

Frumvarp til laga

um ökutækjategyggingar.

(Lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010–2011.)

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er aukið umferðaröryggi allra vegfarenda hér á landi og að í gildi sé ábyrgðartrygging vegna ökutækja.

Einnig er það markmið laganna að tryggja að þeir sem vátryggingarskylda beinist að hafi í gildi vátryggingu til þess að lágmarka þann kostnað sem ella lendir á þeim sem slíka vátryggingu hafa.

2. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um lögmæltar ökutækjategyggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja.

Lögmælt ábyrgðartrygging skal gilda í aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins (EES) og Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA) á grundvelli eins og sama iðgjalds. Vátryggingin skal veita þá vátryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá vátryggingarvernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari. Vátryggingin skal gilda allt samningstímabilið þótt vátryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Um skaðabótaábyrgð og ákvörðun skaðabóta fer eftir löggjöf viðkomandi aðildarríkis. Um skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis í hér á landi fer samkvæmt lögum þessum.

3. gr.

Skilgreiningar.

Ökutæki telst hvert það vélknúna tæki sem ætlað er til aksturs á landi og eingöngu er knúið áfram af aflvél, þó ekki tæki sem renna á teinum eða meiðum. Eftirvagn telst einnig ökutæki, hvort sem hann er tengdur öðru ökutæki eða ekki.

Ökutækjategygging er ábyrgðartrygging skv. 7. gr. og slysatrygging ökumanns og eiganda skv. 8. gr.

4. gr.

Grundvöllur ábyrgðar o.fl.

Sá sem ábyrgð ber á ökutæki skal bæta það tjón sem hlýst af notkun tækisins þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns.

Ábyrgðarmaður ökutækis sem notað er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki.

Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Bætur fyrir tjón á munum má lækka eða fella niður ef sá sem fyrir tjóni varð var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi.

5. gr.

Ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

6. gr.

Eigandi ökutækis, eða umráðamaður ef við á, ber ábyrgð á því og er fébótaskyldur skv. 4.–5. gr. Fébótaskyldan færist þó yfir á þann sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi.

Auk ábyrgðar skv. 1. mgr. fer um bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

7. gr.

Ábyrgðartrygging ökutækis.

Greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu hjá:

- a. váttryggingafélagi sem hefur starfsleyfi til að taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja, eða
- b. erlendu váttryggingafélagi sem hefur starfsleyfi í öðru ríki innan Evrópska efnahags-svæðisins, Fríverslunarsamtaka Evrópu eða Færeyjum, enda hafi Fjármálaeftirlitinu verið tilkynnt á lögformlegan hátt að það taki að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi.

Öll váttryggingafélög sem taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi skulu vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. og taka þátt í starfsemi tjónsuppgjörsmiðstöðvar skv. 16. gr. og upplýsingamiðstöðvar skv. 17. gr.

Váttryggingafélag sem hyggst taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi skal auk þessa tilkynna það Umferðarstofu.

Ábyrgðartrygging ökutækja skal tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda allt að 2.178 millj. kr. og vegna tjóns á munum allt að 392 millj. kr. sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði.

Ráðherra er heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta váttryggingarfjárhæðum skv. 4. mgr.

8. gr.

Slysatrygging ökumanns og eiganda.

Auk ábyrgðartryggingar skv. 7. gr. skal hver ökumaður sem ökutækinu stjórnar tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 1. mgr. 6. gr.

Váttryggingin skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss, sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækisins, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.

Slasist váttryggingartaki sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess skal hann eiga rétt til bóta úr váttryggingu þessari, enda verði líkamstjónið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.

Váttryggingin skal tryggja hverjum tjónþola bætur allt að 163 millj. kr. vegna hvers einstaks tjónsatburðar. Váttryggt skal hjá sama váttryggingafélagi og ábyrgðartryggir ökutækið. Um ákvörðun bótafjárhæðar fer eftir I. kafla skaðabótalaga.

Ráðherra er heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta váttryggingarfjárhæðum skv. 4. mgr.

Ef tjónþoli á rétt á skaðabótum vegna slyssins eftir lögum þessum eða öðrum skaðabóta-reglum lækka bætur úr þessari váttryggingu sem því nemur.

9. gr.

Váttryggingarskylda eiganda og umráðamanns.

Váttryggingarskylda skv. 7. og 8. gr. hvílir á eiganda ökutækisins eða þeim sem hefur varanlega umráð þess (umráðamaður).

Eigi er skylt að kaupa váttryggingu vegna ökutækis í eigu ríkissjóðs.

Ráðherra getur undanþegið váttryggingarskyldu ökutæki sem eru í eigu erlendra ríkja eða alþjóðastofnana.

Nú er ökutæki ekki váttryggt skv. 2. og 3. mgr. og ber þá ríkissjóður ábyrgð með sama hætti og váttryggingafélag sem tekið hefur að sér váttryggingu skv. 7. og 8. gr.

10. gr.

Váttryggingariðgjald.

Váttryggingariðgjald ökutækis nýtur lögveðsréttar í ökutækinu, einnig þótt váttryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms.

11. gr.

Lok váttryggingar.

Hafi iðgjald, auk áfallins kostnaðar, eigi verið greitt innan 14 daga frá sendingu tilkynningar skv. 1. mgr. 33. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga, fellur váttrygging ökutækis úr gildi. Váttryggingafélagið skal þá þegar senda tilkynningu um það til Umferðarstofu. Falli váttrygging úr gildi af annarri ástæðu en vanskilum skal félagið tilkynna það Umferðarstofu þegar eftir að váttryggingin er úr gildi fallin.

Jafnframt tilkynningu til Umferðarstofu skv. 1. mgr. skal félagið gera umráðamanni ökutækis og eiganda, svo og váttryggingartaka eftir atvikum, viðvart og kynna honum réttaráhrif slíkrar tilkynningar. Félagið skal ekki senda tilkynningu skv. 1. mgr. ef það hefur vitneskju um að ökutækið hafi verið váttryggt hjá öðru félagi eða það hafi verið afskráð.

