

Svar

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Birgi Þórarinssyni um tjónabifreiðar.

1. *Hversu margar bifreiðar hafa váttryggingafélögin leyst til sín árlega undanfarin fimm ár vegna tjóns? Hversu margar þeirra seldu félögin síðan á uppboði eða í almennum viðskiptum?*

Með reglugerð nr. 699/2017 um breytingu á reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja voru settar nýjar reglur um tjónaökutæki og viðurkennd réttingaverkstæði. Reglunum er ætlað að tryggja öryggi bíla sem hafa orðið fyrir tjóni. Ekki er heimilt að taka tjónabifreiðar í notkun á ný nema gert hafi verið við þær á viðurkenndu réttingaverkstæði.

Samkvæmt reglugerð um gerð og búnað ökutækja er tjónaökutæki skilgreint sem ökutæki sem orðið hefur fyrir tjóni sem haft getur áhrif á öryggi þess í umferð. Hafi slíkt tjón orðið á ökutæki skal skilgreina og skrá ökutækið sem tjónaökutæki og notkun þess bönnuð.

Samgöngustofa tekur við tilkynningu um tjónað ökutæki frá tollstjóra, lögreglu, tryggingafélögum eða eiganda ökutækis.

Ökutæki eru skilgreind sem tjónaökutæki I ef þau hafa lent í óhappi sem tilkynnt hefur verið af lögreglu eða tollstjóra til Samgöngustofu. Þegar ökutæki hefur verið tilkynnt sem tjónaökutæki I er send tilkynning um tjónaskráninguna til eiganda ásamt leiðbeiningum um mögulegt endurmat á ökutækinu. Endurmat skal fara fram hjá faggiltri skoðunarstofu áður en viðgerð hefst. Endurmat getur leitt til niðurfellingar á tjónaskráningu í ökutækjaskrá eða að ökutæki telst varanlega skilgreint sem tjónaökutæki II.

Ökutæki er skilgreint sem tjónaökutæki II þegar tryggingafélag tilkynnir það sem tjónað ökutæki til Samgöngustofu. Ökutækið er skilgreint sem tjónaökutæki I eftir að frestur til endurmats er runninn út án þess að eigandi hafi aðhafst nokkuð. Þegar ökutæki hefur verið tilkynnt sem tjónaökutæki II skal færa ökutækið til viðgerðar hjá viðurkenndu réttingaverkstæði sé ætlunin að koma því í umferð á ný. Viðurkennd réttingaverkstæði hafa heimild til að gefa út vottorð um að viðgerð á tjónaökutæki sé fullnægjandi. Þegar vottorð berst Samgöngustofu frá viðurkenndu réttingaverkstæði er tjónaskráning í ökutækjaskrá felld niður en skráningin tjónaökutæki II helst engu að síður í ferilskrá ökutækisins. Slíkt vottorð er jafnframt skilyrði fyrir afhendingu númeraplatna og skráningar að nýju til almenns aksturs.

Samgöngustofa hefur sett verklagsreglur um tjónaökutæki og viðurkennd réttingaverkstæði og birtir lista yfir slík verkstæði á heimasíðu stofnunarinnar, sjá hér:

<https://www.samgongustofa.is/umferd/okutaeki/okutaekjaskra/verklagsreglur/vidurkennd-rettingaverkstaedi/>

Verklagi við tjónaskráningu er lýst hér að framan og er í samræmi við ákvæði reglugerðar nr. 822/2004 og 15. gr. reglugerðar nr. 751/2003 um skráningu ökutækja. Af því leiðir að Samgöngustofa hefur ekki aðgang að upplýsingum um hversu mörg ökutæki tryggingafélögin hafa leyst til sín árlega undanfarin fimm ár vegna tjóns. Þá hefur stofnunin ekki aðgang að upplýsingum um hvort ökutæki í eigu tryggingafélags hafi verið selt á uppboði eða í almennum viðskiptum enda ekki gerður greinarmunur á því hvernig viðskipti með ökutæki fara fram við skráningu eigendaskipta.

Samgöngustofa hefur hins vegar tekið saman eftirfarandi upplýsingar: Í fyrsta lagi hversu mörg ökutæki hafa verið skráð sem eign tryggingafélaga undanfarin fimm ár. Í öðru lagi hversu mörg þeirra hafi fengið tjónaskráninguna tjónaökutæki I eða tjónaökutæki II. Í þriðja lagi hversu mörg ökutæki tryggingafélögin hafa selt á tímabilinu sem hafa tjónaskráninguna tjónaökutæki I eða tjónaökutæki II.

Tafla 1. Eigendaskipti þar sem tryggingafélag var skráð eigandi að ökutæki.

