

Frumvarp til laga

um ökutækjatryggingar.

(Lagt fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi 2012–2013.)

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er að stuðla að traustri váttryggingavernd allra vegfarenda hér á landi og að ökutæki séu með lögmæltar ökutækjatryggingar.

2. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um lögmæltar ökutækjatryggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja hér á landi.

3. gr.

Orðskýringar.

Í lögum þessum merkir:

- Aðildarríki:** Ríki sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, aðili að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu eða Færeyjar.
- Græna kortið:** Alþjóðlegt váttryggingarskírteini útgefið af lögbærum aðila sem staðfesting þess að ábyrgðartrygging ökutækis sé í gildi.
- Umráðamaður:** Sá sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð þess. Aðili telst ekki umráðamaður nema hann sé skráður sem slíkur í ökutækjaskrá.
- Ökutæki:** Tæki sem eru skráningarskyld skv. ákvæðum umferðarlaga.
- Lögmæltar ökutækjatryggingar:** Ábyrgðartrygging skv. 7. gr. og slysatrygging ökumanns og eiganda skv. 8. gr.

4. gr.

Grundvöllur ábyrgðar o.fl.

Eigandi ökutækis, sbr. 6. gr., skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns.

Eigandi ökutækis, sbr. 6. gr., sem notað er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki. Ábyrgðin nær þó ekki til eftirvagna í skilningi umferðarlaga eða annarra tækja sem fest eru við ökutæki í notkun, enda teljast þau þá vera hluti ökutækisins.

Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfaranda 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 varð fyrir tjóni var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi.

5. gr.

Skipting tjóns.

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.

Ábyrgð.

Eigandi ökutækis ber ábyrgð á ökutæki og er fébótaskyldur skv. 4. og 5. gr. Fébótaskyldan færir þó yfir á þann sem notar ökutækið 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 útgefið hér á landi til að taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja eða
- b. erlendu váttryggingafélagi sem hefur starfsleyfi í aðildarríki, enda hafi Fjármálaeftirlitinu verið tilkynnt á lögformlegan hátt að það taki að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi.

Ábyrgðartrygging skal gilda í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds. Váttryggingin skal veita þá váttryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá váttryggingarvernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari. Váttryggingin skal gilda allt samningstímabilið þótt váttryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Öll váttryggingafélög, sem taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi, skulu vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðartryggingum 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. 5. mgr. Ákvörðun ráðherra um breytingu fjárhæða skal birt með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda.

8. gr.

Slysartrygging ökumanns og eiganda.

Auk ábyrgðartryggingar skv. 7. gr. skal hver ökumaður sem stjórnar ökutæki tryggður sérstakri slysartryggingu, 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, sbr. 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, sbr. 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. 3. mgr. Ákvörðun ráðherra um breytingu fjárhæða skal birt með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda.

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.

Váttryggingarskylda skv. 7. og 8. gr. hvílir á eiganda ökutækisins; heimilt er þó að semja um að umráðamaður ökutækis váttryggi það í sínu nafni og skal hann þá hafa val um hvaða váttryggingafélagi hann váttryggir.

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.

Váttryggingafélag, sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 21. gr. laga um váttryggingastarfsemi, er skylt að veita lögboðnar ökutækjatrýggingar sérhverjum þeim váttryggingarskylda aðila sem undirgengst boðna váttryggingarskilmála.

10. gr.

Váttryggingariðgjald.

Lögboðið váttryggingariðgjald ökutækis ásamt vöxtum og kostnaði hvílir sem lögveð á ökutækinu og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum sem á því hvíla í eitt ár frá gjald-daga nema gjöldum til ríkissjóðs. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. Lögveðið fellur ekki niður við eigenda-skipti.

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, eða að liðnum greiðslufresti skv. 2. mgr. 32. gr. sömu laga, 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 fallin úr gildi.

Auk tilkynningar til Umferðarstofu skv. 1. mgr. skal félagið gera eiganda ökutækis og umráðamanni, sé hann skráður, viðvart og kynna honum réttaráhrif slíkrar tilkynningar, þar á meðal um vantryggingagjald skv. 12. gr. Félagið skal ekki senda tilkynningu skv. 1. mgr. ef það hefur vitneskju um að ökutækið hafi verið váttryggt hjá öðru félagi eða afskráð.

12. gr.

Vanskil. Úrræði.

Nú fellur váttrygging úr gildi, sbr. 1. mgr. 11. gr., og skal þá lagt á mánaðarlegt gjald, vantryggingagjald, frá þeim degi er tilkynning barst, sem eigandi ökutækis skal greiða.

Fjárhæð vantryggingagjalds getur numið frá 10 þús. kr. til 25 þús. kr. á mánuði. Breyta má fjárhæð gjaldsins til samræmis við almennar breytingar á verðlagi. Heimilt er í reglugerð að ákveða mismunandi fjárhæðir vantryggingagjalds eftir gerð og búnaði ökutækja. Lækka skal gjaldið um 50% ef tilkynning váttryggingafélags skv. 1. mgr. er afturkölluð innan tveggja vikna frá birtingu, skv. 5. eða 7. mgr., eða ökutæki er skráð ótímabundið úr umferð innan sama tíma. Gjaldið skal ekki leggjast á oftar en tíu sinnum vegna sömu tilkynningar og getur það að hámarki orðið 250 þús. kr.

Vantryggingagjald ásamt innheimtukostnaði skal njóta lögveðs í ökutækinu í samræmi við ákvæði 10. gr. og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.

Hafi verið samið um að umráðamaður ökutækis váttryggi það í sínu nafni sbr. 1. mgr. 9. gr. og váttrygging ökutækis er úr gildi fallin sökum þess að umráðamaður hefur vanefnt ákvæði samnings þess efnis þá á eigandi ökutækis endurkröfurétt á umráðamann sem nemur þeim kostnaði sem eigandi varð sannarlega fyrir sökum vanefndanna, þ.m.t. kostnaður vegna vanrækslugjalds og annarra úrræða skv. þessari grein.