Tilkynning skv. 1. mgr. verður ekki gefin svo gilt sé ef váttryggingin er upphaflega tekin vegna annars ökutækis og vanskilin stafa frá tíma áður en váttryggingin var færð yfir á hið nýja ökutæki.

12. gr.

Vanskil. Úrræði.

Þegar váttrygging er fallin úr gildi vegna vanskila, sbr. 1. mgr. 11. gr., getur Umferðarstofa látið kyrrsetja eða fjarlægja ökutækið á kostnað og ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækisins. Kostnaður sem af aðgerðum skv. 1. málsl. hlýst nýtur lögveðsréttar skv. 10. gr.

Umferðarstofu er heimilt að fela viðkomandi tryggingafélagi eða öðrum aðila að kyrrsetja eða fjarlægja ökutæki sbr. 1. mgr.

Eiganda eða umráðamanni skal tilkynnt um kyrrsetningu eða flutning ökutækis og gefinn einn mánuður til að greiða iðgjald váttryggingar sem er í vanskilum og þann áfallna kostnað sem hlotist hefur af aðgerðunum. Að frestinum loknum er heimilt að krefjast þess að ökutækið verði selt við nauðungarsölu án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms eða til niðurrifs ef ætla má að hærra verð fáiast þannig.

13. gr.

Réttarstaða tjónþola.

Enda þótt ábyrgðartryggingin sé fallin úr gildi ber félagið áfram ábyrgð gagnvart þriðja manni á sérhverju tjóni sem verður þar til mánuður er liðinn frá því að váttryggingafélagið sendi Umferðarstofu tilkynningu skv. 1. mgr. 11. gr.

Váttryggingafélagið ber ekki ábyrgð gagnvart ökumanni, eiganda eða umráðamanni eftir að tilkynning skv. 1. mgr. 11. gr. hefur verið send.

14. gr.

Tjón af völdum óþekktra eða óváttryggðra ökutækja.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. skulu sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur fyrir líkamsáverka eða missi framfæranda vegna slyss hér á landi ef ætla má að tjónið hafi hlotist af notkun óþekktis ökutækis. Greiðist bætur fyrir líkamstjón skulu jafnframt greiðast bætur fyrir munatjón vegna sama tjónsatviks.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. skulu sem ábyrgðaraðili greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur hér á landi af notkun ökutækis sem engin ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir eða váttrygging þess hefur verið felld niður af váttryggingafélaginu eða ekki haldið í gildi.

Skaðabætur skv. 1. mgr. og 2. mgr. greiðast af Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. allt að váttryggingarfjárhæð sem er ákveðin í lögum þessum.

Skaðabætur skv. 1. og 2. mgr. greiðast ekki ef Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. sýna fram á að tjónþoli, sem af fúsum vilja hefur tekið sér far í ökutæki sem tjón hlýst af, vissi að lögmaelt ábyrgðartrygging var ekki fyrir hendi er tjónsatvikið varð. Sama á við um tjón á munum sem fluttir eru með ökutæki sem eigandi eða sendandi þeirra vissi að var óváttryggt. Skaðabætur eftir ákvæðum þessum skal ekki heldur greiða til að fullnægja endurkröfu frá þriðja manni.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. bæta ekki tjón er ætla má að sé af völdum ökutækis sem undanþegið er váttryggingarskyldu og er í eigu ríkissjóðs Íslands, erlends ríkis eða alþjóðastofnunar. Ábyrgð á slíkum kröfum fer skv. 4. mgr. 9. gr.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. eiga endurkröfurétt samkvæmt almennum reglum íslensks réttar á hendur þeim sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óváttryggðs ökutækis, þ.m.t. eiganda, umráðamanni og ökumanni. Sama á við hafi félagið greitt bætur fyrir tjón af völdum óþekktis ökutækis, ef síðar upplýsist um það. Í því tilviki á félagið einnig endurkröfurétt á hendur váttryggjanda ökutækisins. Ákvæði þessarar málsgreinar haggja ekki reglum um kröfur samkvæmt öðrum endurkröfuheimildum.

15. gr.

Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. er skylt að greiða skaðabætur sem ábyrgðar- aðili vegna óvátryggðs erlends ökutækis sem um stundarsakir er notað hér á landi án þess að vera skráð hér.

16. gr.

Tjónsuppgjörsmiðstöð.

Fjármálaeftirlitið skal viðurkenna tjónsuppgjörsmiðstöð sem greitt getur bætur vegna tjóns af völdum ökutækis, ef:

- a. tjónþoli er búsettur hér á landi,
- b. ökutækið er vátryggt og að öllu jöfnu staðsett í öðru EES- eða EFTA-ríki eða Færeyjum, eða ef ökutækið er óþekkt, eða ef ekki er unnt að hafa upp á vátryggingafélagi því sem vátryggði ökutækið, og
- c. tjónið varð í öðru EES- eða EFTA-ríki, í Færeyjum eða í öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

Tjónsuppgjörsmiðstöð á enn fremur að geta greitt bætur vegna tjóns af völdum ökutækja sem vátryggð eru hér á landi, ef

- a. tjónþoli er búsettur í öðru EES- eða EFTA-ríki eða Færeyjum,
- b. ökutækið er að jafnaði staðsett í öðru EES- eða EFTA-ríki en því þar sem tjónþoli er
- c. búsettur, hið sama gildir ef ökutæki er staðsett í Færeyjum og tjónþoli er ekki búsettur þar, og
- d. tjónið varð í öðru EES- eða EFTA-ríki en því þar sem tjónþoli er búsettur eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið, hið sama gildir ef tjónið varð í Færeyjum og tjónþoli er ekki búsettur þar.

17. gr.

Upplýsingamiðstöð.