2013	2014	2015	2016	2017
1.774	1.882	2.260	2.504	2.480

Tafla 2. Ökutæki með tjónaskráningu við kaup tryggingafélags á ökutæki.

2013	2014	2015	2016	2017
389	362	500	550	623

Tafla 3. Ökutæki með tjónaskráningu við sölu tryggingafélags á ökutæki.

2013	2014	2015	2016	2017
605	714	971	1.188	1.297

Í töflu 1 er sýnt hversu mörg ökutæki tryggingarfélögin keyptu hvert ár, óháð því hvort þau voru tjónabifreið, tjónaökutæki, tjónaökutæki sem gert hafði verið við eða ekki eða hvort viðgerð hafði verið gerð af viðurkenndu réttingaverkstæði eða ekki. Sem dæmi keyptu tryggingafélögin 1.774 ökutæki árið 2013.

Í töflu 2 er sýnt hve mörg af þessum ökutækjum, 389 árið 2013, voru skráð sem tjónabifreið, tjónaökutæki eða ökutæki sem gert hafði verið við á viðurkenndu réttingaverkstæði eftir kaup tryggingafélags á ökutækinu. Þau ökutæki sem þá standa út af, $1.774 - 389 = 1.385$ ökutæki, flokkast þá annaðhvort ekki sem tjónaökutæki eða tjónabifreið við kaup eða eiga eftir að fá þá skráningu áður en þau eru seld aftur.

Í töflu 3 er sýndur fjöldi þeirra ökutækja, 605 af alls 1.774, sem voru seld sem tjónabifreið, tjónaökutæki, ökutæki sem gert hafði verið við á viðurkenndu réttingaverkstæði. Rétt er að benda á að hér getur verið um að ræða ökutæki sem ekki hafa fengið tjónaskráningu áður eða geta með öðrum orðum verið önnur ökutæki en tilgreind eru í töflu 2.

Á meðan tryggingafélag á ökutæki metur það hvort ökutæki sé tjónaökutæki eða ekki. Það skýrir þann mismun að þau selja fleiri ökutæki með tjónaskráningu en þau kaupa.

Þótt ökutæki sé skemmt þarf það ekki að flokkast sem tjónaökutæki. Stór hluti þeirra 1.774 ökutækja sem tryggingafélögin keyptu árið 2013 eru væntanlega útlitslega skemmd. Mat tryggingafélagsins hefur væntanlega verið að það svari ekki kostnaði að gera við þau þó þau flokkist ekki sem tjónaökutæki samkvæmt reglugerð nr. 822/2004.

2. Hversu margar þessara bifreiða hafa verið skráðar aftur í umferð og hversu margar þeirra héldu skráningu sinni þannig að ekki kæmi til endurskráningar?

Hér vísast til svars við 1. tölul. fyrirspurnarinnar og tölulegra upplýsinga sem þar koma fram. Upplýsingar um tjónaskráningar fimm ár aftur í tímann liggja ekki fyrir hjá Samgöngustofu.

3. *Hvaða reglur gilda um skráningu tjónabifreiða, sem seldar hafa verið á uppboði eða í almennum viðskiptum vátryggingafélaganna, sem eru til þess fallnar að neytendur geti áttað sig á að um fyrrverandi tjónabifreið er að ræða?*

Með framangreindri breytingu á reglugerð nr. 822/2004 komu fram nýjar og skilvirkari reglur um hvernig tilkynna skyldi tjónaökutæki til Samgöngustofu, hvernig tjón skyldi skráð í ökutækjaskrá og í hvaða tilvikum slík tjónaskráning fengist mögulega ógild. Reglunum var m.a. ætlað að tryggja að neytendur gætu við kaup á ökutæki áttað sig á hvort um tjónaökutæki væri að ræða og þá hvernig staðið hefði verið að viðgerð á því. Þá eru allar tjónatilkynningar sem berast Samgöngustofu skráðar í ferilskrá ökutækja þannig að neytendur geti áttað sig á því að um tjónaökutæki sé að ræða.

Við framangreinda reglugerðarbreytingu var tryggt að tjónaökutæki færi ekki aftur í umferð nema gert hefði verið við það af fagaðila og samkvæmt fyrirmælum framleiðanda, ólíkt því sem áður var. Fyrir gildistöku reglugerðar nr. 699/2017 var annað verklag viðhaft við skráningu tjónaökutækja, en þá var einnig hægt að skrá viðgerða tjónabifreið í umferð á ný, þó svo ekki hefði verið gert við ökutækið á viðurkenndu rétttingaverkstæði. Þar af leiðandi var ekki tryggt að viðgerðin væri samkvæmt fyrirmælum framleiðanda ökutækisins.