Falli váttrygging úr gildi, sbr. 1. mgr. 11. gr., er notkun ökutækis óheimil. Til að aftra óheimilli notkun ökutækis skal lögregla þegar fjarlægja skráningarmarki ökutækis, festa á það tilkynningu um að notkun þess sé óheimil eða beita öðrum tækum úrræðum til að hindra notkun þess.

Eiganda ökutækis skal án tafar birt tilkynning (greiðsluáskorun) með sannanlegum hætti um álagningu vantryggingagjalds og réttaráhrif hennar. Sé umráðamaður skráður skal honum sent samrit. Skal eiganda veittur 15 daga frestur frá birtingu annað hvort til að greiða iðgjald váttryggingar sem er í vanskilum og áfallið vantryggingagjald auk kostnaðar eða til að skrá ökutæki ótímabundið úr umferð. Sé ökutæki skráð úr umferð má fresta frekari innheimtugæðgerðum í allt að þrjú mánuði. Að öðrum kosti er heimilt án frekari tilkynninga að óska nauðungarsölu á ökutækinu eða hefja aðrar aðgerðir til innheimtu gjaldsins.

Greiðsla vantryggingagjalds frestar ekki réttaráhrifum samkvæmt þessari grein nema gjaldfallið váttryggingariðgjald ásamt vöxtum og kostnaði sé jafnframt greitt.

Takist ekki birting skv. 6. mgr. eða sé erfiðleikum háð má að liðnum einum mánuði frá álagningu vantryggingagjalds birta greiðsluáskorun í Lögbirtingablaði þar sem fram kemur skráningarnúmer ökutækis, nafn skráðs eiganda þess, umráðamanns sé hann skráður og eftir atvikum lýsing ökutækis þess sem sætt hefur álagningu gjaldsins.

Heimilt er að halda úti vefsíðu þar sem birt eru skráningarnúmer og tegundarlýsing þeirra ökutækja sem á hvílir vantryggingagjald hverju sinni.

Ákvörðun um álagningu vantryggingagjalds má kæra til atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins. Nú vill aðili nýta sér kærueimild og er þá kærufrestur fjórar vikur frá birtingu tilkynningar um álagningu gjaldsins. Að öðru leyti fer um kæru skv. VII. kafla stjórnsýslulaga um stjórnsýslukæru.

Ráðherra er heimilt að fela öðru stjórnvaldi álagningu og innheimtu vantryggingagjalds.

13. gr.

Réttarstaða tjónþola.

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

Váttryggingafélag ber ekki ábyrgð á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 8. gr., 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 óþekkts ökutækis. Séu greiddar bætur fyrir líkamstjón skal jafnframt greiða 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 váttryggingafélagi eða ekki haldið í gildi.

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

Bætur 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 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 og ökumanni. Sama á við hafi félagið greitt bætur fyrir tjón af völdum óþekkts 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.

Tímabundin notkun erlendra ökutækja.

Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. er skylt sem ábyrgðaraðili að greiða skaðabætur vegna tjóns af völdum óváttryggðs erlends ökutækis sem um stundarsakir er notað hér á landi án þess að vera skráð hér.

16. gr.

Tjónsuppgjörsmiðstöð.

Fjármálaeftirlitið viðurkennir 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 aðildarríki, eða ef ökutækið er óþekkt, eða ef ekki er unnt að hafa uppi á vátryggingafélagi því sem vátryggði ökutækið og
- c. tjónið varð í öðru aðildarríki EES 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 aðildarríki,
- b. ökutækið er að jafnaði staðsett í öðru aðildarríki en því þar sem tjónþoli er búsettur og
- c. tjónið varð í öðru aðildarríki en því þar sem tjónþoli er búsettur eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

17. gr.

Upplýsingamiðstöð.

Fjármálaeftirlitið viðurkennir upplýsingamiðstöð sem aðstoðar 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 aðildarríki,
- b. ökutækið sé vátryggt og að öllu jöfnu staðsett í aðildarríki,
- c. tjónið hafi orðið í aðildarríki eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

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. Enn fremur á vátryggingafélag endurkröfu á tjónvald hafi tjón verið greitt eftir að vátrygging er fallin niður skv. 13. gr.

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 stórkostlegs gáleysis eða ásetnings þess sem ábyrgð ber á tjóni sem vátryggingafélag hefur bætt samkvæmt lögum þessum. Um sérstakt hæfi nefndarmanna fer eftir II. kafla stjórnsýslulaga. Skal einn nefndarmaður skipaður eftir tilnefningu vátryggingafélaga þeirra sem viðurkenningu hafa skv. 7. gr., einn eftir sameiginlegri tilnefningu Félags íslenskra bifreiðaeigenda og Samtaka verslunar og þjónustu og einn án tilnefningar og er hann formaður nefndarinnar. Ef tilnefningaraðilar koma sér ekki saman um tilnefningu skipar ráðherra án tilnefningar. Skipunartími nefndarinnar skal vera þrjú ár.

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

20. gr.

Meðferð skaðabótamála.

Nú er bótakrafa samkvæmt ákvæðum 4. og 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 áfellingdómur bindandi fyrir váttryggingafélagið og aðfararhæfur gagnvart því.

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

21. gr.

Bætur hærrí en váttryggingarfjárhæð.

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

Reglugerðarheimild.

Ráðherra setur reglugerðir um:

- a. starfsháttu endurkröfunefndar skv. 19. gr., þar á meðal um hvernig váttryggingafélög senda nefndinni gögn um bótakröfur,
- b. 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,
- c. málsmeðferð við álagningu og innheimtu vantryggingagjalds skv. 12. gr., skilyrði fyrir lækun gjaldsins, fjárhæð gjalds eftir gerð og búnaði ökutækja, hver skuli annast álagningu þess og innheimtu, þóknun vegna innheimtu og skil þess í ríkissjóð.