Fjármálaeftirlitið skal viðurkenna upplýsingamiðstöð til að aðstoða við öflun grundvallarupplýsinga sem eru nauðsynlegar við meðferð tjónamáls ef tjónþoli er búsettur hérlendis, ökutækið er vátryggt eða að öllu jöfnu staðsett hér, eða tjónið varð hér á landi. Þetta gildir þó því aðeins að:

- a. tjónþoli sé búsettur í EES- eða EFTA-ríki eða Færeyjum,
- b. ökutækið sé vátryggt og að öllu jöfnu staðsett í EES- eða EFTA-ríki eða Færeyjum,
- c. tjónið hafi orðið í EES- eða EFTA-ríki eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um grænt kort.

18. gr.

Greiðsluskylða og endurkröfuréttur vátryggingafélags.

Vátryggingafélag er greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna skv. 1. mgr. 7. gr.

Nú hefur vátryggingafélag greitt bætur skv. 7. gr. og á þá félagið endurkröfurétt á hendur hverjum þeim sem valdið hefur tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Lækka má endurkröfu með hliðsjón af sök tjónvalds, efnahag hans, fjárhæð tjónsins eða öðrum atvikum.

Bannað er að kaupa vátryggingu gegn endurkröfu vátryggingafélags.

19. gr.

Endurkröfunefnd.

Ráðherra skipar nefnd þriggja manna til að kveða á um hvort beita skuli endurkröfurétti vegna gáleysis eða ásetnings þess sem ábyrgð ber á tjóni sem váttryggingafélag hefur bætt samkvæmt lögum þessum. Um sérstakt hæfi nefndarmanna fer eftir II. kafla stjórnsýslulaga. Skal einn nefndarmaður skipaður eftir tilnefningu váttryggingafélaga þeirra sem viðurkenningu hafa skv. 7. gr., einn eftir tilnefningu landssamtaka bifreiðaeigenda og einn án tilnefningar og er hann formaður nefndarinnar. Ef ágreiningur verður milli váttryggingafélaganna eða landssamtakanna um tilnefningu sker ráðherra úr. Skipunartími nefndarinnar skal vera þrjú ár.

Kostnaður af störfum nefndarinnar greiðist úr ríkissjóði, en váttryggingafélög skulu endurgreiða þann kostnað.

20. gr.

Meðferð skaðabótamála.

Nú er bótakrafa samkvæmt ákvæðum 4.–5. gr. höfð uppi í sakamáli og skal þá tilkynna váttryggingafélagi því er ábyrgðartryggt hefur ökutækið um kröfuna. Hefur félagið þá sama rétt og sökunautur sjálfur til að koma að vörnum í skaðabótamálinu enda er þá áfellisdomur bindandi fyrir váttryggingafélagið og aðfararhæfur gagnvart því.

Um meðferð bótakröfu í einkamáli fer eftir 44. gr. laga um váttryggingarsamninga.

21. gr.

Bætur hærri en váttryggingarfjárhæð.

Ef bætur vegna tjóns eru ákveðnar hærri en váttryggingarfjárhæðinni nemur skal skipta henni að tiltölu á milli þeirra sem kröfur eiga vegna tjónsins. Þetta ákvæði gildir einnig þótt váttryggingarfjárhæðin sé hærri en lögboðið er.

Ef einhver þeirra sem bótarétt eiga skv. 1. mgr. hefur eigi tilkynnt félaginu um kröfu sína innan sex mánaða frá tjónsatburði má váttryggingafélagið vítalaust greiða váttryggingarféð að fullu öðrum þeim er bótarétt eiga.

22. gr.

Fyrning bótakrafna.

Bótakröfur samkvæmt lögum þessum, aðrar en kröfur um bætur fyrir líkamstjón, bæði á hendur þeim sem ábyrgð ber og váttryggingafélagi, svo og endurkröfur váttryggingafélags, fyrnast á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fyrnast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði.

Kröfur um bætur fyrir líkamstjón fyrnast á tíu árum frá tjónsatburði.

23. gr.

Viðurlög.

Sá sem notar óváttryggt ökutæki skal sæta sektum, allt að 300.000 krónum, og punktum í ökuferilsskrá.

Um viðurlög við notkun óváttryggðs ökutækis fer samkvæmt reglugerð sem ráðherra umferðarmála setur.

24. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra setur reglugerðir um:

- a. váttryggingar vegna notkunar ökutækja í keppni í akstursíþróttum á vegi sem er lokaður annarri umferð eða á afmörkuðu svæði utan vega og kveður þar á um frávik frá reglum um grundvöll bótaábyrgðar og váttryggingu,
- b. starfsháttu endurkröfunefndar skv. 19. gr., þar á meðal um hvernig váttryggingafélög senda nefndinni gögn um bótakröfur, og
- c. Framkvæmd váttryggingarskyldunnar, þar á meðal um skyldu váttryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óváttryggðra og óþekktra ökutækja 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.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerðir um:

- a. þátttöku váttryggingafélaga í Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf., tjónsuppgjörsmiðstöð skv. 16. gr. og upplýsingamiðstöð skv. 17. gr.,
- b. að hver miklu leyti ábyrgðartrygging ökutækis skv. 7. gr. skuli bæta tjón sem hlýst erlendis,
- c. greiðslu bóta vegna tjóna er ökutæki, sem undanþegin eru váttryggingarskyldu skv. 2. og 3. mgr. 9. gr., valda erlendis,
- d. framkvæmd úrræða váttryggjanda skv. 12. gr. þar á meðal um heimild Umferðarstofu til að fela viðkomandi tryggingafélagi eða öðrum aðila að kyrrsetja eða fjarlægja ökutæki,
- e. greiðslu bóta frá tjónsuppgjörsmiðstöð og um starfsemi hennar skv. 16. gr. Hann getur enn fremur kveðið um nánari reglur um meðferð bótakrafna hjá váttryggingafélögum og tjónsuppgjörfulltrúum váttryggingafélaga skv. 11. tölul. 1. mgr. 19. gr. laga um váttryggingastarfsemi,
- f. starfsemi upplýsingamiðstöðvar skv. 17. gr., þar á meðal hvaða upplýsingar falla undir 1. mgr., um skyldu váttryggingafélaga og tjónsuppgjörfulltrúa skv. 11. tölul. 1. mgr. 19. gr. laga um váttryggingastarfsemi til að láta upplýsingamiðstöð skv. 1. mgr. og upplýsingaskrifstofum í öðrum aðildarríkjum í té upplýsingar og nánari framkvæmd laga þessara.

