafi engin áhrif á réttarstöðu þriðja manns. Íslenskur réttur uppfyllir því þegar ákvæði tilskipunarinnar.

#### *2.2.14. Réttur tjónþola til beinnar kröfu á váttryggingafélagið.*

Í 4. mgr. 4. gr. (d) fimmtu ökutækjatilskipunarinnar er ákvæði um að tjónþoli skuli eiga beina kröfu á váttryggingafélag tjónvalds. Þessa reglu er þegar að finna í fjórðu ökutækjatilskipuninni, 3. gr., en takmarkast þar við kröfur vegna tjónsatvika sem verða í öðru aðildarríki en heimaríki tjónþola. Hið nýja ákvæði fimmtu tilskipunarinnar eykur réttindi tjónþola. Samkvæmt því tekur það nú einnig til krafna vegna tjónsatvika sem verða í heimaríki tjónþola. Rökin fyrir ákvæðinu samkvæmt aðfaraorðum (21) eru að það hafi verulega þýðingu fyrir tjónþola að geta gert kröfu beint á váttryggingafélag.

Í 1. mgr. 4. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar segir að váttryggingafélag skuli taka að sér váttrygginguna þannig að þriðji maður eigi beina kröfu á félagið, sbr. 1. mgr. 91. gr. og 1. mgr. 95. gr. umferðarlaga. Gildandi íslenskur réttur uppfyllir því ákvæði tilskipunarinnar um að tjónþoli skuli eiga beina kröfu á váttryggingafélag, óháð því hvort tjónsatvik verður hér á landi eða erlendis.

### 2.2.15. *Auknar skyldur til rökstuðnings.*

Samkvæmt 4. gr. fjórðu ökutækjatilskipunar skal váttryggingafélag, sem tekur að sér ábyrgðartryggingu vélknúinna ökutækja, tilnefna tjónsuppgjörfulltrúa í öllum öðrum aðildarríkjum en því þar sem félagið hefur fengið starfsleyfi. Tjónsuppgjörfulltrúinn skal hafa umboð til að afgreiða og taka ákvörðun eða semja um skaðabótakröfur tjónþola, vegna tjónsatviks í öðru aðildarríki en búseturíki tjónþola, enda verði tjónsatvik rakið til ökutækis sem er váttryggt og að öllu jöfnu staðsett í öðru aðildarríki.

Í 6. mgr. 4. gr. fjórðu ökutækjatilskipunarinnar er mælt fyrir um ákveðinn framgangsmáta við meðferð bótakrafna. Váttryggingafélag tjónvalds eða tjónsuppgjörfulltrúinn skal eigi síðar en þremur mánuðum eftir að tjónþoli lagði fram bótakröfu sína annaðhvort leggja fram rökstutt tilboð um bætur (ef bótaábyrgð er viðurkennd og tjónið hefur verið metið) eða rökstutt svar við kröfu tjónþola (ef bótaábyrgð er hafnað eða tjónið hefur ekki endanlega verið metið).

Fimmta tilskipunin (4. gr.) eykur skyldu til rökstuðnings með setningu nýrra ákvæða. Fyrirmæli eru um að reglur um skyldu til rökstuðnings skuli gilda vegna allra tjóna sem er valdið af ökutæki sem er váttryggt lögboðinni ábyrgðartryggingu og er að öllu jöfnu staðsett í ríki Evrópusambandsins eða EFTA-ríki. Þetta þýðir að reglan gildir einnig um tjón sem leiðir af umferðaróhappi í búsetulandi tjónþola.

Reglurnar um skyldu til að leggja fram rökstutt tilboð eða svar skulu einnig gilda vegna bótakrafna sem afgreiddar eru af tjónsuppgjörsmiðstöð í viðkomandi ríki.