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. undanþágur frá váttryggingarskyldu samkvæmt lögum þessum vegna tiltekinna ökutækja,
- c. greiðslu bóta vegna tjóna er ökutæki, sem undanþegin eru váttryggingarskyldu skv. 2. og 3. mgr. 9. gr., valda erlendis,

- d. greiðslu bóta frá tjónsuppgjörsmiðstöð og um starfsemi hennar skv. 16. gr.; hann getur enn fremur kveðið á um nánari reglur um meðferð bótakrafna hjá váttryggingafélögum og tjónsuppgjörfulltrúum váttryggingafélaga skv. 11. tölul. 1. mgr. 19. gr. laga um váttryggingastarfsemi, sbr. 104. gr. þeirra laga,
- e. 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, sbr. 104. gr. þeirra laga, til að láta upplýsingamiðstöð skv. 1. mgr. og upplýsingaskrifstofum í öðrum aðildarríkjum í té upplýsingar og nánari framkvæmd laga þessara,

24. gr.

Eftirlit.

Fjármálaeftirlitið hefur eftirlit með framkvæmd laga þessara að því er varðar eftirlits- skylda aðila samkvæmt lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi.

25. gr.

Innleiðing.

Lög þessi fela í sér innleiðingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB frá 16. september 2009 um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að váttrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 117/2011 frá 21. október 2011.

26. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2013.

Við gildistöku laga þessara fellur úr gildi XIII. kafli umferðarlaga, nr. 50/1987. Reglugerðir og öll önnur fyrirmæli, sem sett hafa verið á grundvelli XIII. kafla umferðarlaga, halda gildi sínu, að svo miklu leyti sem þau samrýmast ákvæðum laga þessara, uns nýjar reglugerðir hafa verið settar.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Almenn.

Frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar var lagt fram bæði á 139. (þskj. 1230, 711. mál) og 140. löggjafarþingi (þskj. 1171, 733. mál) en hlaut ekki afgreiðslu og er nú lagt fram þriðja sinni. Vert er að taka fram að ekki var mælt fyrir frumvarpinu á 140. þingi.

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. Ákveðið var að færa ákvæði um ökutækjatrýggingar í sérlög m.a. sökum þess að samgönguráðuneytið (nú innanríkisráðuneytið) fer með mál er varða umferð ökutækja en viðskiptaráðuneytið (nú atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið) fer með mál er varða ökutækjatrýggingar. 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 yfirför 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. Hinn 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 komu, svo og þess að Evrópusambandið gaf út nýja tilskipun um ökutækjatrýggingar 2009/103/EB voru gerðar nokkrar breytingar á frumvarpsdrögum nefndarinnar. Þeirra helstar voru breytingar á ákvæðum um vanskil og úrræði váttryggjanda og lagt var til að váttryggingafélag bæri ábyrgð gagnvart þriðja manni á tjóni, sem fellur undir ábyrgðartryggingu ökutækis, í tiltekinn tíma frá því að hún fellur úr gildi en slíkt ætti ekki við um slysatryggingu 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, 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 framfaranda. 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 slysafélagi til viðbótar slysafélagi 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 slysafélag, sem áður tók aðeins til ökutækis, var einnig látin ná til váttryggingartaka er slasast „sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess“. Þá var tilvísun til slysafélagar ökutækis samkvæmt lögum um almannatryggingar felld brott, en ökutækisafélag 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 ökutækjafélag, nr. 424/2008.

Vegna aðildar Íslands að Evrópska efnahagssvæðinu, sbr. lög nr. 2/1993, um Evrópska efnahagssvæðið, ber Íslandi að haga réttarreglum sínum eftir tilskipun Evrópusambandsins 2009/103/EB frá 16. september 2009, um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að váttrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin, 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 (tilskipun 2009/103/EB). Með tveimur síðastnefndu tilskipunum, fjórðu og fimmtu tilskipunum 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 ökutækjafélag.

III. Breytingar frá 139. löggjafarþingi til 140. löggjafarþings.

Með tilliti til athugasemda er fram komu við þinglega meðferð frumvarpsins á 139. löggjafarþingi tóku efnisákvæði frumvarpsins nokkrum breytingum áður en það var endurflutt á 140. löggjafarþingi, þeirra helstar eru:

1. Bætt var við skilgreiningu á hugtökunum aðildarríki og almenn umferð. Skilgreiningu á hugtakinu ökutæki var jafnframt breytt til að gæta samræmis við skráningarskyldu samkvæmt frumvarpi innanríkisráðherra til nýrra umferðarlaga sem lagt var fram á 140. þingi (þskj. 1050, 656. mál). Tilskipun 2009/103/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 skráningarskyldt eða ekki. Án skráningarskyldu er eftirlit útilokað og því nauðsynlegt að láta váttryggingarskyldu haldast í hendur við skráningarskyldu samkvæmt frumvarpi til umferðarlaga.
2. Lagt var til að gildissvið slysafélagar ökutækis og eiganda skv. 8. gr. frumvarpsins yrði þrengt svo hún tæki aðeins til ökutækis sem stjórna ökutæki í almennri umferð.
3. Lagðar voru til miklar breytingar á ákvæðum um vanskil og úrræði váttryggjanda. Í frumvarpinu var lagt til að heimilt væri að leggja á sérstakt vantryggingagjald vegna óváttryggðra ökutækja auk þess að leggja mætti bann við notkun ökutækis. Fjárhæð gjaldsins skyldi ákvarða eftir gerð og búnaði ökutækis. Tekið var fram að gjaldið mætti að hámarki nema 25.000 kr. á mánuði og uppsöfnuð heildarfjárhæð að hámarki 250.000 kr., jafnframt að vantryggingagjald ásamt innheimtukostnaði skyldi njóta lögveðs í ökutækinu og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar. Einnig var lagt til að eiganda yrði veittur 14 daga frestur frá birtingu til að leysa málið. Að þeim

tíma liðnum væri m.a. heimilt án frekari tilkynninga að óska nauðungarsölu á ökutæk-
inu. Tækist ekki birting eða væri hún erfiðleikum háð mætti að liðnum einum mánuði
frá álagningu vantryggingagjalds birta opinberlega tilkynningu með upplýsingum um
ökutækið og eiganda. Teldist slík birting jafngilda birtingu greiðsluáskorunar samkvæmt
ákvæðum laga um nauðungarsölu. Lagt var til að heimilt væri að halda úti vefsíðu þar
sem birt væru skráningarnúmer þeirra ökutækja sem á hvíldi vantryggingagjald hverju
sinni. Að lokum var lagt til að ráðherra væri heimilt að fela öðru stjórnvaldi álagningu
og innheimtu vantryggingagjaldsins.