25. gr.

Eftirlit.

Umferðarstofa hefur eftirlit með framkvæmd laga þessara og reglna setta samkvæmt þeim. Um heimildir hennar fer samkvæmt ákvæðum laga þessara og umferðarlaga.

26. gr.

Innleiðing.

Með lögum þessum er innleidd tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2009/103/EB um ökutækjatrýggingar.

27. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 2011.

Reglugerðir og öll önnur fyrirmæli sem sett hafa verið samkvæmt XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, halda gildi sínu, að svo miklu leyti sem þau brjóta ekki í bága við ákvæði laga þessara, uns nýjar reglugerðir hafa verið gefnar út.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Almenn atriði.

Hinn 1. júlí 2008 skipaði viðskiptaráðherra nefnd sem falið var það verkefni að semja frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar sem kæmi í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga, nr. 50/1987. Í nefndina voru skipuð þau Guðný Björnsdóttir hdl., sem jafnframt var formaður nefndarinnar, Arnaldur Hjartarson hdl., samkvæmt tilnefningu Félags íslenskra bifreiðaeigenda, Helga Jónsdóttir hdl., samkvæmt tilnefningu Samtaka fjármálafyrirtækja, og Rúnar Guðmundsson, hdl. sviðsstjóri, samkvæmt tilnefningu Fjármálaeftirlitsins.

Meginverkefni nefndarinnar var að færa reglur XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, í sérstök lög og semja ný lagaákvæði sem af þeirri breytingu leiddu. Auk þess yfirfór nefndin efni gildandi lagareglna. Við þá yfirferð var m.a. hugað að nýrri löggjöf um váttryggingarsamninga, réttarframkvæmd undanfarinna ára og ábendingum sem nefndinni bárust. Vegna tengsla við ákvæði umferðarlaga, bæði hvað varðar skilgreiningar, skráningu og skoðun ökutækja, var haldinn sameiginlegur fundur með nefnd þeirri sem samtímis vann að heildarendurskoðun umferðarlaga, en tveir fulltrúar umferðarlaganefndar komu á fund nefndarinnar og í lokin var haldinn fundur með fulltrúum beggja nefndanna. Þá var sérstaklega fjallað um það hvort í lögum um ökutækjatrýggingar skyldu vera reglur um atriði sem til þessa hafa eingöngu verið í reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar.

Nefndin kom saman til fundar alls 12 sinnum áður en hún lauk störfum og skilaði niðurstöðum sínum til ráðherra í frumvarpsformi 9. júlí 2009. Þann 6. ágúst 2009 auglýsti ráðuneytið frumvarpsdrögin á heimasíðu sinni og gaf almenningi kost á því að koma á framfæri athugasemdum.

Að teknu tilliti til ábendinga sem fram hafa komið, svo og þess að Evrópusambandið hefur gefið út nýja tilskipun um ökutækjatrýggingar, nr. 2009/103/EB, hafa verið gerðar nokkrar breytingar á frumvarpsdrögum nefndarinnar.

Eru þessar helstar:

- Tilskipun 103/2009/EB leggur þá skyldu á herðar aðildarríkja 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. Frumvarpið fylgir framsetningu tilskipunarinnar að þessu leyti. Mikilvægt er að í frumvarpi til nýrra umferðarlaga verði það skilyrði að öll ökutæki sem valdið geta tjóni séu skráningarskyld svo unnt sé að fylgjast með því að þau séu ábyrgðartryggð. An skráningarskyldu er eftirlit útilokað.
- Lagðar eru til miklar breytingar á ákvæðum um vanskil og úrræði váttryggjanda. Í umferð munu vera yfir 5.000 óváttryggð ökutæki (janúar 2011). Ásamt því að vera óváttryggð er stór hluti þessara ökutækja jafnframt óskoðaður, enda gild váttrygging forsenda skoðunar. Óverjandi er að sá meiri hluti ökutækjaeigenda sem hafa sín ökutæki váttryggð skuli þurfa að greiða hærri iðgjöld sem leiðir af kostnaði váttryggingafélaga við að standa undir greiðslu bóta til þeirra sem orðið hafa fyrir tjóni af völdum óváttryggðra ökutækja.
- Í frumvarpinu er lagt til að Umferðarstofa hafi heimild til þess að láta kyrrsetja eða fjarlægja óváttryggð ökutæki og þau sem iðgjald hefur ekki verið greitt af. Jafnframt er gert

ráð fyrir því að Umferðarstofa hafi heimild til þess að fela viðkomandi tryggingafélagi eða öðrum aðila að framkvæma þessi úrræði.

- Þá er lagt til að váttryggingafélag beri ábyrgð gagnvart þriðja manni á tjóni, sem fellur undir ábyrgðartryggingu ökutækis, í tiltekinn tíma frá því að hún fellur úr gildi en slíkt eigi ekki við um slysaftryggingu ökumanns.

II. Sögulegt ágríp.

Fyrstu lagareglur um bætur fyrir tjón af notkun bifreiða voru lög nr. 21/1914, um notkun bifreiða. Lögfest var víðtæk („ströng“) bótaregla, sem tók til tjóns á hagsmunum utan bifreiðar og einnig tjóns á fólki eða varningi, er bifreið flutti, ef bifreið var til afnota fyrir almenning gegn borgun. Í reglunni fólst sú undantekning frá almennum reglum um sönnun að sönnunarbyrði var lögð á þann sem ábyrgð bar á bifreiðinni, þannig að hann varð bótaskyldur ef honum tókst ekki að sanna „að slysi eða tjóni hefði ekki orðið afstýrt, þótt bifreiðin hefði verið í lagi og ökumaður sýnt fulla aðgæslu og varkárni“. Þrátt fyrir breytingar á bifreiðalögum héldust bótareglur laga nr. 21/1914 að stofni til óbreyttar allt til 1958, en sérstök regla um árekstur bifreiða var lögfest með bifreiðalögum nr. 23/1941.