Samkvæmt í 1. mgr. 15. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar skal tjónsuppgjörfulltrúi innan þriggja mánaða frá því að tjónþoli beinir að honum kröfu um bætur vegna tjónsatviks gera skriflega rökstutt tilboð um bætur þegar ekki er ágreiningur um bótaskyldu og tjón hefur verið metið, nema váttryggingafélagið hafi áður gert rökstutt tilboð. Samkvæmt 2. mgr. 15. gr. skal tjónsuppgjörfulltrúinn, þegar bótaskyldu er hafnað eða ekki hefur verið skorið úr um hana eða ef tjón hefur ekki verið metið að fullu, innan sama frest og í 1. mgr. gefa rökstutt svar við þeim atriðum sem tiltekin eru í kröfunni. Reglugerðin kveður ekki á um tilsvarendi reglur vegna afgreiðslu annarra tjóna sem váttryggt ökutæki valda eða bótakrafna sem íslensk tjónsuppgjörsmiðstöð (ABÍ) afgreiðir.

Samkvæmt 3. mgr. 93. gr. umferðarlaga getur ráðherra sett nánari reglur um greiðslu bóta frá tjónsuppgjörsmiðstöð og um starfsemi hennar. Hann getur enn fremur sett nánari reglur um meðferð bótakrafna hjá váttryggingafélögum og tjónsuppgjörfulltrúum váttryggingafélaga skv. 11. tölul. 2. mgr. 21. gr. laga um váttryggingastarfsemi, nr. 60/1994.

Er því nauðsynlegt að gera breytingar á reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar til þess að uppfylla ákvæði tilskipunarinnar.

### 2.2.16. *Niðurfelling skyldu upplýsingamiðstöðvar til að afla upplýsinga um græna kortið.*

Í b-lið 6. gr. fyrstu ökutækjatilskipunar er aðildarríkjunum veittur réttur til að krefjast þess að ökumaður annars aðildarríkis hafi gilt grænt kort, eða að viðkomandi við komu í landið taki svonefnda landamæraváttryggingu, ef ökutækið er undanþegið váttryggingarskyldu.

Þessi réttur aðildarríkis er afnuminn með b-lið 3. mgr. 1. gr. fimmtu tilskipunar þannig að ekki verður lengur hægt að gera kröfu um grænt kort eða landamæraváttryggingu vegna ökutækja frá öðru aðildarríki.

Það kemur fram í fjórðu tilskipun (a-lið 1. mgr. 5. gr., 2, (ii)) að upplýsingamiðstöðvar skuli halda skrá sem innihaldi upplýsingar um númerið á grænu korti eða landamæraváttryggingarskríteini ef annað þessara skjala gildir um ökutækið.

Þetta ákvæði er felld niður með 3. mgr. 5. gr. fimmtu tilskipunar þar sem krafa um slíka upplýsingaskrá hefði ekki þýðingu þegar aðildarríki geta ekki lengur krafist græns korts eða landamæravátryggingarskírteinis.

Í c-lið 2. mgr. 21. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjetryggingar er kveðið á um að upplýsingamiðstöðin (ABÍ) skuli safna og miðla upplýsingum um númer græna kortsins eða landamæravátryggingarskírteinis vegna þeirra ökutækja sem undanþegin eru vátryggingarskyldu, ef skjöl þessi eiga við um ökutækið. Ákvæði 3. mgr. 5. gr. tilskipunarinnar leiðir til þess að fella verður niður c-lið 2. mgr. 21. gr. reglugerðarinnar þar sem upplýsingamiðstöðin á ekki lengur að safna þeim upplýsingum sem þar eru nefndar.

*Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.*

Um 1. gr.

Samkvæmt frumvarpinu skal ráðherra setja reglur um skyldu vátryggingafélaga til að gefa vottorð (tjónsvottorð) með upplýsingum um skaðabótakröfur sem varða vátryggt ökutæki eða hvort ekki er um slíkar kröfur að ræða.

Áformað er að sett verði ákvæði í reglugerð um lögmæltar ökutækjetryggingar sem kveði á um skyldu vátryggingafélaga til að gefa út að beiðni vátryggingartaka tjónsvottorð fyrir vátryggt ökutæki hans. Tjónsvottorðið skal innihalda upplýsingar um skaðabótakröfur frá þriðja manni vegna tjóns sem varðar vátryggt ökutæki eða upplýsingar um að ekki sé um slíkar kröfur að ræða. Vottorðið skal taka til fimm ára tímabils áður en það er útgefið. Vátryggingartaki skal fá vottorð í hendur innan 15 daga frá því að beiðni hans barst vátryggingafélagi.