4. Fellt var út ákvæði um viðurlög vegna notkunar á óváttryggðu ökutæki, enda talið að slík
úrræði séu ólíkleg til að ná fram markmiðum sínum þar sem erfitt gæti reynst að sanna
að ökumaður hafi vitað eða mátt vita að ökutækið væri óváttryggt.
5. Vísanir til umráðamanns í frumvarpinu voru teknar út. Í frumvarpi til nýrra umferðar-
laga (þskj. 1050, 656. mál) var lagt til grundvallar að höfuðábyrgð á ökutæki hvíli á
skráðum eiganda ökutækis, en hugtakið „umráðamaður“ sett innan sviga á eftir eiganda
í nokkrum greinum frumvarpsins og með því lögð áhersla á að skyldur umráðamanns
séu afleiddar af þeim kvöðum sem lagðar eru á skráðan eiganda ökutækis samkvæmt
frumvarpinu. Sömu línu var fylgt í frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar, þ.e. að
höfuðábyrgð hvíli ætíð á eiganda. Þó var hugtakið umráðamaður ekki sett innan sviga
á eftir eiganda í texta frumvarpsins enda á það að vera skýrt að ábyrgð samkvæmt frum-
varpinu hvíldi ætíð á eiganda. Í þeim tilfellum þegar annar aðili en eigandi færi með
umráð, svo sem samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi, þá gætu aðilar samið um
tryggingar viðkomandi ökutækis sín á milli, þ.e. hver tryggi ökutækið. Ábyrgð þess að
ökutæki væri með tilskildar tryggingar hvíldi þó ætíð á eiganda og hann sætti afleiðing-
um þess ef ökutæki væri í umferð án tilskilinna trygginga. Jafnframt var það skýrt að
fébótaskylda skv. 1. mgr. 6. frumvarpsins hvíldi á eiganda einum.
6. Fjármálaeftirlitinu var falið eftirlit með framkvæmd laganna í stað Umferðarstofu áður.
7. Lagðar voru til breytingar á heimild og skyldu ráðherra til setningar reglugerða skv.
24. gr.

IV. Breytingar frá 140. löggjafarþingi til 141. löggjafarþings.

Með tilliti til athugasemda, sem fram komu við þinglega meðferð á 140. löggjafarþingi,
hafa nokkrar breytingar verið gerðar á frumvarpinu. Þeirra helstar eru eftirfarandi:

1. Takmörkun á gildissviði ökumannstryggingar skv. 8. gr. við notkun í almennri umferð
var felld út og slíkt hið sama á við um orðskýringu á hugtakinu almenn umferð. Alvar-
legar athugasemdir voru gerðar af ýmsum aðilum sem þótti ástæða til að bregðast við.
2. Bætt er við skilgreiningu á hugtakinu umráðamaður, en hugtakið er ekki skilgreint í nú-
gildandi umferðarlögum né í frumvarpi til nýrra umferðarlaga (þskj. 180, 179. mál).
Eina skilgreiningin, sem er til staðar í íslensku lagamáli, er að finna í 2. mgr. 4. gr.
reglugerðar nr. 751/2003 um skráningu ökutækja, með síðari breytingum. Þar segir m.a.
að „[u]mráðamaður er sá sem á vegum eiganda ökutækis hefur varanleg umráð þess, t.d.
samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi í tiltekinn tíma.“ Við skoðun á hugtakinu
sést að þörf er á endurskoðun þess, enda er í því bæði vísað til varanlegra umráða og
umráða í tiltekinn tíma. Erfitt er að sjá hvernig hægt er að uppfylla bæði þau skilyrði á
sama tíma. Lagt er til í 3. gr. frumvarpsins að umráðamaður verði skilgreindur sem „[s]á
sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð þess. Aðili telst ekki umráðamaður
nema hann sé skráður sem slíkur í ökutækjaskrá.“ Skilgreiningin felur í sér efnislýsingu

og formkröfu, þ.e. að umráðamaður sé sá sem með samþykki eiganda hafi umráð þess og hann sé skráður sem slíkur í ökutækjaskrá. Með tilliti til skýrleika er æskilegt að samhljóða skilgreiningu á hugtakinu verði að finna bæði í lögum um lögmæltar ökutækjatrýggingar sem og í umferðarlögum.

3. Í 4. gr. frumvarpsins er sérstaklega tekið fram að ef eftirvagn eða annað tæki er fest við ökutæki í notkun þá telst ökutækið og hinn tengdi hlutur sem eitt ökutæki. Þessi tillaga er byggð á skilgreiningu hugtaksins ökutæki skv. tilskipun 2009/103/EB en í henni segir „‘vehicle’ means any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power, but not running on rails, and any trailer, whether or not coupled“. Sama skilning á hugtakinu ökutæki er að finna í 3. mgr. 3. gr. norskra laga um ökutækjatrýggingar (Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer), en þar segir: „Tilhengjar og anna vedheng til ei motorvogn vert rekna for ein part av vogna når dei vert kørde i samband med vogna eller er fest til henne i anna høve. Gjer eller får ein tilhengjar skade i andre tilfelle, vert han halden for serskild motorvogn såframt han er registrert etter vegtrafikklova eller skal vera registrert eller ha eigne kjennemerke.“
4. Í 9. gr. frumvarpsins er lagt til að skýrt sé tekið fram að heimilt sé að semja um að umráðamaður ökutækis váttryggi það í sínu nafni. Í slíkum tilfellum ber eigandi þó eftir sem áður ábyrgð á því að ökutæki sé með lögmæltar tryggingar skv. frumvarpinu. Jafnframt er tekið fram að váttryggingafélag sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 21. gr. laga um váttryggingastarfsemi, nr. 56/2010, er skylt að veita lögboðnar ökutækjatrýggingar sérhverjum þeim váttryggingarskylda aðila sem undirgengst boðna váttryggingarskilmála, en sambærilegt ákvæði er nú að finna í 1. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar.
5. Kveðið er nánar á um frá hvaða tímamarki lögveð skv. 10. gr. telst hvíla á ökutæki. Einnig er áréttað að lögveðið nái aðeins til lögboðinna trygginga skv. frumvarpinu.
6. Ákvæðum 12. gr. frumvarpsins um hið svokallað vantryggingagjald er breytt og á þeim skerpt. Bætt er við ákvæði sem kveður á um kærueimild vegna álagningar vantryggingagjaldsins.
7. 19. gr. er breytt með þeim hætti að kveðið er á um sameiginlega tilnefningu Félags íslenskra bifreiðaeigenda og Samtaka verslunar og þjónustu í endurkröfunefnd, í stað aðeins tilnefningar Félags íslenskra bifreiðaeigenda. Þessi breyting er tilkomin vegna þess að í 96. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, er fjallar um endurkröfunefnd, kemur fram að einn nefndarmanna skal tilnefndur af landssamtökum bifreiðaeigenda og hefur ákvæðið verið túlkað með þeim hætti að í því felist sameiginleg tilnefning Félags íslenskra bifreiðaeigenda og Samtaka verslunar og þjónustu. Ekki er ætlunin að breyta því fyrirkomulagi með frumvarpi þessu.
8. Að lokum er kveðið á um í 24. gr. frumvarpsins að eftirlit Fjármálaeftirlitsins skv. frumvarpinu eigi aðeins að taka til eftirlitsskyldra aðila skv. lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi.