Með umferðarlögum nr. 26/1958 var skaðabótareglum vegna tjóns af völdum umferðarslysa og umferðaróhappa breytt. Ábyrgð án sakar (hlutlæg bótaábyrgð) kom í stað sakarlíkindareglu. Gildissvið bótareglanna var einnig rýmkað og tóku þær til fleiri ökutækja en bifreiða og bifhjóla. Enn fremur var reglum um ábyrgðaraðila breytt, þannig að bótaábyrgð hvíldi á skráðum eða skráningarskyldum eiganda ökutækis, án tillits til þess hver hafði umráð tækisins. Með umferðarlögum nr. 40/1968 var „hægri umferð“ tekin upp hér á landi, en ekki voru gerðar breytingar á bótareglum.

Umferðarlög nr. 50/1987 (UFL) öðluðust gildi 1. mars 1988. Þau lög fólu í sér nokkrar breytingar á skaðabótareglum. Helstu nýmæli voru tvö: 1. Gáleysi sem ekki er stórfellt, skerðir ekki bótarétt manns sem slasast eða missir framfæranda. 2. Sama bótaregla (ábyrgð án sakar) gildir um tjón á mönnum eða munum sem fluttir eru með ökutæki, hvort sem flutt er gegn gjaldi eða ekki. Með lögum nr. 44/1993 var gerð sú breyting á 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga að umráðamaður ökutækis getur, auk eiganda, borið ábyrgð á tjóni sem skylt er að greiða eftir bótareglum laganna. Að öðru leyti standa skaðabótareglur umferðarlaga óbreyttar frá 1987.

Í tengslum við breytingar á skaðabótareglum 1987 var það nýmæli lögleitt með 92 gr. umferðarlaga að skylt er að kaupa hjá váttryggingafélagi því sem ábyrgðartryggir ökutæki sérstaka slysaftryggingu ökumanns til viðbótar slysaftryggingu hjá Tryggingastofnun ríkisins. Ákvæði 92. gr. umferðarlaga var breytt með lögum nr. 32/1998. Var orðalag ákvæðisins gert skýrara og jafnframt lögfest það nýmæli að hin sérstaka slysaftrygging, sem áður tók aðeins til ökumanns, var einnig látin ná til váttryggingartaka er slasast „sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess“. Þá var tilvísun til slysaftryggingar ökumanns samkvæmt lögum um almannatryggingar felld brott, en ökumannstrygging almannatryggingalaga hafði verið felld brott með lögum nr. 104/1992.

Ábyrgðartrygging ökutækja var fyrst lögleidd árið 1926, sbr. lög nr. 34/1926, og lög nr. 56/1926, um notkun bifreiða. Lagaákvæði um ábyrgðartryggingu bifreiða eru nú í XIII. kafla umferðarlaga, sjá 91. gr. og 93.–98. gr., sbr. og 99. gr., sem fjallar um fyrningu. Þá er í gildi reglugerð um lögmæltar ökutækjaftryggingar nr. 424/2008.

Vegna aðildar Íslands að Evrópska efnahagssvæðinu (EES), sbr. lög nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið, ber Íslandi að haga réttarreglum sínum eftir tilskipun Evrópusam-

bandsins (ESB) 2009/103/EB frá 16. september 2009, um ökutækjategyggingar, sem fellir úr gildi tilskipun 72/166/EBE frá 24. apríl 1972, tilskipun 84/5/EBE frá 30. desember 1983, tilskipun 90/232/EBE frá 14. maí 1990, tilskipun 2000/26/EB frá 16. maí 2000 og tilskipun 2005/14/EB frá 11. maí 2005. Með tveimur síðastnefndu tilskipununum, fjórðu og fimmtu tilskipununum svokölluðu, hafa verið gerðar breytingar á umferðarlögum, sbr. lög nr. 26/2003 og lög nr. 155/2007. Þá hafa þær einnig leitt til breytinga á reglugerð um lögmæltar ökutækjategyggingar.

III. Helstu breytingar.

Margar greinar frumvarpsins eru samhljóða greinum XIII. kafla gildandi umferðarlaga. Helstu breytingar sem frumvarpið felur í sér eru:

1. Sérstök lög skulu gilda um lögmæltar ökutækjategyggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga.
2. Gildissvið reglna um skaðabótaábyrgð og váttryggingarskyldu er rýmkað þannig að það nái til ökutækja eins og þau eru skilgreind í tilskipun ESB nr. 103/2009/EB.
3. Lagt er til að í lögnum verði reglur um atriði sem nú eru eingöngu í reglugerð en rétt þykir að verði í lögum, svo sem reglur um lok váttryggingar og tjón af völdum óváttryggðra og óþekktara ökutækja. Ekki er þar um að ræða efnislegar breytingar frá gildandi rétti.
4. Lögð eru til sterkari og hraðvirkari úrræði vegna óváttryggðra ökutækja.
5. Lögð er til rýmkun á fyrningarreglum. Í 22. gr. er gerð tillaga um að ákvæði um fjögurra ára fyrningarfrést eigi ekki við um kröfur um bætur vegna líkamstjóns. Kröfur um bætur vegna líkamstjóns fyrnist á tíu árum frá tjónsatburði.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. gr. kemur fram markmið frumvarpsins, þ.e. aukið umferðaröryggi allra vegfarenda hér á landi og að í gildi sé ábyrgðartrygging vegna ökutækja. Enn fremur er það markmið frumvarpsins að tryggja að þeir sem váttryggingarskylda beinist að hafi í gildi váttryggingu til þess að lágmarka þann kostnað sem ella lendir á þeim sem slíka váttryggingu hafa.

Um 2. gr.