Um 2. gr.

Frumvarpið felur í sér að ABÍ sem upplýsingamiðstöð fær heimild til að safna og miðla grundvallarupplýsingum sem eru nauðsynlegar fyrir meðferð tjónamáls, sbr. 4. mgr. 5. gr. fimmtu ökutækjatilskipunar. Gildandi ákvæði 1. mgr. 94. gr. b tekur hins vegar eingöngu til upplýsinga um vélknúið ökutæki sem valdið hefur tjóni og vátryggingu þess.

Grundvallarupplýsingar eru einkum upplýsingar um skráningarnúmer ökutækis, vátryggingu þess (vátryggingafélag og skírteinisnúmer) og nöfn, heimilisföng og símanúmer þeirra aðila sem hlut eiga að máli, svo og upplýsingar um tjónsstað og upplýsingar í lögregluskýrslu eða tjónstilkynningu um aðdraganda tjónsatviks og tjónsuppdráttur.

Lögð er til breyting á 1. og 2. mgr. 94. gr. b með tilliti til þess að fimmta ökutækjatilskipunin gerir ráð fyrir að veittar séu upplýsingar um fleiri atriði en um ökutækið og vátryggingu þess.

Þá er lögð til breyting á c-lið 1. mgr. 94. gr. b þannig að ekki verði lengur skilyrði fyrir aðgangi að upplýsingum að tjónið hafi orðið í öðru landi en heimalandi tjónþola.

Um 3. gr.

Í 3. gr. fimmtu tilskipunar er gerð breyting á tilskipun 88/357/EBE frá 22. júní 1988 um samræmingu á lögum og stjórnsýslufyrirmælum á sviði frumtrygginga, annarra en líftrygginga, um að greiða fyrir því að réttur til að stunda þjónustustarfsemi sé nýttur (önnur skaðatryggingatiliskipun). Breytingin felur m.a. í sér að vátryggingafélag getur notað útibú sitt eða dótturfélag, sem er vátryggingafélag, í öðru aðildarríki sem tjónsuppgjörfulltrúa vegna starfsemi félagsins í ökutækjetryggingum.

Samkvæmt 5. mgr. 65. gr. laga nr. 60/1994 skal félag, sem veitir þjónustu án starfsstöðvar í ábyrgðartryggingum ökutækja, sjá til þess að þeir sem kröfu eiga á bótum vegna tjóns hér á landi séu ekki lakar settir en aðrir vegna þess að starfsstöð er ekki fyrir hendi. Skal tjónsuppgjörsfulltrúi skv. 4. tölul. 2. mgr. sömu greinar laganna afla allra nauðsynlegra gagna vegna tjóns og hafa allar heimildir til að greiða bætur og koma fram fyrir hönd félagsins hér á landi. Honum skal einnig skylt að veita lögbærum aðilum hér á landi upplýsingar um hvort lögmæltar ökutækjetryggingar séu fyrir hendi og um gildistíma. Í samræmi við 3. gr. fimmtu tilskipunar er lagt til að niður verði felldur 4. másl. 5. mgr. 65. gr. laganna þar sem segir að fulltrúinn hafi ekki með höndum önnur verkefni fyrir félagið en sem í málsgreininni segir.

Um 4. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Um 5. gr.

Samkvæmt tilskipun 2005/14/EB áttu ákvæði tilskipunarinnar að koma til framkvæmda eigi síðar en 11. júní 2007. Lagt er til að lögin öðlist þegar gildi.

### Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,  
fjárlagaskrifstofa:*

**Umsögn um frumvarp til laga um breyting á umferðarlögum, nr. 50/1987,  
og lögum nr. 60/1994, um váttryggingastarfsemi  
(ábyrgðartrygging ökutækja, EES-reglur).**

Tilgangur frumvarpsins er innleiðing EES tilskipunar 2005/14/EB, sem felur í sér breytingar á ýmsum tilskipunum tengdum ökutækjetryggingum, og innleiðing tilskipunar 2000/26/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja. Markmið frumvarpsins er að auka vernd tjónþola sem verða fyrir tjóni af völdum vélknúins ökutækis.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður ekki séð að það hafi í för með sér aukin útgjöld fyrir ríkissjóð.