V. Meginreglur.

Rétt þykir að fjalla sérstaklega um þær meginreglur sem fram koma í frumvarpinu. Þær eru eftirfarandi:

1. Eigandi ökutækis ber ábyrgð á því og skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess. Hér er um að ræða hina svokölluðu *hlutlægu ábyrgðarreglu* (ábyrgð án sakar). Ábyrgðarmaður ökutækis, sem notað er til dráttar, er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það

dregur annað ökutæki. Ábyrgðin nær þó ekki til eftirvagna í skilningi umferðarlaga eða annarra tækja sem fest eru við ökutæki í notkun, enda teljast þau þá vera hluti ökutækisins.

2. Eigandi ökutækis ber ábyrgð á að ökutæki sé með tilskildar tryggingar, þ.e. ábyrgðartryggingu skv. 7. gr. frumvarpsins og slysatryggingu ökumanns og eiganda skv. 8. gr. frumvarpsins. Heimilt er þó að semja um að umráðamaður ökutækis váttryggi í sínu nafni og greiði iðgjöld vegna trygginga. Ábyrgð þess að ökutæki sé með tilskildar tryggingar hvílir í slíkum tilfellum sem fyrr á eiganda. Váttryggingafélag sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 21. gr. laga um váttryggingastarfsemi, nr. 56/2010, er skylt að veita lögboðnar ökutækjatrýggingar sérhverjum þeim váttryggingarskylda aðila sem undirgengst boðna váttryggingarskilmála.
3. Ábyrgðartrygging skal gilda í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds og skal hún veita þá váttryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá váttryggingarvernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari. Váttryggingin skal gilda allt samningstímabilið þótt váttryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.
4. Lögboðið váttryggingariðgjald ökutækis skv. 7. og 8. gr. hvílir ásamt vöxtum og kostnaði sem lögveð á ökutæki og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum sem á því hvílir nema gjöldum til ríkissjóðs í eitt ár frá gjalddaga.
5. Standi eigandi ekki skil á váttryggingariðgjaldi skv. 7. og 8. gr. þá skal lagt á sérstakt mánaðarlegt gjald, vantryggingagjald, sem getur numið frá 10 þús. kr. til 25 þús. kr. á mánuði. Gjaldið skal ekki leggjast á oftar en tíu sinnum vegna sömu tilkynningar og getur það að hámarki orðið 250 þús. kr. Vantryggingagjald ásamt innheimtukostnaði skal njóta lögveðs í ökutækinu og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.
6. Ábyrgðartrygging ökutækja skal tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda í samræmi við það sem nánar greinir í 7. gr. Slysatrygging ökumanns og eiganda, sbr. 8. gr., skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækisins eða váttryggingartaki sem farþegi í eigin ökutæki, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.
7. Lækka má eða fella niður bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Einnig má lækka eða fella niður bætur vegna tjóns á munum ef tjónþoli var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi.
8. Í þeim tilfellum sem óváttryggt eða óþekkt ökutæki veldur tjóni þá skulu Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar á Íslandi sf. (ABÍ) greiða tjónþola bætur samkvæmt því sem nánar greinir í 14. gr. frumvarpsins. Skaðabætur greiðast ekki ef ABÍ sýna fram á að tjónþoli, sem af fúsum vilja hefur tekið sér far í ökutæki sem tjón hlýst af, vissi að lögmælt 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. ABÍ eiga endurkröfurétt samkvæmt almennum reglum íslensks réttar á hendur þeim sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óváttryggðs ökutækis, þ.m.t. eiganda og ökumanni.
9. Váttryggingafélag er greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna skv. 1. mgr. 7. gr. Vegna slíkra greiðslna á váttryggingafélag endurkröfurétt á hendur þeim sem valdið hefur umræddu tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

10. Almennur fyrningarfrestur bótakrafna samkvæmt frumvarpinu er fjögur ár 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.

VI. Helstu breytingar frá gildandi lögum.

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 ökutækjatryggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga.
2. 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 óþekkra ökutækja. Ekki er þar um að ræða efnislegar breytingar frá gildandi rétti.
3. Lögð eru til áhrifaríkari úrræði vegna óváttryggðra ökutækja.
4. Lagt er til að horfið verði frá því fyrirkomulagi að umráðamanni sé bætt við innan sviga á eftir eiganda er fjallað er um ábyrgð á ökutæki og fébótaskyldu vegna tjóns sem það veldur. Ljóst þarf að vera hver ber ábyrgðina hverju sinni og æskilegt er að eigandi beri ábyrgð á ökutæki.
5. Lögð er til rýmkun á fyrningarreglum. Í 22. gr. er gerð tillaga um að ákvæði um fjögurra ára fyrningarfrest eigi ekki við um kröfur um bætur vegna líkamstjóns. Kröfur um bætur vegna líkamstjóns fyrnist á tíu árum frá tjónsatburði.