Í 2. gr. kemur fram gildissvið frumvarpsins sem lýtur bæði að lögmæltum ökutækjategyggingum sem og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja. Með greininni er innleidd 14. gr. tilskipunar 2009/103/EB sem kveður á um að aðildarríki skulu tryggja að lögmælt ábyrgðartrygging gildi í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds allt samningstímabilið, þótt váttryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Jafnframt tiltekur tilskipunin að váttryggingin skuli veita þá váttryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá váttryggingarvernd þess aðildarríkis þar sem ökutækið er að öllu jöfnu staðsett þegar sú vernd er víðtækari.

Tilskipun 2009/103/EB tekur ekki á skaðabótaábyrgð og fer ákvörðun skaðabóta eftir löggjöf viðkomandi aðildarríkis.

Um 3. gr.

Í greininni eru hugtökin ökutæki og ökutækjategygging skilgreind. Skilgreining frumvarpsins á ökutæki er efnislega samhljóða 1(1) gr. tilskipunar 2009/103/EB. Hugtakið öku-

tækjatryggingar í skilningi frumvarpsins eru ábyrgðartrygging skv. 7. gr. og slysatrygging ökumanns og eiganda skv. 8. gr.

Um 4. gr.

Í 1. mgr. er vísað til ógætni ökumanns. Sem dæmi um stórkostlegt gáleysi má nefna ölvun-arakstur, akstur undir áhrifum fikniefna og ofsaakstur en ekki er um tæmandi upptalningu að ræða. Hér ber þó að áréttu að ekki er heimilt, og er það í samræmi við 13(3) gr. tilskipunar 2009/103/EB, að lækka eða fella niður bætur til farþega á þeim grundvelli að hann hafi vitað eða mátt vita að ökumaður ökutækis væri undir áhrifum áfengis eða annarra vímugjafa á þeim tíma er tjónsatburður varð. Greinin er efnislega samhljóða 88. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 5. gr.

Í greininni kemur fram að við tjón af árekstri ökutækja skuli tjónið skiptast á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum. Greinin er samhljóða 89. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 6. gr.

Í greininni kemur fram að eigandi ökutækis, eða umráðamaður ef við á, ber almennt ábyrgð á því og er fébótskyldur, nema í þeim tilfellum er ökutæki er notað í heimildarleysi. Greinin er samhljóða 90. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 7. gr.

Rétt þykir að taka sérstaklega fram að öll váttryggingafélög sem taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi skuli vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. (ABÍ). Slíkt ákvæði er nú í 2. mgr. 1. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatryggingar nr. 424/2008.

Tilgreindar váttryggingarfjárhæðir í 4. mgr. eru gildandi fjárhæðir samkvæmt auglýsingu nr. 638/2010 um breytingar á váttryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrygginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim.

Að öðru leyti er lagagreinin efnislega samhljóða 91. gr. umferðarlaga.

Um 8. gr.

Efni greinarinnar er í meginatriðum samhljóða 92. gr. umferðarlaga, sem mælir fyrir um slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Tilgreind váttryggingarfjárhæð í 4. mgr. er gildandi fjárhæð samkvæmt auglýsingu nr. 638/2010 um breytingar á váttryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrygginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim. Tekið er fram í niðurlagi 4. mgr. að um ákvörðun bótafjárhæðar fari eftir I. kafla skaðabótalaga nr. 50/1993. Frá upphafi hefur verið litið svo á að um bætur úr slysatryggingunni fari eftir reglum skaðabótaréttar og hefur það jafnan verið tekið fram í váttryggingarskilmálum. Ákvæðið leiðir því ekki til breytinga að þessu leyti en eðlilegt þykir að regla um ákvörðun bótafjárhæðar komi beinlínis fram í ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Um 9. gr.

Í greininni kemur fram almenn skylda eiganda, og umráðamanns ef við á, að váttryggja ökutæki, auk undanþáguheimilda frá váttryggingarskyldu ökutækja vegna ökutækja í eigu ríkissjóðs, erlendra ríkja eða alþjóðastofnana. Greinin er samhljóða 93. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 10. gr.

Ákvæðið á sér fyrirmynd í 7. gr. laga um brunatryggingar, nr. 48/1994, en í greininni er kveðið á um það nýmæli að lögboðið váttryggingariðgjald skuli njóta lögveðsréttar í ökutækinu, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 6. gr. laga um nauðungarsölu, og þar með standa frammar almennum veðkröfum. Slíkur lögveðsréttur veitir heimild til að krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms.

Um 11. gr.

Lagt er til að í lögnum verði kveðið á um reglur um lok váttryggingar og vanskil sem ekki eru í XIII. kafla umferðarlaga. Ef váttrygging vegna skráðs vélknúins ökutækis fellur úr gildi skal viðkomandi váttryggingafélag senda tilkynningu þess efnis til Umferðarstofu þá þegar. Er hér um lítillaga breytta framkvæmd að ræða þar sem í gildandi reglugerð um lögumæltar ökutækjatrýggingar er gert ráð fyrir að félag sendi Umferðarstofu tilkynningu þremur mánuðum eftir gjalddaga iðgjaldsins.

Að öðru leyti er greinin efnislega samhljóða 12. gr. reglugerðar um lögumæltar ökutækjatrýggingar og þarfnast ekki skýringar.

Um 12. gr.

Greinin fjallar um úrræði váttryggjanda og felur í sér það nýmæli að Umferðarstofu er veitt heimild til að kyrrsetja eða fjarlægja ökutæki, á kostnað eiganda eða umráðamanns ökutækis, jafnvel fela viðkomandi váttryggingafélagi eða öðrum aðila verkefnið, hafi váttryggingariðgjald ekki verið greitt einum mánuði eftir að lögboðin váttrygging hefur verið felld úr gildi. Kostnaður sem hlýst af aðgerðum þessum nýtur lögveðsréttar.

Eiganda eða umráðamanni skal tilkynnt um kyrrsetningu eða flutning ökutækis og gefinn einn mánuður til að greiða iðgjald váttryggingar sem er í vanskilum og þann áfallna kostnað sem hlotist hefur af aðgerðunum. Að frestinum loknum er heimilt að krefjast þess að ökutækið verði selt við nauðungarsölu án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms eða til niðurrifs ef ætla má að hærra verð fáiast þannig.

