



Athugasemdir AKÍS og MSÍ

Um leið og Akstursíþróttasamband Íslands (AKÍS) og Mótórhjóra- og snjósléðaiþróttasamband Íslands (MSÍ) senda hér með athugasemdir við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, þá vilja bæði samböndin biðjast afsökunar á því að þetta kemur ekki fyrr fram.

Bæði sambönd töldu að þau hefðu skráð sig sem hagsmunaaðila þegar að ökutækjatrýggingum kæmi, en sýnilega hefur það ekki gengið sem skyldi, þar sem ekki komu boð um að veita umsögn um frumvarp til ökutækjatrýgginga.

Þegar samböndin sáu að frumvarp til ökutækjatrýgginga var komið fram óskuðu þau eftir svörum við eftirfarandi spurningum frá Þorsteini Hjaltasyni hdl:

1. Hver er ábyrgð eigenda/ökumanna á tjóni sem valdið er á ökutæki í keppni?
2. Hvernig eiga tryggingarnar að vera?
3. Hvernig þurfa lagaákvæði um tryggingar keppnistækja að vera?

Álit hans er hér meðfylgjandi.

Orðskýringar / hugtök

Það væri ugglaut betra að hafa tilvísanir í 3. gr. Orðskýringar í 3. gr. umferðarlaga, sem þó heitir “skilgreiningar” í þeim lögum. Það væri betra ef notast væri við sömu hugtök í báðum lögnum, þar sem eru nokkuð skyld.

Til dæmis þá er í frumvarpi til umferðarlaga skilgreint orðið “ökutæki”. Í texta laganna er að hluta notast við hugtakið “skráningarskyld ökutæki”, en samkvæmt 72. gr. frumvarps til umferðarlaga, þá er það sama og “ökutæki”, þar sem öll ökutæki verði skráningarskyld.

Með því að nota sömu hugtök í báðum lögnum er komið í veg fyrir mistúlkun og misskilning.

Við leggjum þó til að bætt verði við hugtakinu *keppnistrygging* því setning reglugerða ætti þá að vera ívið einfaldari.

Mótsögn

Eigi liður b. í 2. gr. í frumvarpi til ökutækjatrýgginga að standa, þá er það í mótsögn við það sem kemur fram í f. lið 25. gr.

Gildissvið

AKÍS og MSÍ telja, eins og stendur í skýringum við frumvarpið, að heppilegt sé að aðskilja tryggingar ökutækja á meðan keppni stendur frá tryggingum ökutækja þegar þau eru í almennri umferð.

Samkvæmt 26. gr. frumvarpsins þá kemur fram að þetta sé innleiðing á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB frá 16. september 2009. Sú tilskipun leggur þá skyldu á herðar aðildarríkjum að sjá til þess að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja fái bætur í samræmi við lög hvers lands.

Samkvæmt dómi Evrópudómstólsins sem féll í máli kennt við Vnuk, þá gilda ökutækjatrýggingar alls staðar og ekki hægt að takamarka þær. Þegar þessi dómsniðurstaða lá fyrir fóru alþjóðasamtökin FIA (bílar) og FIM (mótórhjól) að vinna að því að fá breytt áðurnefndri tilskipan, þar sem þessi túlkun laganna, hvað varðar keppnistæki, var einungis við lýði í Finnlandi og á Íslandi fyrir ökutæki skráð hjá Samgöngustofu. Í öðrum löndum Evrópu eru sér lög og reglugerðir fyrir tryggingar í akstursíþróttum.

Vinna FIA og FIM hefur borið þann árangur að nú 13. febrúar síðastliðinn var fyrsta atkvæðagreiðsla í Evrópuþinginu um breytingartillögu hvað varðar akstursíþróttir. Hún hljóðar svo:



Akstursíþróttasamband Íslands



Mótörhjóra- og snjósleðaiþróttasamband Íslands

(3c) It is also appropriate to exclude from the scope of Directive 2009/103/EC vehicles intended exclusively for motorsports, as these vehicles are generally covered by other forms of liability insurance and not subject to compulsory motor insurance when they are solely used for a competition. Since the use of such vehicles is limited to a controlled track or space, the chance of an accident with unrelated vehicles or persons is also limited. However, it is important that Member States maintain or introduce new mandatory provisions to cover vehicles that participate in a motorsport event.

Eins og sést þá er gert ráð fyrir því að núverandi lög og reglur eða þá ný eftir því sem við á séu um tryggingar ökutækja í akstursíþróttum.

Við teljum að nauðsynlegt sé að hafa í 2. gr. frumvarpsins, ekki aðeins að akstursíþróttir séu ekki þar, heldur einnig tilvísun í að sérlög séu um tryggingar í akstursíþróttum.

Reglugerðarheimildir

Eins og við bendum á þá er óþarfi að hafa heimild til að setja reglugerð um tryggingar í akstursíþróttum þar sem löggin gilda ekki fyrir akstursíþróttir, þannig að liður f. í 25. gr. frumvarpsinu er þá óþarfur.

Vert er að benda á að liður f. í 25. gr. frumvarpsins er samhljóða 34. gr. núverandi umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum. Þessi lagaheimild hefur ekki verið nægjanleg, að mati tryggingarfélaganna, til að styðja fyllilega það sem stendur í tryggingarákvæði reglugerðar um akstursíþróttir nr. 507/2007 með síðari breytingum.

Eigi að halda þessum lið inni lögnum væri gott að reyna að taka á þeim efa sem tryggingarfélögin hafa um hann í núverandi lögum.

Umfang akstursíþróttar

Akstursíþróttir eru margþættar, sumar eru á þar til gerðum lokuðum svæðum (drift, gokart, hringakstur, motocross, enduro, rallycross, spyrna, torfæra), aðrar eru á lokuðum og opnum svæðum (enduro, rally) og svo greinar sem eru eingöngu á opnum svæðum (nákvæmnisakstur, sparakstur).

Skoða þyrfti, til dæmis, hvort eins og á mörgum stöðum erlendis, að á ferjuleiðum þar sem fara þarf eftir umferðarlögum í einu og öllu þá gildi ökutækjategyggingar keppnistækisins, en um leið og komið er á sérleið þá væri þar um að ræða "lokað svæði" þar sem veginum er lokað fyrir annarri umferð á meðan og hin sérstaka trygging sé þá í gildi.

Með vinsemd og virðingu,

Jón H. Eypórssón

formaður Mótörhjóra- og
snjósleðaiþróttasambands Íslands

Tryggvi M. Þórðarson

formaður Akstursíþróttasambands Íslands

Til: AKIS/MSI

Akureyri 25. mars 2018

Spurningar:

1. Hver er ábyrgð eigenda/ökumanna á tjóni sem valdið er á ökutæki í keppni?
2. Hvernig eiga tryggingarnar að vera?
3. Hvernig þurfa lagaákvæði um tryggingar keppnistækja að vera?

Svar:

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

Rökstuðningur.

Grunnforsendur:

1. Tilskipun [2009/103/EB](#) leggur þá skyldu á herðar aðildarríkjum að sjá til þess að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja fái bætur í samræmi við lög hvers lands, (sbr. greinargerð með frumvarpi til umferðarlag, sjá síðar).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3(1) of that directive states:

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

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

Article 4 of that directive provides:

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

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

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

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

Article 1a of the Third Directive provides:

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

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

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

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

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

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

Rökin eru þessi:

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

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

...

*(3c) It is also appropriate to exclude from the scope of Directive 2009/103/EC vehicles intended exclusively for **motorsports**, as these vehicles are generally covered by other forms of liability insurance and not subject to compulsory motor insurance when they are solely used for a competition. Since the use of such vehicles is limited to a controlled track or space, the chance of an accident with unrelated vehicles or persons is also limited. However, it is important that Member States maintain or introduce new mandatory provisions to cover vehicles that participate in a motorsport event.*

...

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

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

Virðingarfyllst,



Þorsteinn Hjaltason, lögmaður



Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 15.2 2019
Mál: 201901-0042

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, 436 mál.

Alþýðusamband Íslands gerir ekki efnislegar athugasemdir að öðru leyti en því að fagna því að fyrningarfrestur vegna líkamstjóna verði rýmkaður og verði 10 ár. ASÍ vill að því verði sérstaklega haldið til haga við afgreiðslu málsins á Alþingi að hin nýja lagasetning gefi ekki tilefni til þess að iðgjöld ökutækjatrýgginga verði hækkuð.

Virðingarfyllst,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Magnús M. Norðdahl', is written over a light blue circular watermark that contains the letters 'ASÍ'.

Magnús M. Norðdahl,
lögfræðingur ASÍ.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi: Efnahags- og viðskiptanefnd
Sendandi: Fjármála- og efnahagsráðuneytið
Dagsetning: 12.03.2019
Málsnúmer: FJR19010719
Bréfalykill: 3.7

Efni: Athugasemdir fjármála- og efnahagsráðuneytisins vegna umsagna við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar.