VII. Mat á áhrifum.

Með frumvarpi þessu er verið að færa ákvæði um lögmæltar ökutækjatryggingar úr XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, í sér lög um lögmæltar ökutækjatryggingar. Jafnframt felur frumvarp þetta í sér innleiðingu á tilskipun 2009/103/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að váttrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin. Tilskipunin dregur saman eldri tilskipanir á sama sviði og felur ekki í sér efnisbreytingu. Eldri tilskipanir á þessu sviði hafa þegar verið innleiddar í íslenskan rétt með breytingum á gildandi umferðarlögum. Áhrif þessa frumvarps, verði það að lögum, eru því almennt ekki mikil en þó er vert að nefna eftirfarandi atriði:

1. Frumvarpið kveður á um árangursríkari úrræði vegna óváttryggðra ökutækja. Það úrræði mun vonandi skila færri óváttryggðum ökutækjum í umferð. Úrræðið felur m.a. í sér að lagt er á sérstakt vantryggingagjald. Afleiðingar þess verða væntanlega þær að eigendur ökutækja, sem ekki standa skil á lögboðnum tryggingum samkvæmt frumvarpinu, verða fyrir kostnaðarauka vegna greiðslu á áðurnefndu vantryggingagjaldi. Innheimta á gjaldinu mun vonandi skila inn auknum tekjum til ríkissjóðs og er í þessu samhengi vert að benda á auknar tekjur ríkissjóðs vegna innheimtu á vanrækslugjaldi vegna óskoðaðra ökutækja. Á árinu 2011 námu greidd vanrækslugjöld um 360 milljónum króna.
2. Lagðar eru til breytingar á fyrningarreglum til að bæta réttarstöðu tjónþola og eyða réttaróvissu um upphaf fyrningarfrests. Nánari umfjöllun um breytingarnar er að finna í athugasemdum við 22. gr. frumvarpsins.

VIII. Samráð.

Ekki var talin þörf á sérstöku samráði fyrir framlagningu frumvarps þessa, enda er frumvarpið nú lagt fram í þriðja sinn með minni háttar breytingum og hafa haghafar tvívegis fengið tækifæri til að koma að athugasemdum og breytingartillögum við þinglega meðferð.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. gr. kemur fram markmið frumvarpsins, þ.e. að stuðla að traustri váttryggingavernd allra vegfarenda hér á landi og að ökutæki séu með lögmæltar ökutækjetryggingar.

Um 2. gr.

Í 2. gr. kemur fram gildissvið frumvarpsins sem lýtur bæði að lögmæltum ökutækjetryggingum sem og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja.

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

Um 3. gr.

Í greininni eru hugtökin aðildarríki, græna kortið, umráðamaður, ökutæki og lögmæltar ökutækjetryggingar skilgreind.

Undir hugtakið aðildarríki falla aðildarríki sammingsins um Evrópska efnahagssvæðið, aðilar að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu auk Færeyja, en Ísland og Færeyjar gerðu með sér samning um viðskiptafrelsi, svokallaðan Hoyvíkur-samning, hinn 30. ágúst 2005. Hann tryggir færeyskum ríkisborgurum og fyrirtækjum sömu réttindi á Íslandi og Íslendingar og íslensk fyrirtæki. Slíkt hið sama gildir í Færeyjum um Íslendinga og íslensk fyrirtæki.

Lögð er til skilgreining á hugtakinu umráðamaður sem felur í sér bæði efnislýsingu og formkröfu. Nauðsynlegt er að ljóst sé hver njóti réttarstöðu umráðamanns hverju sinni og því æskilegt að gerð sé krafa um að umráðamaður ökutækis sé ætíð skráður í ökutækjaskrá.

Undir skilgreiningu á hugtakinu ökutæki samkvæmt frumvarpi þessu falla þau ökutæki sem skráningarskyld eru samkvæmt umferðarlögum hverju sinni.

Um 4. gr.

Greinin fjallar um þá hlutlægu ábyrgð er hvílir á þeim er ber ábyrgð á ökutæki. Líkt og fram kemur í 1. mgr. 6. gr. frumvarpsins þá ber eigandi alla jafna ábyrgð á ökutæki og er fæbótaskyldur. Ábyrgð færist þó yfir á þann sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi.

Í 2. mgr. er fjallað um skaðabótaskyldu er eitt ökutæki dregur annað. Þar kemur fram að ábyrgðarmaður ökutækis, sbr. 6. gr. frumvarpsins, sem notað er til dráttar, er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki. Er hér um að ræða sömu meginreglu og kemur fram í 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Mun sú regla því gilda enn sem áður, þó er lagt til að gildissvið reglunnar verði nánar afmarkað og skýrt tekið fram að ábyrgðin nær ekki til eftirvagna í skilningi umferðarlaga eða annarra tækja sem fest eru við ökutæki í notkun, enda teljast þau þá vera hluti ökutækisins. Er þessari afmörkun bætt við í samræmi við skilgreiningu tilskipunar 2009/103/EB á hugtakinu ökutæki. Nánari umfjöllun um þessa breytingu er að finna í IV. kafla almennra athugasemda.

Í 3. mgr. er vísað til þess að lækka megi bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkost-

legu gáleysi. Sem dæmi um stórkostlegt gáleysi má nefna ölvunarakstur, akstur undir áhrifum fíkniefna og ofsaakstur en ekki er um tæmandi upptalningu að ræða. Hér ber þó að árétta að ekki er heimilt skv. 3. mgr. 13. gr. tilskipunar 2009/103/EB að undanskilja farþega frá rétti til að fá bætur fyrir tjón sitt í váttryggingarskilmálum á þeim grundvelli að hann hafi vitað eða mátt vita að ökumaður ökutækis væri undir áhrifum áfengis eða annarra vímuegja 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 ber almennt ábyrgð á ökutæki og er fébótaskyldur, nema í þeim tilfellum er ökutæki er notað í heimildarleysi. Greinin er efnislega samhljóða 90. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 7. gr.

Í 2. mgr. 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.

Ef eigandi ábyrgðartryggs ökutækis ákveður að fara með það úr landi þá getur hann fengið útgefið hjá tryggingafélagi sínu svokallað grænt kort (alþjóðlegt váttryggingarkort) sem staðfestir að ábyrgðartrygging sé í gildi og bæti það tjón er ökutækið kann að valda í öðru aðildarríki.