Reynslan hefur sýnt að það úrræði sem hefur verið notað hingað til, eða að fjarlægja skráningarnúmer óváttryggðra ökutækja, hefur ekki virkað sem skyldi. Ástæða þess er meðal annars sú að erfitt hefur reynst að hafa uppi á eiganda eða umráðamanni ökutækis eða jafnvel ökutækinu sjálfu, auk þess sem lögreglan er yfirleitt of önnur kafin við önnur störf til að geta sinnt þessu verkefni.

Í þeim tilfellum þar sem lögboðin váttrygging vegna ökutækis hefur ekki verið greidd lenda bætur skv. 14. gr. frumvarpsins á Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf., en um háar fjárhæðir getur verið að ræða. Öllum tryggingafélögum á Íslandi er skylt að vera aðilar að félaginu, en þau leggja því til fé sem ætlað er að ná yfir slíkar greiðslur. Þessar greiðslur tryggingafélaganna fara augljóslega hækkandi eftir því sem fleiri óváttryggð ökutæki eru í umferð, sem þýðir þá stigvaxandi hækkanir á iðgjöldum ökutækjatrýgginga. Þá er enn fremur rétt að ítreka að meginhluti óváttryggðra ökutækja er jafnframt óskoðaður. Það er því ljóst að

ríkir samfélagshagsmunir mæla með áhrifaríkum úrræðum í þeim tilgangi að fækka óváttryggðum ökutækjum í umferðinni.

Um 13. gr.

Lagt er til að í lögnum verði kveðið á um reglur um réttarstöðu tjónþola sem ekki er að finna í XIII. kafla umferðarlaga. Ákvæðið er efnislega samhljóða 2. mgr. 13. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar nr. 424/2008. Ákvæðið leiðir ekki til efnislegra breytinga á gildandi rétti og þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 14. og 15. gr.

Í 14. og 15. gr. frumvarpsins eru reglur um tjón af völdum óþekktra eða óváttryggðra ökutækja. Slík ákvæði var ekki að finna í XIII. kafla umferðarlaga heldur í reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar, sbr. 20. og 21. gr. reglugerðar nr. 424/2008.

Frumvarpsgreinarnar eru efnislega samhljóða þeim og leiða því ekki til breytinga eða þarfnast frekari skýringa, þó er vert að nefna að 14. gr. felur í sér innleiðingu á 10(3) gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 16. gr.

Greinin fjallar um tjónsuppgjörsmiðstöð sem greitt getur bætur vegna tjóns að vissum skilyrðum uppfylltum. Greinin er samhljóða 94. gr. a umferðarlaga og felur í sér innleiðingu á 6. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 17. gr.

Í greininni er kveðið á um upplýsingamiðstöð sem aðstoðar við öflun grundvallarupplýsinga sem nauðsynlegar eru við meðferð tjónamáls. Greinin er samhljóða 94. gr. b umferðarlaga og felur í sér innleiðingu á 23. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 18. gr.

Greinin kveður á um greiðsluskyldu og endurkröfurétt váttryggingafélaga. Hún er samhljóða 95. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 19. gr.

Greinin fjallar um endurkröfunefnd sem kveður á um endurkröfurétt váttryggingafélaga og er samhljóða 96. gr. umferðarlaga og þarfnast því ekki skýringa.

Um 20. gr.

Samkvæmt 1. mgr. 97. gr. umferðarlaga skal, þegar einkamál er höfðað gegn þeim sem bótaskyldur er, einnig höfða málið gegn váttryggingafélagi sem ábyrgðartryggt hefur ökutækið. Eftir gildistöku laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga, er ekki lengur þörf á slíku ákvæði. Í 44. gr. þeirra laga er kveðið á um stöðu tjónþola við ábyrgðartryggingu, en samkvæmt ákvæðinu getur tjónþoli nú krafist bóta úr ábyrgðartryggingu beint af váttryggingafélagi. Ef tjónþoli höfðar mál til heimtu kröfu sinnar getur félagið þó krafist þess að hann beini málshöfðun einnig gegn váttryggðum aðila sem ber skaðabótaábyrgð. Lagt er því til að í 2. mgr. verði tilvísun til 44. gr. laga um váttryggingarsamninga. Greinin felur í sér innleiðingu á 18. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 21. gr.

Í greininni er fjallað um skiptingu váttryggingarfjárhæðar í þeim tilvikum þegar bætur eru hærrí en váttryggingarfjárhæðinni nemur. Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 98. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 22. gr.

Í greininni er lögð til breyting á fyrningarreglum. Í 99. gr. umferðarlaga er mælt fyrir um tvenns konar fyrningarfrest. Annars vegar fjögurra ára frest og hins vegar tíu ára frest. Um upphaf fyrningarfrests gilda tvær reglur. Fjögurra ára fresturinn byrjar að líða við „lok þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar“. Tíu ára fresturinn er hins vegar óháður mati á vitneskju kröfuhafa. Hann byrjar að líða þegar tjónsatburður verður. Í frumvarpinu er lagt til að fjögurra ára fresturinn gildi ekki varðandi kröfur um bætur vegna líkamstjóns. Um þær kröfur gildi alfarið tíu ára fyrningarfrestur sem byrji að líða þegar tjónsatburður verður. Tíu ára fyrningarfrestur framlengist ekki.

Rökin fyrir tillögu um breytingu á fyrningarreglum eru einkum eðli líkamstjónsmála og óvissa hvað varðar mat á upphafi fjögurra ára fyrningarfrests í þeim málum. Undanfarið hefur málum fjölgað fyrir dómstólum þar sem deilt er um upphaf þessa frests. Virðist ekki hafa vera fullt samræmi í niðurstöðum dóma hvað þetta álitæfni varðar í einstökum málum. Má því telja að nokkur réttaróvissa ríki á þessu sviði sem er mjög óheppilegt. Með því að miða upphaf fyrningarfrests við tjónsatburð er þessari óvissu eytt.