I. Inngangur.

Í minnisblaði þessu eru athugasemdir fjármála- og efnahagsráðuneytisins vegna helstu athugasemda sem efnahags- og viðskiptanefnd hafa borist vegna frumvarps til laga um ökutækjatrýggingar (þskj. 596 – 436. mál).

Efnahags- og viðskiptanefnd bárust níu umsagnir vegna frumvarpsins frá Alþýðusambandi Íslands, dags. 15. febrúar 2019, Fjármálaeftirlitinu, (FME), dags. 15. febrúar 2019, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, dags. 14. febrúar 2019, Samtökum atvinnulífsins, dags. 13. febrúar 2019, Samtökum ferðaþjónustunnar, dags. 12. febrúar 2019, Samtökum fjármálafyrirtækja (SFF), dags. 15. febrúar 2019, Slysavarnarfélaginu Landsbjörg, dags. 14. febrúar 2019, Sýslumanninum á Vestfjörðum, dags. 20. febrúar 2019 og Landssamtökum hjólréiðamanna, dags. 28. febrúar 2019.

II. Tílefni lagasetningar.

Með frumvarpinu er lagt til að sett verði heildarlög um ökutækjatrýggingar. Vísað er í almennar athugasemdir frumvarpsins varðandi tílefni og nauðsyn lagabreytinganna og samantektar á meginefnis frumvarpsins.

III. Athugasemdir fjármála- og efnahagsráðuneytisins.

4. gr. frumvarpsins.

Ákvæðið er svohljóðandi í frumvarpinu:

Grundvöllur ábyrgðar.

Eigandi (umráðamaður) ökutækis skal bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á ökutækinu eða ógætni ökumanns.

Eigandi (umráðamaður) ökutækis sem notað er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki. Undanskilin skaðabótaábyrgð eru ökutæki í eigu björgunarsveita Slysavarnarfélagsins Landsbjargar þegar þau draga önnur ökutæki í björgunarstarfi með sannanlegu samþykki eiganda (umráðamanns).

Þegar ökutæki dregur eftirvagn eða annað tæki sem fest er við það telst það vera ein heild og eigandi (umráðamaður) ökutækisins er ekki skaðabótaskyldur ef tjón verður á eftirvagninum eða tækinu.

Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framferanda 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 með-valdur að því af ásetningi eða gáleysi.

2. mgr. 4. gr.

Í umsögn Slysavarnarfélagsins Landsbjargar kemur fram að það telji heppilegra að undanþáguákvæði 2. mgr. næði til björgunartækja almennt í stað þess að vera bundið við björgunarsveitir Slysavarnarfélagsins

Landsbjargar þar sem mörg dæmi séu um að nota þurfi björgunartæki björgunarsveita, lögreglu, slökkviliðs og jafnvel Landhelgisgæslunnar við drátt í ófærð og óveðri jafnt innan þéttbýlis sem og á þjóðvegum landsins. Með vísan til þess leggur félagið til að undanþágan nái til allra ökutækja sem séu dregin vegna björgunarstarfa.

Í umsögn Samtaka fjármálafyrirtækja kemur fram að samtökin telji ekki æskilegt að hafa sérreglu um tiltekin lögaðila eða félagasamtök, sbr. 2. mgr., heldur ætti að orða ákvæðið með almennari hætti til að gæta jafnræðis. Ef undanskilja eigi björgunarsveitir ætti hið sama að gilda um aðra aðila sem sinna samskonar verkefni.

Í umsögn SFF kemur fram sá misskilningur að umráðamaður ökutækis sé ökumaður þess í hvert skipti. Í frumvarpinu er skilgreining á umráðamanni þar sem fram kemur að umráðamaður sé sá aðili sem hafi umráð ökutækis með samþykki eiganda þess og sé skráður þannig í ökutækjaskrá. Umráðamaður í frumvarpinu hefur því varanleg umráð ökutækisins og er skráður sem slíkur. Ökumenn ökutækja sem hafa umráð þess um stund eru ekki umráðamenn samkvæmt frumvarpinu og myndu því ekki geta gefið samþykki fyrir drætti.

Samband íslenskra sveitarfélaga leggur til í sinni umsögn að slökkvilið fái sömu heimild og björgunarsveitarnar þar sem slökkvilið þurfi ásamt lögreglu að tryggja vettvang og útbreiðslu elds í aðrar fasteignir og lausamuni.

Ráðuneytið tekur fram að ætlunin með 2. málsl. 2. mgr. var ekki að undanskilja bótaábyrgð á grundvelli almennu skaðabótareglunnar. Tilgangurinn með ákvæðinu var að undanþága frá bótaábyrgð næði eingöngu til þess ökutækis sem dregið er. Ráðuneytið tekur undir að sjónarmið SFF um að ætlunin sé ekki að undanþágan nái til slyss á fólki við þessar aðstæður.

Ráðuneytið hefur ekki athugasemdir við breytingatillögur Slysavarnarfélagsins Landsbjargar, SFF og Sambands íslenskra sveitarfélaga en leggur til að skýrt verði tekið fram í nefndaráliti hvaða aðilar falli undir skilgreininguna á björgunarstörfum. Með vísan til þess leggur ráðuneytið til að 2. málsl. 2. mgr. verði svohljóðandi:

Tjón á ökutæki sem er dregið af öðru ökutæki vegna björgunarstarfa eru undanskilin skaðabótaábyrgð ef sannanlegt samþykki eiganda (umráðamanns) liggur fyrir.

3. mgr. 4. gr.

Í umsögn SFF kemur fram að samtökin telji rétt að áréttta að ákvæðið ná einnig til annarra áfastra tækja svo sem snjótanna, krana o.fl. sem eru tengd við ökutækið og verða fyrir skemmdum við venjulega notkun ökutækisins á þess þó að vera dregin. Ráðuneytið hefur ekki athugasemdir við tillögu SFF um að ákvæðið verði svohljóðandi:

Þegar ökutæki dregur eftirvagn eða annað tæki er fest við það telst það vera ein heild og eigandi (umráðamaður) ökutækisins er ekki skaðabótaskyldur ef tjón verður á eftirvagninum eða tækinu.

4. mgr. 4. gr.

Í umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar (SAF) kemur fram að samtökin hafi af því verulegar áhyggjur að ökumenn gæti ekki að fullu að umferðaröryggi og öryggi farþega með því að fylgja ekki lögboðnum kröfum um öryggisbúnað t.d. sé slagsíða á notkun öryggisbelta sem geti haft veruleg áhrif komi til slyss og því mikilvægt að stuðla að bættri notkun slíks öryggisbúnaðar. Tillögu SAF ganga út á að það eigi að teljast til stórfellds gáleysis að brjóta gegn lögbundnum kröfum um notkun öryggisbúnaðar þ.m.t. að nota ekki öryggisbelti.

Ráðuneytið bendir á að tillaga SAF myndi koma í veg fyrir að tjónþolar fengju bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef þeir nota ekki bílbelti. Ráðuneytið getur ekki tekið undir sjónarmið SAF þar sem það er lagt að jöfnu að nota ekki bílbelti og að keyra ölvaður, undir áhrifum fíkniefna eða viðhafa ofsakstur.

Ráðuneytið ítrekar þá afstöðu sem fram kemur í frumvarpinu að varhugavert sé að ganga svo langt að fella það undir stórkostleg gáleysi að nota ekki bílbelti.

2. mgr. 11. gr. frumvarpsins.

Ákvæðið er svohljóðandi í frumvarpinu:

Ökutæki sem eru eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum og skráð eru sem torfærutæki eru undanþegin váttryggingarskyldu.

Í umsögn SFF kemur fram að í greinagerð frumvarpsins komi það skýrt fram að undanþágan eigi einungis að ná til slysatryggingar ökumanns. Ætlunin með ákvæðinu var ekki að breyta núverandi framkvæmd. Þau torfærutæki sem hafa ábyrgðartryggingu vegna þess að þau eru skráningarskyld ökutæki skulu hafa slíka váttryggingarskyldu áfram en vera undanþegin því að hafa slysatryggingu ökumanns. Ráðuneytið tekur því undir tillögu SFF um að ákvæðið verði svohljóðandi:

Ökutæki sem eru eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum og skráð eru sem torfærutæki eru undanþegin váttryggingarskyldu, **sbr. 9. og 10. gr.**

14. gr. frumvarpsins.

14. gr. er svohljóðandi í frumvarpinu:

Réttarstaða tjónþola.

Váttryggingafélag ber áfram ábyrgð á tjóni gagnvart þriðja manni sem verður þótt ábyrgðartrygging sé fallin úr gildi þar til fjórar vikur eru liðnar frá því að váttryggingafélag sendi Samgöngustofu tilkynningu skv. 1. mgr. 13. gr.

Váttryggingafélag ber ekki ábyrgð á grundvelli slysátryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 9. gr., eftir að tilkynning skv. 1. mgr. 13. gr. hefur verið send.