Í 3. mgr. er sérstaklega tekið 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 ökutækjatrýggingar, nr. 424/2008.

Tilgreindar váttryggingarfjárhæðir í 5. mgr. eru gildandi fjárhæðir samkvæmt auglýsingu nr. 638/2010 um breytingar á váttryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrýgginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim með auglýsingu sem birt er í Stjórnartíðindum.

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

Um 8. gr.

Ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda var fyrst lögfest með gildandi umferðarlögum og er 8. gr. frumvarpsins að mestu samhljóða 92. gr. þeirra. Tilgangur ákvæðisins er að veita ökumanni bætur vegna slyss sem hann verður fyrir jafnvel þótt hann sjálfur beri ábyrgð á slysinu. Með lögum nr. 32/1998 var 92. gr. skýrð frekar og má þar nefna þrennt: Bótasvið ákvæðisins var tengt notkunarhugtaki ábyrgðartryggingarinnar, lagt var til að kveðið yrði á um að tryggingin næði ekki til ökumanns sem notar ökutæki í algeru heim-

ildarleysi og auk þess var slysatryggingin einnig látin ná til vátryggingartaka sem slasast sem farþegi í eigin ökutæki eða á annan hátt af völdum eigin ökutækis.

Tilgreind vátryggingarfjárhæð í 3. mgr. er gildandi fjárhæð samkvæmt auglýsingu nr. 638/2010 um breytingar á vátryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrýgginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim. Tekið er fram í niðurlagi 3. 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 vátryggingarskilmálum. Ákvæðið leiðir því ekki til breytinga að þessu leyti en edlilegt þykir að regla um ákvörðun bótafjárhæðar komi beinlínis fram í ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Um 9. gr.

Í 1. mgr. er mælt fyrir um þá almennu skyldu eiganda að vátryggja ökutæki. Lagt er til að eiganda verði heimilt að semja um að umráðamaður ökutækis vátryggi það í sínu nafni og skal umráðamaður þá hafa val um hjá hvaða vátryggingafélagi hann vátryggir. Í slíkum tilfellum ber eigandi þó áfram ábyrgð á því að ökutæki sé með lögboðnar tryggingar skv. frumvarpinu.

Í 2. og 3. mgr. kemur fram undanþáguheimild frá vátryggingarskyldu ökutækja vegna ökutækja í eigu ríkissjóðs, erlendra ríkja eða alþjóðastofnana.

Greinin er að mestu leyti efnislega samhljóða 93. gr. umferðarlaga. Lagðar eru þó til eftirfarandi breytingar; sérstaklega er vísað til þess að eigandi beri einn ábyrgð á að ökutæki sé með lögmæltar ökutækjatrýggingar í stað þess að vísað sé jafnframt til þess sem hefur varanlega umráð ökutækis, sbr. 1. mgr., og lagt er til að ákvæði sem nú er að finna í 1. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar sé fundinn staður í 5. mgr. Síðargreinda ákvæðið felur í sér þá skyldu vátryggingafélags sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 21. gr. laga um vátryggingastarfsemi að taka að sér slíkar tryggingar fyrir sérhvern vátryggingarskyldan aðila sem undirgengst boðna vátryggingarskilmála.

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 vátryggingariðgjald skuli njóta lögveðsréttar í ökutækinu í eitt ár, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 6. gr. laga um nauðungarsölu, og þar með standa framar 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 vátryggingar og vanskil sem ekki eru í XIII. kafla umferðarlaga. Ef vátrygging vegna skráðs vélknúins ökutækis fellur úr gildi skal viðkomandi vátryggingafélag senda tilkynningu þess efnis til Umferðarstofu þá þegar. Er hér um lítillaga breytta framkvæmd að ræða þar sem í gildandi reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar er gert ráð fyrir að félag sendi Umferðarstofu tilkynningu þremur mánuðum eftir gjalddaga iðgjaldsins.

Einnig er lagt til að eiganda og umráðamanni sé báðum gerð viðvart og kynnt réttaráhrif slíkrar tilkynningar, þar á meðal um vantryggingagjald skv. 12. gr. frumvarpsins. Í reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar er aðeins vísað til þess að eiganda eða varanlegum umráðamanni ökutækis skuli gert viðvart.

Að öðru leyti er greinin efnislega samhljóða 12. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækja-tryggingar og þarfnast ekki skýringar.

Um 12. gr.

Greinin fjallar um úrræði vegna óváttryggðra ökutækja og felur í sér það nýmæli að veitt er heimild til þess að leggja á sérstakt vantryggingagjald sem eigandi skal greiða. Gjaldið ásamt vöxtum og innheimtukostnaði skal njóta lögveðs í ökutækinu og fjárnámsréttar hjá eiganda ökutækis án undangengins dóms eða sáttar. Er þessu úrræði ætlað að stemma stigu við þeim mikla fjölda ökutækja sem eru í umferð án þess að hafa lögboðnar tryggingar. Í umferð munu vera yfir 5.000 óváttryggð ökutæki (janúar 2012). Ásamt því að vera óváttryggð er stór hluti þessara ökutækja jafnframt óskoðaður, enda gild váttrygging forsenda skoðunar.

Er Umferðarstofu berst tilkynning um að váttrygging ökutækis sé úr gildi fallin skal vantryggingagjaldið lagt á mánaðarlega frá þeim degi sem eigandi skal greiða. Þetta úrræði á sér fyrirmynd í 67. gr. umferðarlaga þar sem kveðið er á um svokallað vanrækslugjald sem lagt er á hafi ökutæki ekki verið fært til lögmæltrar skoðunar innan tilskilins tíma. Það úrræði hefur reynst mjög vel og hefur óskoðuðum ökutækjum í umferð fækkað töluvert. Ákvæði um vanrækslugjald er einnig að finna í 72. gr. frumvarps til nýrra umferðarlaga (þskj. 180, 179 mál.).