4. *Er vátryggingafélögum í sjálfsvald sett hvort bifreið er skráð sem tjónabifreið ef ekki er augljóst hversu víðtækt tjónið er? Efsvo er, telur ráðherra það eðlilegt fyrirkomulag?*

Með reglugerð nr. 699/2017 var skilgreining á tjónaökutæki gerð ítarlegri en áður var. Nú er sérstaklega tilgreint hvað þarf til að koma svo ökutæki sé metið tjónaökutæki. Tryggingafélögin eru með faglærða menn til að meta tjónaökutæki og þeim ber að fara eftir þeim reglum sem gilda um mat á tjónaökutækjum. Tryggingafélögum er þannig ekki í sjálfsvald sett hvernig þau meta tjónaökutæki. Þá má nefna að reglugerðin setur fram lágmarksviðmið við mat á tjónaökutækjum og geta tryggingafélögin sett sér strangari reglur og viðmið en þar koma fram, meti þau það nauðsynlegt.

5. *Hver hefur eftirlit með því að tryggingafélögin skrái bifreið, sem telst tjónabifreið, sem tjónabifreið?*

Reglugerð nr. 822/2004 kveður ekki á um sérstakt eftirlit með tilkynningaraðilum. Samgöngustofa tekur á móti ábendingum um ranglega skráð ökutæki, þ.e. ökutæki sem ekki eru skráð tjónaökutæki en ættu að vera það, og bregst stofnunin við slíkum ábendingum með viðeigandi hætti.

Samgöngustofa fer samkvæmt reglugerð nr. 822/2004 með eftirlit með viðurkenndum rétttingaverkstæðum. Brot á reglum um tjónaökutæki og viðurkennd rétttingaverkstæði geta leitt til niðurfellingar á heimild til að gefa út vottorð um viðgerð tjónaökutækja.

6. *Hversu margar umræddra bifreiða voru endurbyggðar ár hvert undanfarin fimm ár á annars vegar vottuðum og viðurkenndum verkstæðum og hins vegar á almennum verkstæðum?*

Þessar upplýsingar eru ekki fyrirleggjandi hjá Samgöngustofu. Eldri tjónaskráningar eru ekki aðgengilegar í gagnagrunni stofnunarinnar enda verklag við tjónaskráningar annað fyrir gildistöku reglugerðar nr. 699/2017 14. júlí 2017.

Samgöngustofa bendir í þessu sambandi á að eftir að reglugerðin tók gildi er ekki hægt að skrá tjónaökutæki í umferð á ný hafi viðgerð farið fram á almennu verkstæði.

7. *Telur ráðherra koma til greina að endurbyggðum tjónabifreiðum verði látið fylgja vottorð eftir viðgerð um að þær uppfylli alla öryggis- og gæðastaðla?*

Með því verkferli sem er til staðar í dag, sbr. framangreint, fæst ökutæki ekki skráð að nýju nema vottorð viðurkennds rétttingaverkstæði fylgi með skráningarbeiðni til Samgöngustofu. Í því felst að ökutæki skal vera a.m.k. jafngott og það var fyrir viðgerð. Þá koma upplýsingar um tjónaskráninguna fram á ferilskýrslu ökutækisins.

8. *Hversu mörg slys hafa orðið er rekja má til bifreiða sem tryggingafélögin hafa leyst til sín vegna tjóns og selt á uppboði eða í almennum viðskiptum en viðgerð var áfátt við sölu?*

Ökutæki sem lent hefur í óhappi eða slysi er ekki flokkað sem tjónaökutæki samkvæmt skilgreiningum í reglugerð nr. 822/2004. Slík tölfræði er þar af leiðandi ekki fyrirbyggjandi hjá Samgöngustofu.

9. *Hvaða afstöðu hefur ráðherra til þess verklags sem viðgengst þegar tryggingafélög telja ekki svara kostnaði að láta gera við tjónabifreiðar heldur leysa þær til sín og selja á uppboði þar sem viðgerð á viðurkenndu verkstæði svarar ekki kostnaði að þeirra mati?*

Tjónaökutæki sem selt er á uppboði fæst ekki skráð í umferð á ný nema gert hafi verið við það hjá viðurkenndu rétttingaverkstæði, eins og segir að framan.

10. *Hver er skoðun ráðherra á að bifreið sem ekki hefur verið gert við á viðurkenndu verkstæði geti endað hjá kaupanda sem er grandalaus um að um tjónabifreið sé að ræða og slík bifreið kunni að valda hættu í umferðinni?*

Eftir gildistöku nýrrar reglugerðar getur kaupandi ökutækis kannað hvort ökutæki hafi lent í tjóni með því að skoða ferilskrá ökutækisins í ökutækjaskrá. Þá getur kaupandinn treyst því að viðgerð hafi farið fram samkvæmt verkferlum og fyrirmælum framleiðanda ökutækisins, sbr. það sem fyrr er sagt.