SFF leggur til þá breytingu á greininni að skýrt sé að váttryggingafélag beri ábyrgð á tjóni gagnvart þriðja manni ef váttrygging fellur niður samkvæmt 3. mgr. 13. gr. Ábyrgðin getur einungis átt við þegar skráningarmerki eru lögð inn til vörslu Samgöngustofu því ef ökutæki er váttryggt hjá öðru váttryggingafélagi ber það félag ábyrgð og afskráð ökutæki er ekki lengur í umferð. Ráðuneytið tekur undir tillögu SFF um að tryggja réttarstöðu tjónþola að þessu leyti og leggur til að ákvæðið verði svohljóðandi:

Réttarstaða tjónþola.

Váttryggingafélag ber áfram ábyrgð á tjóni gagnvart þriðja manni sem verður þótt ábyrgðartrygging sé fallin úr gildi þar til fjórar vikur eru liðnar frá því að váttryggingafélag sendi Samgöngustofu tilkynningu skv. 1. mgr. 13. gr. eða skráningarmerki lögð inn til Samgöngustofu, sbr. 3. mgr. 13. gr.

Váttryggingafélag ber ekki ábyrgð á grundvelli slysátryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 9. gr., eftir að tilkynning skv. 1. mgr. 13. gr. hefur verið send eða skráningarmerki lögð inn til Samgöngustofu, sbr. 3. mgr. 13. gr.

2. mgr. 19. gr. frumvarpsins.

Fjármálaeftirlitið telur í sinni umsögn að óljóst sé að hverjum endurkröfuréttur beinist að í 3. másl. 2. mgr. 19. gr. frumvarpsins. Váttryggingafélag ber ábyrgð gagnvart þriðja manni í fjórar vikur frá því að ábyrgðartrygging fellur niður, sbr. 14. gr. frumvarpsins. Ef váttryggingafélag greiðir bætur vegna tjóns sem verður á þessum fjórum vikum á það samkvæmt ákvæðinu endurkröfurétt gagnvart þeim sem var tjónvaldur. Ráðuneytið telur rétt að endurkröfurrétturinn sé bundin við það að tjónvaldur hafi valdið tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi eins og hinn almenni endurkröfurréttur skv. 1. mgr. og þannig sé skýrt að hverjum endurkrafan geti beinist. Með vísan til þess leggur ráðuneytið til að 3. másl. 2. mgr. verði svohljóðandi:

Ef váttryggingafélag greiðir bætur eftir að váttrygging er fallin niður skv. 14. gr. á það endurkröfu á hverjum þeim sem valdið hefur tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Skráningarmerki tekin af ökutæki.

Ráðuneytið tekur undir með SFF að rétt sé að kveða á um áhrif þess þegar Samgöngustofa fær tilkynningu um að váttrygging hafi fallið úr gildi og ökutækið er ekki afskráð eða ný váttrygging tekin. Ráðuneytið leggur til að ný málsgrein bætist við 13. gr. frumvarpsins, svohljóðandi:

Þegar Samgöngustofa fær tilkynningu skv. 1. mgr. og í ljós kemur að ökutækið hefur hvorki verið afskráð né ný váttrygging til staðar, skal lögreglustjóri þar sem eigandi (umráðamaður) er skráður til heimilis hlutast til um að skráningarmerki séu tafarlaust tekin af ökutækinu.

Vantryggingagjald.

Í umsögnnum Samtaka fjármálafyrirtækja, Sýslumannsins á Vestfjörðum, Samtaka ferðaþjónustunnar og Samtaka atvinnulífsins er lagt til að tekið sé upp vantryggingagjald vegna óváttryggðra ökutækja í umferð. Í frumvarpinu kemur fram að til skoðunar sé í ráðuneytinu að fela starfshópi að fara yfir forsendur þess að taka upp vantryggingagjald. Ráðuneytið tekur því ekki afstöðu til umsagna varðandi það.

IV. Yfirlit yfir breytingar sem lagðar eru til í minnisblaðinu á ákvæðum í frumvarpinu

2. másl. 2. mgr. 4. gr. frumvarpsins verði svohljóðandi:

Tjón á ökutæki sem er dregið af öðru ökutæki vegna björgunarstarfa eru undanskilin skaðabótaábyrgð ef sannanlegt samþykki eiganda (umráðamanns) liggur fyrir.

3. mgr. 4. gr. frumvarpsins verði svohljóðandi:

Þegar ökutæki dregur eftirvagn eða annað tæki **er fest við það** telst það vera ein heild og eigandi (umráðamaður) ökutækisins er ekki skaðabótaskyldur ef tjón verður á eftirvagninum eða tækinu.

2. mgr. 11. gr. frumvarpsins verði svohljóðandi:

Ökutæki sem eru eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum og skráð eru sem torfærutæki eru undanþegin váttryggingarskyldu, **sbr. 9. og 10. gr.**

Við 13. gr. frumvarpsins, bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Þegar Samgöngustofa fær tilkynningu skv. 1. mgr. og í ljós kemur að ökutækið hefur hvorki verið afskráð né ný váttrygging til staðar, skal lögreglustjóri þar sem eigandi (umráðamaður) er skráður til heimilis hlutast til um að skráningarkerki séu tafarlaust tekin af ökutækinu.

14. gr. frumvarpsins verði svohljóðandi:

Réttarstaða tjónþola.

Váttryggingafélag ber áfram ábyrgð á tjóni gagnvart þriðja manni sem verður þótt ábyrgðartrygging sé fallin úr gildi þar til fjórar vikur eru liðnar frá því að váttryggingafélag sendi Samgöngustofu tilkynningu skv. 1. mgr. 13. gr. **eða skráningarkerki lögð inn til Samgöngustofu, sbr. 3. mgr. 13. gr.**

Váttryggingafélag ber ekki ábyrgð á grundvelli slysáttryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 9. gr., eftir að tilkynning skv. 1. mgr. 13. gr. hefur verið send **eða skráningarkerki lögð inn til Samgöngustofu, sbr. 3. mgr. 13. gr.**

3. másl. 2. mgr. 19. gr. frumvarpsins verði svohljóðandi:

Efváttryggingafélag greiðir bætur eftir að váttrygging er fallin niður skv. 14. gr. á það endurkröfu á hverjum þeim sem valdið hefur tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Alþingi
Nefndasvið
v/ Austurvöll
150 Reykjavík

Reykjavík, 15. febrúar 2019
Tilvísun: 2019010270

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatryggingar, 436. mál

Fjármálaeftirlitið vísar til tölvubréfs nefndasviðs Alþingis, dags. 25. janúar 2019, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til laga um ökutækjatryggingar, 436. mál.

Fjármálaeftirlitið mælir með þeim áformum að hafa sérstök lög um ökutækjatryggingar, í stað þess að ákvæði þess efnis séu hluti af umferðarlögum.

Fjármálaeftirlitið vill koma á framfæri þeirri ábendingu, að frekari skýringa virðist þörf á lokamásl. 2. mgr. 19. gr. frumvarpsins, þar sem kveðið er á um endurkröfurétt váttryggingafélags á tjónvald hafi tjón verið greitt eftir að váttrygging er fallin niður skv. 14. gr. frumvarpsins. Að áliti Fjármálaeftirlitsins er óljóst að hverjum endurkröfurétturinn beinist. Fljótt á litið á hann að beinast að eiganda og/eða umráðamanni ökutækisins eftir atvikum að því telja verður, í ljósi þess að váttryggingarskyldan hvílir á eiganda ökutækis, sbr. 1. mgr. 10. gr. frumvarpsins, og viðkomandi tjónvaldur kann að vera grandlaus um að ökutækið sé óváttryggt.

Virðingarfyllst,
FJÁRMÁLAEFTIRLITIÐ


Björk Sigurgísladóttir


Guðmundur Óli Blöndal

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis



Reykjavík, 28. febrúar 2019

Umsögn Landssamtaka hjólréiðamanna við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, 436. mál á 149. löggjafarþingi.

Landssamtök hjólréiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök hjólandi á Íslandi. Markmið samtakanna eru m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll stærstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja um 2500 manns heldur eru þau jafnframt málsvari alls hjólréiðafólks á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flestöllum löndum Evrópu.

LHM leggja hér með fram athugasemdir sínar við frumvarpið en eru jafnframt tilbúin að mæta fyrir efnahags- og viðskiptanefnd og svara spurningum ef eftir því er leitað.

Umsögn um frumvarpið.

Frumvarpið tekur núverandi ákvæði XIII. kafla umferðarlaga og innleiðir að auki tilskipun EB 2009/103/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja.

Stjórn Landssamtaka hjólréiðamanna metur það svo að réttarstaða hjólandi og gangandi vegfarenda sé góð samkvæmt ákvæðum núverandi umferðarlaga og að hún breytist ekki með framlögðu frumvarpi samanber II. kafla frumvarpsins.

LHM lýsa sig því sammála efni frumvarpsins og mæla með því að það verði samþykkt á Alþingi með II. kafla efnislega óbreyttan.