Í 4. mgr. 12. gr. er kveðið á um endurkröfurétt eiganda gagnvart umráðamanni ef váttrygging ökutækis er úr gildi fallin. Með frumvarpi þessu er lagt til að ábyrgð á ökutæki, fébóta- og váttryggingarskylda hvíli á eiganda einum. Nauðsynlegt þykir því að kveða á um með skýrum hætti að eigandi eigi endurkröfurétt á umráðamann ef eigandi verður fyrir tjóni sökum þess að umráðamaður stendur ekki við samning þess efnis að hann haldi ökutæki váttryggðu.

Astæða þykir til að kveða á um lágmarks- og hámarksfjárhæð gjaldsins, þ.e. bæði þess gjalds sem lagt er á mánaðarlega og heildarfjárhæð sem heimilt er að leggja á vegna sömu tilkynningar.

Í 7. mgr. er vísað til þess að greiðsla vantryggingagjalds fresti ekki réttaráhrifum samkvæmt ákvæðum greinarinnar nema eigandi greiði jafnframt gjaldfallið váttryggingariðgjald ásamt vöxtum og kostnaði. Með þessu er átt við að innheimtuaðgerðum verði haldið áfram og vantryggingagjald lagt á mánaðarlega fram til þess tíma er skráningarnúmer ökutækis hafa verið lögð inn, gjaldfallið váttryggingariðgjald ökutækis ásamt vöxtum og kostnaði komið í skil eða samið hefur verið um greiðslu heildarskuldur.

Í 8. mgr. kemur fram að takist ekki birting eða sé hún erfiðleikum háð skuli að einum mánuði liðnum frá álagningu vantryggingagjaldsins birta greiðsluáskorun í Lögbirtingablaðinu.

Í 10. mgr. kemur fram heimild aðila til að skjóta ákvörðun um álagningu gjaldsins til æðra stjórnvalds.

Lagt er til í 11. mgr. að ráðherra verði veitt heimild til að fela öðru stjórnvaldi álagningu og innheimtu vantryggingagjalds og hefur verið ákveðið með samþykki innanríkisráðuneytisins að fela sýslumanninum í Bolungarvík verkefnið. Vantryggingagjald skal renna í ríkissjóð að frádregnum kostnaði vegna innheimtu þess.

Um 13. gr.

Lagt er til að í lögunum verði kveðið á um reglur um réttarstöðu tjónþola sem ekki er að finna í XIII. kafla umferðarlaga. Ákvæðið er á sér fyrirmynd í 2. mgr. 13. gr. reglugerðar um

lögæltar ökutækjatrýggingar, nr. 424/2008. Ákvæðið felur í sér að váttryggingafélag ber ábyrgð á grundvelli ábyrgðartryggingar í mánuð frá þeim tíma er váttryggingafélag sendir Umferðarstofu tilkynningu um að váttrygging sé fallin úr gildi. Lagt er til að ábyrgð váttryggingafélags á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda falli niður frá því tímamarki er tilkynning er send Umferðarstofu um að váttrygging sé fallin úr gildi, í stað þess að hún gildi í mánuð frá þeim tíma er tilkynning berst líkt og með ábyrgðartryggingu ökutækis. Ástæða þessa er sú að ekki þykir eðlilegt að eigandi eða ökumaður óváttryggðs ökutækis njóti þeirrar sérstöku tryggingar sem slysatrygging ökumanns og eiganda felur í sér.

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 lögæltar 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 3. mgr. 10. 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 að mestu efnislega samhljóða 95. gr. umferðarlaga, þó er bætt við 2. mgr. ákvæði þess efnis að váttryggingafélag eigi endurkröfu á tjónvald hafi tjón verið greitt eftir að váttrygging er fallin niður skv. 13. gr.

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 ökutæknið. 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 hefst 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 hefst 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 hefjist 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 verið 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 tæmandi talning á þeim reglugerðum sem ráðherra er skylt og heimilt að setja um nánari framkvæmd laganna.

Samkvæmt a-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 b-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.

Í c-lið 1. mgr. kemur fram skylda ráðherra til að setja reglugerð um málsmeðferð við álagningu og innheimtu vantryggingagjalds skv. 12. gr.

Samkvæmt 2. mgr. er ráðherra heimilt að setja ýmsar reglugerðir um ákveðna þætti frumvarpsins.

Um 24. gr.

Með frumvarpi þessu eru sett ný heildarlög um lögmæltar ökutækjatrýggingar, sem áður var fjallað um í XIII. kafla umferðarlaga. Lagt er til að Fjármálaeftirlitinu verði falið eftirlit með framkvæmd laganna að því er varðar eftirlitsskylda aðila samkvæmt lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi, verði frumvarpið að lögum. Ekki er gert ráð fyrir því að Fjármálaeftirlitið eigi að hafa eftirlit með Umferðarstofu eða stjórnvaldi því sem leggur á og innheimtir vantryggingagjald skv. 12. gr.

Um 25. gr.

Með lögum þessum er tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 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 tilskipun 2009/103/EB ekki að fela í sér efnislega breytingu á núgildandi rétti.

Um 26. gr.

Lagt er til að lögin taki gildi 1. janúar 2013.

Í 2. mgr. er tekið fram að reglugerðir og önnur fyrirmæli sem sett hafa verið skv. XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, haldi gildi sínu við gildistöku laganna, að svo miklu leyti sem þau samrýmast ákvæðum laga þessara, uns nýjar reglugerðir og fyrirmæli hafa verið sett.

Fylgiskjal.

*Fjármála- og efnahagsráðuneyti,
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 lögmætar ökutækjatrýggingar. Breytingar frá núverandi fyrirkomulagi eru ekki víðtækar og eru fyrst og fremst byggðar á tilskipun 2009/103/EB um ökutækjatrýggingar sem innleidd verður með frumvarpinu verði það að lögum.

Helstu breytingar sem frumvarpið felur í sér eru í fyrsta lagi að 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 óþekktra ökutækja. Í öðru lagi eru lögð til sterkari og hraðvirkari úrræði vegna óváttryggðra ökutækja. Í þriðja lagi er lögð til rýmkun á fyrningarreglum og í fjórða lagi er lögð til breyting er varðar umráðamann ökutækis m.a. með tilliti til þess hver ber ábyrgð á ökutæki en einnig er hugtakið umráðamaður nánar skilgreint.

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