Þá þykja breytingar sem gerðar voru á almennum reglum um fyrningu skaðabótakrafna með lögum nr. 150/2007, um fyrningu kröfuréttinda, styðja tillögu um breytingu. Í þeim lögum er gerður greinarmunur á fyrningarfresti skaðabótakröfu vegna líkamstjóns annars vegar og annarra skaðabótakrafna hins vegar. Er fyrningarfrestur krafna vegna líkamstjóns lengri en annarra bótakrafna og jafnframt er sá frestur lengri en hann var samkvæmt eldri fyrningarlögum.

Um 23. gr.

Í greininni er lagt til að það skuli varða sektum og punktum í ökuferilsskrá viðkomandi sem notar ökutæki sem hann veit eða má vita að er óváttryggt. Réttast þykir að miða við það að unnt sé að beita þessu ákvæði eftir að tilkynning skv. 11. gr. frumvarpsins hefur verið send eiganda ökutækis og umráðamanni ef við á.

Ekki þykir ástæða til að kveða á um ábyrgð váttryggingarskylds aðila í þessu ákvæði þar sem úrræði 11. gr. frumvarpsins ná til þeirra.

Í gildi eru tvær reglugerðir um viðurlög vegna brota á umferðalögum sem ráðherra umferðarmála setti. Með einfalda og skýra laga- og reglugerðarsetningu að leiðarljósi þykir hreinlegast að fela ráðherra umferðarmála jafnframt að setja reglugerð um viðurlög vegna brota á lögum þessum.

Greinin felur í sér innleiðingu á 27. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 24. gr.

Í greininni er tæmandi talning á þeim reglugerðum sem ráðherra er skylt og heimilt að setja um nánari framkvæmd laganna.

Samkvæmt a-lið 1. mgr. er ráðherra skylt að setja reglur um váttryggingar vegna notkunar vélknúinna ökutækja í keppni í akstursíþróttum á vegi sem er lokaður annarri umferð eða á

afmörkuðu svæði utan vega. Ákvæðið felur ekki í sér breytingu á gildandi rétti, sbr. 34. gr. umferðarlaga og reglugerð nr. 507/2007 um akstursíþróttir og aksturskeppni.

Samkvæmt b-lið 1. mgr. skal ráðherra setja reglugerð um starfsháttu endurkröfunefndar skv. 19. gr., þar á meðal um hvernig váttryggingafélög senda nefndinni gögn um bótakröfur. Í gildandi rétti er fjallað um starfsháttu endurkröfunefndar í 26.–30. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar.

Í c-lið 1. mgr. er fjallað um skyldu ráðherra til að setja reglugerð um framkvæmd váttryggingarskyldunnar, m.a. um skyldu váttryggingafélags til að gefa út vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur vegna tjóns sem varða váttryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða. Í 5. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar eru reglur um útgáfu slíkra vottorða. Skyldu til að gefa út tjónsvottorð má rekja til fimmtu tilskipunar um ökutækjatrýggingar (2005/14/EB), sbr. lög nr. 155/2007, um breytingu á umferðarlögum.

Samkvæmt 2. mgr. er ráðherra heimilt að setja ýmsar reglugerðir um ákveðna þætti laganna. Greinin þarfnast ekki skýringar.

Um 25. gr.

Með frumvarpi þessu eru sett ný heildarlög um ökutækjatrýggingar, sem áður var fjallað um í XII. kafla umferðarlaga. Lagt er til að ekki verði hróflað við núverandi framkvæmd hvað eftirlit með þessum málaflokki varðar og Umferðarstofu áfram falið að hafa eftirlit með ökutækjatrýggingum.

Um 26. gr.

Með lögum þessum er tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2009/103/EB innleidd í íslenskan rétt. Tilskipunin á að draga saman í einn bálk eldri tilskipanir á þessu sviði sem hafa verið innleiddar í íslenskan rétt og á því innleiðing á 2009/103/EB ekki að fela í sér efnislega breytingu á núgildandi rétti.

Um 27. gr.

Lagt er til að lög um lögmæltar ökutækjatrýggingar og skaðabótaábyrgð vegna vélknúinna ökutækja taki gildi samhliða nýjum umferðarlögum. Tillaga um gildistöku 1. júlí 2011 er því í samræmi við vænta gildistöku nýrra umferðarlaga.

Í 2. mgr. er tekið fram að reglugerðir og önnur fyrirmæli sem sett hafa verið samkvæmt XIII. kafla umferðarlaga nr. 50/1987 haldi gildi sínu við gildistöku laganna, að svo miklu leyti sem þau brjóta ekki í bága við ákvæði laga þessara, uns nýjar reglugerðir og fyrirmæli hafa verið gefin út.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar.

Með frumvarpi þessu er lagt til að sett verði sérlög um ökutækjatrýggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja. Ákvæði um þessi atriði er nú að finna í XIII. kafla gildandi umferðarlaga og reglugerð nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar. Breytingar frá núverandi fyrirkomulagi eru ekki víðtækar og eru fyrst og fremst byggðar á tilskipun 2009/103/EB um ökutækjatrýggingar, sem innleidd verður verði frumvarp þetta að lögum.

Helstu breytingar sem frumvarpið felur í sér eru í fyrsta lagi að gildissvið reglna um skaðabótaábyrgð og vátryggingarskyldu er rýmkað þannig að það nái til ökutækja eins og þau eru skilgreind í tilskipun 2009/103/EB. Í öðru lagi er lagt til að í lögnum verði reglur um atriði sem nú eru eingöngu í reglugerð en rétt þykir að verði í lögum, svo sem reglur um lok vátryggingar og tjón af völdum óvátryggðra og óþekkttra ökutækja. Í þriðja lagi er lögð til sterkari og hraðvirkari úrræði vegna óvátryggðra ökutækja og í fjórða lagi er lögð til rýmkun á fyrningarreglum.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi í för með sér aukin útgjöld fyrir ríkissjóð.