LHM leggur þó til að orðalagi verði lítillega breytt í orðskýringum í 3. gr. til samræmis við tilskipun EB sem nær til vélknúinna ökutækja eingöngu. Við 7. tölulið verði bætt orðinu vélknúið og orðist svo: „Ökutæki: Skráningarskylt vélknúið ökutæki samkvæmt umferðarlögum.“

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólréiðamanna

Árni Davíðsson formaður



SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Skrifstofa Alþingis - nefndasvið
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 14. febrúar 2019

1901060SA VÓHS
Málalykill: 00.63

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatriðggingar, 149.
lögjafarþing - 436. mál**

Vísað er til erindis frá nefndasviði Alþingis, dags. 25. janúar 2019, þar sem óskað er eftir umsögn Sambands Íslenskra sveitarfélaga um frumvarp til laga um ökutækjatriðggingar, 436. mál.

Frumvarp þetta er endurflutt en var áður lagt fram á 139. lögjafarþingi, 711. mál. Síðan þá hefur frumvarpið tekið breytingum þar sem það felur nú í sér innleiðingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB frá 16. september 2009 um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja. Einnig er frumvarpinu ætlað að aðskilja kaflann um fébætur og váttryggingu frá umferðarlögum en samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra lagði fram á Alþingi frumvarp til nýrra umferðarlaga á haustþingi 2018, 219. mál.

Um meginefni frumvarpsins

Frumvarp þetta felur í sér að sérstök lög munu gilda um lögmæltar ökutækjatriðggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja sem koma í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Hentugra þykir að hafa sérlög um ökutækjatriðggingar og bótaábyrgð þar sem málefnið á undir fjármála- og efnahagsráðherra í stað þess að hafa kafla um ökutækjatriðggingar í nýju frumvarpi til umferðarlaga.

Frumvarpið leggur til að reglur um lok váttryggingar og tjón af völdum óváttryggðra og óþekktra ökutækja verði í lögum í stað reglugerðar eins og nú er. Í frumvarpinu er lagt til að allar kröfur fyrir á fjórum árum en í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði. Fjögurra ára fyrningarfræsturinn mun ekki eiga við um bætur vegna líkamstjóns.

Frumvarpið leggur einnig til að ökutæki í eigu björgunarsveita Slysavarnarfélagssins Landsbjargar verði undanskilin skaðabótaábyrgð þegar þau draga önnur ökutæki í björgunarstarfi enda liggja fyrir samþykki eiganda eða umráðamanns ökutækisins sem bjargað er.

Ábendingar sambandsins við frumvarpið

Í 2. mgr. 4. gr. frumvarpsins er fjallað um skaðabótaskyldu þegar eitt ökutæki dregur annað. Í ákvæðinu er lagt til það nýmæli að ökutæki í eigu björgunarsveita Slysavarnarfélagssins Landsbjargar verði undanskilin skaðabótaábyrgð þegar þau draga önnur ökutæki í björgunarstarfi með sannanlegu samþykki eiganda (umráðamanns). Sambandið leggur til að slökkvilið fái sömu heimild og björgunarsveitirnar en við eldsvoða þurfa slökkvilið, ásamt lögreglu að tryggja vettvang og útbreiðslu elds í aðrar fasteignir og lausamuni. Dæmi eru um að

slökkvilið þurfi að draga bifreiðar úr skúrum og bílskýlum til að tryggja vettvang. Því sé eðlilegt að sömu sjónarmið eigi hér við um starfsemi slökkviliða.

Þá vill sambandið vekja athygli efnahags- og viðskiptanefndar á kostnaði sveitarfélaga við alvarleg umferðaróhöpp vegna aðstoðar á vettvangi í kjölfar umferðarslyss, einkum hvað varðar hreinsun á olíu og glerbrotum af yfirborði vegar, sem getur hlaupið á hundruðum þúsunda króna. Sveitarfélög hafa í mörgum tilvikum sent tryggingafélögum reikning vegna umferðaróhappa en heimtur hafa verið misjafnar. Ef aðstoð er hins vegar veitt af einkaaðila, t.d. við að fjarlægja ökutæki af vettvangi, greiða tryggingafélögin ávallt þann kostnað sem af hlýst.

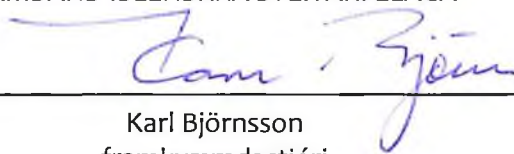
Samband íslenskra sveitarfélaga beinir þeim eindregnu tilmælum til efnahags- og viðskiptanefndar að nefndin ræði sérstaklega í tengslum við ákvæði 4. og 5. gr. frumvarpsins, hver eigi að vera ábyrgð tryggingafélaga á greiðslu kostnaðar við aðkomu slökkviliða að umferðaróhöppum. Af hálfu sveitarfélaga er byggt á því sjónarmiði að ef nauðsynlegt er að veita slíka aðstoð beri að fella kostnað af þeim sökum undir váttryggingu viðkomandi ökutækis eða eftir atvikum váttryggingu ökutækis tjónvalds. Að áliti sambandsins er hér um að ræða tjón í skilningi umræddra frumvarpsgreina en í ljósi fenginnar reynslu er eðlilegt að hnykket verði frekar á því í lögum. Sambandið leggur því til svofelldar viðbætur við ákvæði 5. gr. frumvarpsins:

Ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið, þar á meðal kostnaður við hreinsun á vettvangi slyss, í réttu hlutfalli við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

Þá telur sambandið að undanþáguákvæði 7. gr. frumvarpsins eigi að fella út en samkvæmt ákvæðinu á bótaábyrgð vegna tjóns ekki við um létt bifhjól í flokki I. Til skýringar þá er hér um að ræða vélknúin ökutæki á tveimur eða þremur hjólum sem ná ekki meiri hraða en 25 km/klst, hvort sem þau eru raf- eða bensíndrifin. Ekki er gerð krafa um ökunám eða ökuréttindi og ökumaður þarf að vera orðinn 13 ára. Umræddum ökutækjum hefur fjölgað talsvert síðustu ár á hjóla- og göngustígum og telur sambandið ófullnægjandi að um bótaábyrgð fari eingöngu eftir almennum reglum skaðabótaréttarins. Markmið frumvarpsins er að stuðla að traustri váttryggingarvernd vegfarenda og tryggja enn frekar réttaröryggi vegna tjóna af völdum vélknúinna ökutækja. Nefnd markmið eru til lítils varnaðar ef öikumönnum slíkra farartækja verður ekki gert skylt að kaupa sérstakar váttryggingar. Ekki sé hægt að bera saman létt bifhjól við reiðhjól þar sem í frumvarpi til nýrra umferðarlaga er hjólreiðamönnum óheimilt að hjóla á göngugötu hraðar en sem nemur eðlilegum gönguhraða.

Virðingarfyllst

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA



Karl Björnsson
framkvæmdastjóri

Nefndasvið Alþingis,
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 13. febrúar 2019

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar

Samtök atvinnulífsins (SA, samtökin) vísa til tölvupósts frá efnahags- og viðskiptanefnd dags. 25. janúar sl. þar sem óskað var umsagnar samtakanna um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, 436. mál. Megintilgangur með lagasetningunni er að færa ákvæði XIII. kafla gildandi umferðarlaga, nr. 50/1987, yfir í sérstaka löggjöf um ökutækjatrýggingar.

Vísað er til umsagnar SA til fjármála- og efnahagsráðuneytisins um frumvarpið frá 25. september 2018. Samtökin vilja áréttta þau sjónarmið er þar koma fram um mikilvægi þess að setja á fót svokallað vantryggingargjald á óváttryggð ökutæki. Í greinargerðinni með frumvarpinu segir að ekki hafi verið lögð til ákvæði um vantryggingargjald í þessu frumvarpi en það sé til skoðunar í ráðuneytinu að fela starfshópi að fara yfir og greina nánar hvort fýsilegt sé að taka upp sérstakt vantryggingargjald hér á landi. SA leggja áherslu á sú vinna fari fram og að ákvæði þess efnis verði sett inn í lög.

Eins og málum er háttað eru það Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar á Íslandi (ABÍ) sem ábyrgjast og gera upp tjón af völdum óváttryggðra ökutækja í umferð. Þau váttryggingarfélög sem bjóða upp á ábyrgðatrýggingar eru aðilar að ABÍ. Þegar ökutæki í umferð er ekki lengur með lögboðna ökutækjatrýggingu þarf að tilkynna það til Samgöngustofu en síðan er það undir lögreglustjóra komið að sjá til þess að skráningarmarki séu tekin af bifreiðinni.

Núverandi kerfi er óskilvirkt og þungt í vöfum. Annars staðar á Norðurlöndum hefur verið byggt á einkaréttarlegri ábyrgð ökutækja. Í því felst að verði vanskil á iðgjaldi ökutækjatrýggingar ber eiganda ökutækis, innan tiltekins frests, að greiða vantryggingargjald sem er þá hækkað iðgjald. Vantryggingargjaldið, ásamt áföllnum vöxtum og kostnaði, nýtur lögveðsréttar í ökutækinu og er ætlað að koma til móts við þann kostnað sem kann að hljóta af óváttryggðum ökutækjum í umferð.

Það er því tímabært að komið sé á slíku gjaldi hér á landi. ABÍ myndi sjá um að innheimta gjaldið sem yrði nýtt til greiðslu bóta vegna tjóna sem óváttryggð ökutæki í umferð valda auk þess sem það yrði notað til að mæta rekstri ABÍ. Samtökin taka undir tillögu SFF um að eftirfarandi ákvæði verði bætt inn í frumvarpið:

Falli ábyrgðatrýgging skráningarskylds vélknúins ökutækis samkvæmt 8. gr. niður, og hvorki er tekin ný sams konar váttrygging né er ökutækið afskráð, skulu Alþjóðlegar bifreiðatrýggingar á Íslandi sf. innheimta vantryggingargjald fyrir tímabilið sem váttryggingin er ekki í gildi. Ábyrgð á greiðslu gjaldsins ber sá sem váttryggingarskyldan hvílir á samkvæmt 1. mgr. 10. gr. Vantryggingargjald skal vera hæsta ársiðgjald hverrar

tegundar ökutækja, skv. iðgjaldaskrá aðildarfélaga Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi, að viðbættu 10% álagi. Fjármálaeftirlitið skal ákveða og birta vantryggingargjald einstakra tegunda ökutækja árlega. Vantryggingargjald, ásamt áföllnum vöxtum og kostnaði sem hlýst af innheimtu þess, nýtur lögveðsréttar í ökutækinu. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. Vantryggingargjald nýtur einnig lögtaksréttar hjá þeim sem ábyrgð ber á greiðslu gjaldsins skv. 1. mgr.

Vantryggingargjaldi skal varið til greiðslu á kostnaði við innheimtu þess og, eftir því sem til hrekkur, til greiðslu bóta fyrir tjón sem Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. er gert að bæta sbr. 2. mgr. 15. gr. og þeirra reglna sem þar er vísað til.

Virðingarfyllst,
F.h. Samtaka atvinnulífsins



Heiðrún Björk Gísladóttir

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík



Reykjavík, 12. febrúar 2019

Efni: Umsögn SAF um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, 436. mál.

Samtök ferðaþjónustunnar (SAF) vísa til umsagnarbeiðni frá Alþingi, dags. 25. janúar sl., þar óskað er eftir umsögn samtakanna um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar. SAF hafa kynnt sér fyrirbyggjandi frumvarp og óska samtökin þess að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri við efnahags- og viðskiptanefnd.

Fyrir það fyrsta benda SAF á að samtökin og aðildarfyrirtæki þeirra hafa af því verulegar áhyggjur að öikumenn gæti ekki að fullu að umferðaröryggi og öryggi farþega með því að fylgja ekki lögboðnum kröfum um öryggisbúnað, t.d. er slagsíða hvað varðar notkun á öryggisbeltum. Slík vangá getur að mati SAF haft veruleg áhrif á öikumenn og farþega ökutækja komi til slyss og því mikilvægt að lagaumhverfi taki mið af þeirri kröfu og stuðli að bættri notkun slíks grundvallaröryggisbúnaðar.

Í þessu samhengi benda SAF á að í 4. mgr. 4. gr. frumvarpsins segir að heimilt er að lækka 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. Er um að ræða strangari kröfur en t.d. í 5. mgr. sama ákvæðis þar sem einfalt gáleysi dugir til að virkja slíka heimild hvað varðar tjón á munum.

Í skýringum við 4. mgr. 4. gr. segir nánar að 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 stórkostlegu gáleysi og er þar nefnt sem dæmi um stórkostlegt gáleysi ölvunarakstur, akstur undir áhrifum fíkniefna og ofsaakstur. Hins vegar er ítrekað að ekki er um tæmandi upptalningu að ræða. Að mati SAF er verulega ámælisvert að brot á umferðarlögum, s.s. að nota ekki lögbundin öryggisbelti, skuli ekki með skýrum og ótvíræðum hætti virkja þá heimild sem hér um ræðir, þ.e. að lækka eða fella niður bætur. Telja SAF mikilvægt að stuðlað sé að réttri eftirfylgni með ákvæðum umferðarlaga með öllum þeim ráðum sem tiltæk eru. Í því skyni er mikilvægt að taka af allan vafa að notkun á öryggisbeltum sé ófrávikjanleg skylda hverju sinni og brot gegn þeirri skyldu verði heimfærð undir stórfellt gáleysi í skilningi laga um ökutækjatrýggingar.

SAF skora á Alþingi að taka til skoðunar að skerpa á því atriði, í annað hvort lagatexta eða umfjöllun í nefndarálit, að brot gegn lögbundnum kröfum um notkun öryggisbúnaðs, þ.m.t. öryggisbelti, feli í sér stórfellt gáleysi viðkomandi sem heimilt er að taka tillit til við ákvörðun bóta. Benda SAF á að slík framkvæmd á sér t.a.m. samsvörun í framkvæmd annarra ríkja, s.s. í Stóra Bretlandi.

Þá átelja SAF að í frumvarpinu er ekki með skýrum hætti kveðið á um viðurlög gagnvart eigendum eða umráðamönnum óvátryggða ökutækja. Að mati SAF skýtur það sannarlega skökku við að gerð er krafa um vátryggingaskyldu ökutækja og að sama skapi ekki kveðið á um úrræði eða viðurlög gagnvart þeim aðilum sem skjóta sér undan þeirri skyldu. Fyrir utan þá samfélagslegu ábyrgð sem slík trygging stuðlar að þá er slíkt tómlæti einnig til þess fallið að skerða t.a.m. samkeppnisstöðu fyrirtækja sem gera út á leigu ökutækja á þá vegu að ekki er gripið til aðgerða eða viðurlaga gagnvart þeim aðilum sem kjósa að kaupa ekki slíka lögbundna tryggingu fyrir bílafloata sinn. Mikilvægt er að tryggja að opinberar kröfur taki jafnt til allra aðila hér á landi og ásetningur aðila að skjóta sér undan slíkum kröfum feli í sér skýr viðurlög.

Að mati SAF er því mikilvægt að í lögum um ökutækjategyggingar sé með skýrum hætti kveðið á um viðurlög gagnvart þeim sem láta ótalið að tryggja ökutæki sín og að virkt eftirlit sé með þeim ökutækjum sem þar falla undir.

Loks gera SAF athugasemdir hvað varðar 8. og 9. gr. í fyrirleggjandi frumvarpi og varða ábyrgðartryggingu ökutækis og slysatryggingu. Eins og fram kemur í athugasemdum við ákvæðið þá er um að ræða sambærilegt ákvæði og er nú í XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, og hvað fjárhæð bóta varðar er sambærilegt ákvæði í 91. gr. laganna. Ljóst er af núgildandi lögum og reglum settum á grundvelli þeirra að bótafjárhæð hefur tekið verulegum breytingum til hækkunar frá því sem kveðið er á um í lagatexta 91. gr. Að mati SAF eru þær tillögur sem nú eru lagðar fram, og endurspegla uppfærðar fjárhæðir frá Fjármálaeftirlitinu, verulega háar og þarfnast endurskoðunar við enda ljóst að kostnaður vegna þeirra er verulega íþyngjandi fyrir þá aðila sem halda úti stórum bílafloata, sbr. bílaleigur, og vátryggingarfélög þeirra. Sama á við um ákvörðun um slysatryggingu samkvæmt 9. gr. draganna.

Í þessu samhengi benda SAF á að í fyrirleggjandi frumvarpi er vísað til ákvæða skaðabótalaga laga, sbr. 3. mgr. 9. gr. frumvarpsdraganna sem og almenn tilvísun til annarra skaðabótareglna í 5. mgr. sama ákvæðis. Því er ljóst að umrædd ákvæði frumvarpsdraganna taka við af ákvæðum sérlaga um skaðabætur hverju sinni, nú nr. 50/1993, um ákvörðun bóta og er sá þáttur verulega mikilvægur er kemur að beitingu þessa ákvæðis í lögum um ökutækjategyggingar. Vísast hér til þess að á 148. löggjafarþingi voru lagðar til breytingar á ákvæðum skaðabótalaga er viðkemur þeim þætti sérstaklega sem náðu ekki fram að ganga, sér í lagi vegna ágreinings hvað varðar ákvörðun skaðabóta og örorkumats. Að gefnu tilefni vísast hér m.a. til ábendinga um þau álitamál sem fram komu í umsögnum frá Samtökum atvinnulífsins, dags. 30. maí sl., og Samtaka fjármálafyrirtækja, dags. 18. maí sl.

Eins og áður segir náði umrætt frumvarp til breytinga á skaðabótalögum ekki fram að að ganga. Að teknu tilliti til þeirra álitamála sem enn eru óleyst hvað varðar útreikning fjárbóta samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga, sem lög um ökutækjategyggingar taka óneitanlega mið af og grundvallast á, telja SAF einsýnt að fresta beri ákvörðun um ábyrgðar- og slysatryggingar í fyrirleggjandi frumvarpi þar til fyrir liggur niðurstaða um breytingar á þessum þáttum í skaðabótalögum. Telja SAF því afar óheppilegt að tekin verði til umfjöllunar ákvörðun um þessa þætti þegar ekki liggur fyrir sátt um útfærslu þeirra atriða í sérlögum um skaðabætur.

Er framangreindu hér með komið á framfæri við fjármála- og efnahagsráðuneyti og gera samtökin að öðru leyti ekki frekari athugasemdir við fyrirliggjandi frumvarp. Samtökin áskilja sér þó rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum.

Virðingarfyllst
f.h. Samtaka ferðapjónustunnar

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Gunnar Valur Sveinsson".

Gunnar Valur Sveinsson

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
Bt. efnahags- og viðskiptanefndar
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 15. febrúar 2019

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, 436. mál

Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) vísa til frumvarps til laga um ökutækjatrýggingar. Eftirfarandi eru athugasemdir samtakanna.

Úrræði vegna óváttryggðra ökutækja og vantryggingargjald

Ökutækjatrýggingar eru ein tegund váttrygginga sem hafa verið gerðar að skyldu hér á landi. Með því er leitast við að tryggja að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja fái tjón sitt bætt óháð því hvort sá aðili sem tjóninu veldur hafi fjárhagslega getu til að bæta tjónið.

Þegar ökutækjatrýgging, af einhverri ástæðu, fellur úr gildi er það hlutverk Alþjóðlegra bifreiðatrýgginga á Íslandi (ABÍ) að ábyrgjast og gera upp tjón af völdum ökutækisins. Öllum váttryggingafélögum sem taka að sér ábyrgðartryggingar ökutækja hér á landi er skylt að vera aðilar að ABÍ og taka þátt í starfsemi tjónsuppgjörsmiðstöðvar og upplýsingamiðstöðvar. Þegar ökutæki af einhverjum ástæðum er ekki lengur með lögboðna ökutækjatrýggingu fær Samgöngustofa tilkynningu þess efnis. Ef í ljós kemur að ökutækið hafi ekki verið afskráð og ný fullnægjandi ökutækjatrýgging er ekki í gildi, skal lögreglustjóri þar sem eigandi er skráður til heimilis hlutast til um að skráningarmerki séu tafarlaust tekin af ökutækinu sbr. 13. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar.

Kostnaður váttryggingafélaganna vegna uppgjöra á tjónum sem verða vegna óváttryggðra ökutækja er áætlaður rúmlega 90 m.kr. árlega. Þá er búið að taka tillit til innheimtu endurkrafna sem skila einungis 5-10 m.kr. árlega eða um 7-8%. Einnig er ótalin kostnaður af tjónum sem greinin ver vegna óþekktra ökutækja en þar getur árlegur greiddur kostnaður numið allt að 50 mkr. sé miðað við reynslu hin seinni ár. Það er ljóst að núverandi kerfi vegna óváttryggðra ökutækja virkar ekki sem skyldi og hefur augljósa vankanta sem er hægt að færa til betri vegar.

SFF telja að nú, þegar setja á ný lög um ökutækjatrýggingar, sé mikilvægt að tækifærið sé notað til að koma þessum málum til betri vegar. En þess má geta að nú hafa öll Norðurlöndin nema Ísland tekið upp nýtt kerfi varðandi óváttryggð ökutæki sem hefur gefið góða reynslu og að mati SFF er ekkert því til fyrirstöðu að farið verði að fordæmi nágrannaríkja okkar við að takmarka fjölda óváttryggðra ökutækja í umferð og því tjóni sem slík ökutæki valda.

Frá árinu 1978 hefur verið í gildi kerfi í Svíþjóð sem byggir á einkaréttarlegri ábyrgð eigenda ökutækja í gegnum Samtök ökutækjatrýggjenda þar á landi þ.e. Trafikförsäkringsföreningen, hér eftir TFF en finna má nánar um samtökin á heimasíðu þeirra www.tff.se. TFF er í eigu váttryggingafélaga sem selja ökutækjatrýggingar en öllum váttryggingafélögum sem selja ökutækjatrýggingar í Svíþjóð er skylt samkvæmt lögum að vera aðilar að samtökunum. Fari iðgjöld ökutækjatrýggingar í vanskil er eigandi ökutækis upplýstur að verði þau ekki greidd innan tiltekins frests mun vantryggingargjald falla á ökutækið. Séu iðgjöld þá enn í vanskilum leggst vantryggingargjald á ökutækið. Vantryggingargjaldið, ásamt áföllnum vöxtum og kostnaði sem hlýst af innheimtu þess, nýtur lögveðsréttar í ökutækinu og telja verður að það skýri að einhverju leyti þá skilvísni og endurheimtu sem sænska kerfið skilar.

Nýlega hafa bæði Danmörk og Noregur samþykkt lög þar sem farin er sama leið og Svíþjóð. Öll Norðurlöndin, að Íslandi undanskildu, hafa því tekið upp sömu aðferð og Svíþjóð, en 1. janúar 2017 var gerð breyting á finnsku lögunum um ökutækjatrýggingar þar sem vantryggingargjald er lagt á óváttrygð ökutæki. Lög um vantryggingargjald tóku gildi í Noregi 1. janúar 2018 og í Danmörku 1. janúar 2019.

Á heimasíðu Traffikkforsikringsforeningen í Noregi (<https://www.tff.no/informasjon/statistikk/>) er hægt að sjá þróun á fjölda óváttryggðra ökutækja frá því lögin tóku gildi.

Frá því í janúar 2018 fram til janúar 2019 hefur fjöldi óváttryggðra ökutækja farið úr 114 þús. ökutækjum niður í 34. þús. ökutæki. Það sést vel af þessum tölum að gjaldið er að hafa tilætluð áhrif.

Tilgangurinn með álagningu vantryggingargjalds er að reyna að koma í veg fyrir að óváttrygð ökutæki séu í umferð og er því ekki um refsingu að ræða. Að þessu leyti má miklu fremur jafna vantryggingargjaldi við gjaldtöku sveitarfélaga vegna notkunar stöðureita í umdæmum þeirra, sbr. 2. og 3. mgr. 83. gr. núgildandi umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum og álagningar aukastöðugjalds og stöðvunarbrotagjalda skv. auglýsingu nr. 798/2012 um gjaldskrá vegna stöðvunarbrota í Reykjavíkurborg, sbr. 5. mgr. 108. gr. umferðarlaga. Hér er fyrst og fremst verið að koma í veg fyrir brotið sé gegn lagafyrirmælum um skyldu til að váttryggja skráningarskyld ökutæki með því að leggja á lögbundið váttryggingariðgjald með álagi og koma þar með í veg fyrir að slík ökutæki séu óváttrygð í umferðinni.

Hugmyndir hafa verið uppi um að vantryggingargjaldi í líkingu við það sem að framan greinir skuli komið á fót en að gjaldið skuli renna í ríkissjóð og innheimta þess verði á vegum hins opinbera og þannig sé gjaldið einhvers konar ígildi sektar. Til þess ber hins vegar að líta að réttaráhrif þess að óváttryggt ökutæki er í umferð eru fyrst og síðast einkaréttarlegs eðlis. Annars vegar verður það váttryggingafélag sem váttrygðri viðkomandi ökutæki af iðgjaldskrá vegna ökutækisins og hins vegar, og það sem er mest um vert, að verði tjón af völdum hins óváttryggðra ökutækis kemur það í hlut bifreiðatryggingafélaganna í gegnum aðild þeirra að ABÍ að greiða tjónið, m.ö.o. aðrir bifreiðaeigendur greiða tjónið með iðgjöldum sínum. Það eru því aðallega fjárhagslegir hagsmunir þessara aðila sem eru í húfi þegar óváttrygð ökutæki eru í umferðinni. Verður því að telja rétt og eðlilegt að innheimta vantryggingargjaldsins verði í höndum ABÍ.

Samkvæmt öllu framangreindu leggja SFF til að ABÍ sjái um innheimtu vantryggingargjaldsins og fari þar af leiðandi með alla framkvæmd sem við kemur óváttryggðum ökutækjum. SFF telja að þar sem ABÍ beri allan kostnað sem hlýst af óváttryggðum ökutækjum sé það eðlilegt að vantryggingargjald sé innheimt af ABÍ og renni til ABÍ. Vantryggingargjaldið yrði nýtt til greiðslu bóta vegna tjóna sem verða vegna óváttryggðra ökutækja og á rekstarkostnaði ABÍ eftir því sem það hrekkur til. Sé tekið mið af af sænsku leiðinni þá yrði hlutverk ABÍ í þessu regluverki sambærilegt og hlutverkt sambærilegra skrifstofa á Norðurlöndunum.

SFF leggja til að inn í frumvarpið komi nýtt ákvæði, sem verði 14. gr., með fyrirsögninni Vantryggingargjald og hljóði svo:

Falli ábyrgðartrygging skráningarskylds vélknúins ökutækis samkvæmt 8. gr. niður, og hvorki er tekin ný samskonar váttrygging né er ökutækið afskráð eða skráningarmerki þess lögð inn hjá Samgöngustofu, skulu Alþjóðslegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. Innheimta vantryggingargjald fyrir tímabilið sem váttryggingin er ekki í gildi. Ábyrgð á greiðslu gjaldsins ber sá sem váttryggingarskyldan hvílir á samkvæmt 1. mgr. 10. gr.

Vantryggingargjald skal vera hæsta ársiðgjald hvernar tegundur ökutækja skv. Iðgjaldaskrá aðildarfélag Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi að viðbættu 10% álagi. Fjármálaeftirlitið skal ákveða og birta vantryggingargjald einstakra ökutækja árlega.

Vantryggingargjald, ásamt áföllnum vöxtum og kostnaði sem hlýst af innheimtu þess, nýtur lögveðsréttar í ökutækinu. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. Vantryggingargjald nýtur einnig lögveðsréttar hjá þeim sm ábyrgð ber á greiðslu gjaldsins skv. 1. mgr.

Vantryggingagjaldi skal varið til greiðslu á kostnaði við innheimtu þess og, eftir því sem til hrekkur til greiðslu bóta fyrir tjón sem Alþjóðslegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. Er gert að bæta skv. 2. mgr. 15. gr. og þeirra reglna sem þar er vísað í.

Númer greina sem á eftir koma í frumvarpinu breytist með tilliti til þessa og tilvísanir í texta frumvarpsins breytist sömuleiðis eftir atvikum með tilliti til þessa.

Fallist nefndin ekki á tillögu SFF að sett verði ákvæði í lög á þessum tímavarki um innheimtu vantryggingagjalds óska SFF eftir því að nefndin beinin þeim tilmælum til ráðuneytisins að skipaður verður starfshópur sem hefur það verkefni að undirbúa tillögu að útfærslu á vantryggingagjaldi í samræmi við það sem þekkist í nágrannaríkjum okkar.

Aðrar athugasemdir

4. gr. Grundvöllur ábyrgðar

2. mgr.

SFF gera athugasemdir við orðalag 2. málslíðar 2. mgr. þar sem segir „Undanskilin skaðabótaábyrgð eru ökutæki í eigu björgunarsveita Slysavarnarfélagsins Landsbjargar þegar þau draga önnur ökutæki í björgunarstarfi með sannanlegu samþykki eiganda (umráðamanns).“

SFF telja ekki æskilegt að ákveða sérreglu um tiltekinn lögaðila eða félagasamtök með þessum hætti í löggjöf af þessu tagi heldur þurfi að orða ákvæðið með almennari hætti. Samtökin telja að gæta þurfi jafnræðis og sé það vilji löggjafans að undanskilja björgunarsveitir þegar þær draga önnur tæki í björgunarstarfi að sama skuli gilda um aðra aðila sem sinna samskonar verkefni.

SFF telja að skýra verði þetta tiltekna ákvæði frumvarpsins þannig að ætlunin sé að víkja frá sérreglum umferðarlöggjafar um hlutlæga ábyrgð eiganda vegna tjóns sem verður við björgunarstarf, en ekki sé ætlunin að undanskilja bótaábyrgð á grundvelli almennrar sakarábyrgðar. Lagt er til að þetta verði áréttað í nefndaráli.

Þá telja SFF að mikilvægt að áréttu að undanþáginni sé eingöngu ætlað að ná til tjóns á því ökutæki sem verið er að draga, en taki ekki til slyss á fólki sem getur orðið í tengslum við framkvæmdina. Sem dæmi um slík tilvik má nefna að dráttartóg losnar eða slitnar og slasar nærstaddan björgunarsveitarmann eða ökumann/farþega bílsins sem á að draga. Það er eðlileg regla að eigandi þeirra hagsmuna (ökutækis) sem verið er að bjarga beri áhættuna af skemmdum sem orðið geta á henni við eðlilegar björgunaráðstafanir en jafnframt mikilvægt að búa svo um hnúta að einstaklingar verði ekki sviptir bótarétti vegna líkamstjóns við slíkar aðstæður.

Í núverandi frumvarpi er gert ráð fyrir því að björgunaraðili þurfi sannanlegt samþykki eiganda (umráðamanns) en telja má að ströng krafa um slíkt dragi verulega úr vægi ákvæðisins, enda væri björgunaraðila þá eins unnt að semja um ábyrgðarleysi hverju sinni og ákvæðið þannig óþarft í raun. Þá er vafasamt hvornig umráðamaður (t.d. ferðamaður á bílaleigubíl) geti með samþykki sínu skuldbundið eiganda ökutækis til að halda tjónvaldi skaðlausum enda hefur hann vart umboð til þess að veita slíkt samþykki. SFF leggja því til áskilnað um beiðni eiganda/umráðamanns/lögreglu í stað sannanlegs samþykks og gilda þá almennar sönnunarreglur um að slík beiðni hafi komið fram.

Tillaga SFF er að 2. málslíður 2. mgr. 4. gr. orðist svona:

„Tjón á ökutæki sem dregið er af öðru ökutæki í björgunarstarfi að beiðni eiganda (umráðamanns) eða lögreglu eru undanskilin skaðabótaábyrgð.“

3. mgr.

SFF fagna þeirri breytingu sem lögð er til í 3. mgr. 4. gr. sem orðast svo: „Þegar ökutæki dregur eftirvagn eða annað tæki sem fest er við það telst það vera ein heild og eigandi (umráðamaður) ökutækisins er ekki skaðabótaskyldur ef tjón verður á eftirvagninum eða tækinu“.

Skilja má núverandi orðalag málsgreinarinnar á þann veg að undanþágan eigi einungis við þegar ökutækið dregur eftirvagn eða annað tæki. SFF telur rétt að áréttu að ákvæðið nái einnig til annarra áfastra tækja svo sem snjótanna,

kрана, osfrv. sem tengdir eru við ökutækið og verða fyrir skemmdum við venjulega notkun ökutækisins án þess þó að vera dregin. Ætla má af orðalagi greinargerðar að þetta sé í samræmi við tilgang frumvarpsins.

Til að tryggja skýrleika ákvæðisins leggja samtökin til eftirfarandi breytingu á 3. mgr. 4. gr.:

„Þegar ökutæki dregur eftirvagn eða annað tæki er fest við það telst það vera ein heild og eigandi (umráðamaður) ökutækisins er ekki skaðabótaskyldur ef tjón verður á eftirvagninum eða tækinu.“

11. gr. Undanþága frá váttryggingarskyldu

Í greinargerð kemur skýrt fram að undanþága frá váttryggingarskyldu vegna torfærutækja sem eingöngu eru ætluð til aksturs utan vega og í brautum, sé bundin við slysáttryggingu ökumanns og eiganda. Skilja má orðalag ákvæðisins svo að undanþágan nái einnig til ábyrgðartryggingarinnar, en það er væntanlega ekki heimilt samkvæmt ökutækjatilskipunum ESB. Til áréttingar á þessu leggja SFF til eftirfarandi breytingu á 2. mgr. 11. gr.

„Ökutæki sem eru eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum og skráð eru sem torfærutæki eru undanþegin váttryggingarskyldu skv. 9.-10. gr.“

14. gr. Réttarstaða tjónþola

Komið geta upp tilvik þar sem ökutæki er notað og veldur þriðja aðila tjóni þrátt fyrir að ökutækið hafi verið afskráð eða númer þess innlögð. Ekki er tekið á því í ákvæðinu né í greinargerð hvenær 4 vikna ábyrgðartími tryggingafélaga byrjar að líða þegar engin tilkynning er send Samgöngustofu vegna afskráningar eða innlagnar númera skv. 3. mgr. 13. gr. Nauðsynlegt er að kveða á um upphafstíma ábyrgðartímans í lagaákvæðinu í þessum tilvikum en tillaga SFF felur í því að niðurfelling váttryggingar skv. 3. mgr. 13. gr. hafi sömu réttaráhrif og tilkynning til Samgöngustofu, bæði hvað varðar upphafstíma 4 vikna ábyrgðartíma vegna ábyrgðartryggingar og lok ábyrgðar vegna slysáttryggingar ökumanns.

SFF leggja til eftirfarandi breytingu á 1. og 2. mgr. 14. gr.:

„Váttryggingafélag ber áfram ábyrgð á tjóni gagnvart þriðja manni sem verður þótt ábyrgðartrygging sé fallin úr gildi þar til fjórar vikur eru liðnar frá því að váttryggingafélag sendi Samgöngustofu tilkynningu skv. 1. mgr. 13. gr. eða það felldi niður trygginguna skv. 3. mgr. 13. gr.

Váttryggingafélag ber ekki ábyrgð á grundvelli slysáttryggingar ökumanns og eiganda, sbr. 9. gr., eftir að tilkynning skv. 1. mgr. 13. gr. hefur verið send eða það felldi niður trygginguna skv. 3. mgr. 13. gr.“

Viðbrögð Samgöngustofu við móttöku tilkynningar um niðurfellingu ábyrgðartryggingar

Fallist nefndin ekki á tillögu SFF um vantryggingagjald er nauðsynlegt að kveða á um það hver viðbrögð Samgöngustofu skulu verða þegar henni berast tilkynningar um niðurfellingu ökutækjatrýggingar vegna vanskila eða annarra ástæðna skv. 1. mgr. 13. gr. frumvarpsins. Ákvæði um þetta eru í 13. gr. gildandi reglugerðar um lögmæltar ökutækjatrýggingar nr. 424/2008. Þetta má gera með því að setja inn nýja 14. gr. í frumvarpið þar sem efnisatriði reglugerðarákvæðisins verða tekin upp eða kveða á um í bráðabirgðaákvæði að reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar haldi gildi sínu eins og við getur átt eftir að frumvarpið verður að lögum.

Virðingarfyllst,
f.h. Samtaka fjármálafyrirtækja

Vigdís Halldórsdóttir, lögfræðingur



Reykjavík 14. febrúar 2019

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
skrifstofa Alþingis
Austurstræti 8-10

Frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, 436. mál

Umsögn Slysavarnafélagsins Landsbjargar

Undirritaður vill, f.h. stjórnar Slysavarnafélagsins Landsbjargar (SL), veita eftirfarandi umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, 436. mál. Umsögnin varðar 4.gr. frumvarpsins og aðeins það viðbótarákvæði sem komið er inn í frumvarpið og varðar að björgunartæki Slysavarnafélagsins Landsbjargar verði undanskilin frá skaðabótaábyrgð þegar þau draga önnur ökutæki í björgunarstarfi.

Umsögn

Það er fagnaðarefni að ofangreint ákvæði sé komin í frumvarpið enda er hér um mikilvægt atriði að ræða þegar kemur að björgunarstörfum og hefur margþætt áhrif. Hvort ákvæðið ætti einvörðungu að vera lögbundið við björgunartæki Slysavarnafélagsins Landsbjargar skal ósagt látið en telja mætti heppilegra að það yrði frekar bundið við björgunartæki viðbragðsaðila almennt enda eru til mörg dæmi þess að nota þurfi björgunartæki björgunarsveita, lögreglu, slökkviliðs og jafnvel Landhelgisgæslunnar, við slíkar athafnir í ófærð og óveðri jafnt innan þéttbýlis sem á þjóðvegum landsins.

Í þeirri forvinnu sem átti sér stað við smíði frumvarpsins lagði undirritaður inn umsögn f.h. SL, ásamt tillögu um að ofangreindu ákvæði sem nú birtist í 4. gr. yrði bætt inn í frumvarpið. Tillagan var svohljóðandi:

Lagt er til að eftirfarandi viðbót verði gerð við 2. mgr. 2. gr. og þar aftan við komi setningin:

„Ábyrgðin nær aukinheldur ekki til ökutækja sem dregin eru vegna björgunarstarfa“

Með tillögunni fylgdi eftirfarandi greinargerð:

Stór hluti útkalla björgunarsveita Slysavarnafélagsins Landsbjargar snýst um aðstoð við borgarana vegna óveðurs, umferðarslysa og ófærðar. Við þessar aðstæður þarf oft að færa ökutæki til á vettvangi svo þau skapi ekki hættu fyrir aðra umferð, almenning og viðbragðsaðila, s.s. lögreglu- og sjúkralið, moksturstæki Vegagerðarinnar o.s.frv. Á hverjum vetri koma upp nokkur tilvik þar sem aðstoða þarf fjölda ökumanna vegna skyndilegs óveðurs og ófærðar á heiðum landsins. Alloft eru bílar, sem annars hefði mátt draga úr festu, skildir eftir og farið með ökumann og farþega hans til byggða með tilheyrandi tilkostnaði. Eftir standa bílar sem tefja snjómokstur og geta skapað verulega hættu þegar umferð er komin í eðlilegt horf í kjölfar óveðurs.



Þótt vissulega skapist oft aðstæður þar sem ekki er unnt að koma bílum úr stað vegna veðurs þá væri oft hægt að leysa málin með þeim einfalda hætti að draga bílana úr festu. Viðbragðsaðilar veigra sér við það þar sem ábyrgðin á mögulegu tjóni er þeirra.

Með því að bæta ofangreindri setningu inn í 2. gr. yrði vikið frá þeirri grundvallarreglu að sá beri ábyrgð sem dregur annað ökutæki en að sama skapi myndi það auðvelda viðbragðsaðilum vettvangsvinnu mikið þar sem ábyrgð yrði aflétt af þeim við úrlausn oft á tíðum krefjandi björgunarverkefna, sem og að auka umferðaröryggi.

Það skal áréttað að hugsun Slysavarnafélagsins Landsbjargar að baki tillögunar um þessa viðbót í frumvarpið snýr einvörðungu að því að aflétta ábyrgð af ökumönnum björgunartækja við sannanleg björgunarstörf.

Undirritaður er tilbúinn til þess að mæta til fundar við Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis til frekari umræðu og upplýsingagjafar verði eftir því óskað.

Virðingarfyllst

Slysavarnafélagið Landsbjörg

Jón Svanberg Hjartarson

framkvæmdastjóri



**SLYSAVARNAFÉLAGIÐ
LANDSBJÖRG**

Nefndasvið Alþingis
netfang: nefnasvid@althingi.is

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, þingskjal 596 - 436. mál á 149. löggjafarþingi 2018-2019.

I.

Í því sem hér fer á eftir verður lauslega fjallað um viðurlög eða úrræði sem telja má að notast megi við gagnvart eigendum eða skráðum umráðamönnum ökutækja, sem vanrækja þá skyldu sína að hafa ökutæki sín tryggð lögmæltum tryggingum. Er eindregið hvatt til að ekki verði látið af að beita viðurlögum eins og ráðgert er „ . . . meðan skoðuð eru betur möguleg úrræði, þ.m.t. sérstakt vantryggingagjald.“ líkt og segir í greinargerð með frumvarpinu. Er á hinn bóginn hvatt til að í væntanlegum lögum verði þegar frá gildistöku þeirra gert ráð fyrir að hefja megi álagningu vantryggingagjalds í einhverri mynd á þá sem vanrækja váttryggingaskyldu sína. Getur vart talist heppilegt að láta af beitingu viðurlaga eða annarra úrræða fyrir þessa háttsemi um óákveðinn tíma og hefja hana svo mögulega á ný síðar eins og gert er ráð fyrir.

Af hálfu undirritaðs hefur nokkuð verið fjallað um þetta áður m.a. í umsögn, dags. 18. september 2018, sem sent var í samráðsgátt á vefnum www.island.is eins og raunar kemur fram í greinargerð með frumvarpinu svo og í umsögn, dags. 30. maí 2012, við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, þingmál 733 á 140 löggjafarþingi, þingskjal nr. 1171.

Sjá vefslóðir hér að neðan, þar sem einnig er vísað á slóðir á annað efni tengt þessari umfjöllun.

II.

Frá gildistöku núgildandi umferðarlaga nr. 50/1987 hefur sú háttsemi verið mælt refsiverð að hafa ökutæki óváttryggð, þótt þau séu skráð í umferð, og án efa oft í fullri notkun. Hefur verið við það miðað að lögreglu beri að sekta skráðan eiganda (eða umráðamann) fyrir háttsemina og mál sæti meðferð að hætti laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála, ef ekki er brugðist við og sektin greidd. Samkvæmt reglugerð nr. 288/2018 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim er sekt fyrir þessa háttsemi nú kr. 50.000.

Auk sekta er kveðið á um í 13. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar að „ . . . lögreglustjóri þar sem eigandi (varanlegur umráðamaður) er skráður til heimilis skuli hlutast til um að skráningarmerki sé tafarlaust tekið af ökutækinu.“ eins og það er orðað.

Samhengis vegna skal nefnt að hvorki er heimilt að veita ökutæki lögmæltu skoðun skv. umferðarlögum né að skrá eigendaskipti að því nema það sé tryggt lögmæltri tryggingu, sbr. 3. gr. reglugerðar nr. 751/2003 um skráningu ökutækja.

Allt miðast þetta við að váttryggingafélag hafi tilkynnt um lok váttryggingar til Samgöngustofu.

Áréttað skal að þeir sem ekki greiða lögboðin iðgjöld eftir að endanleg uppsögn váttryggingafélags á váttryggingum hefur tekið gildi, greiða engin iðgjöld né stofnast krafa um slíka greiðslu þótt

ökutæki sé skráð í umferð og mögulega í notkun mánuðum og jafnvel misserum saman. Viðkomandi geta því þannig sparað sér talsverðar fjárhæðir í iðgjaldagreiðslur þann tíma sem ökutækið er skráð í umferð án þess að vera váttryggt, þótt vissulega taki þeir mikla áhættu ef bótaskyld tjón hlýst af notkun ökutækisins.

Skemmst er frá því að segja að þetta fyrirkomulag um álagningu sekta af hálfu lögreglu hefur hvergi nærri reynst nægilega skilvirkt. Hefur allur gangur verið á því hvaða eigendur eða umráðamenn sæta sektum. Þá er eðli máls samkvæmt oft erfitt að nálgast eða hafa upp á ökutækjum sem ekki eru tryggð lögmaeltum tryggingum til að fjarlægja skráningarmerki þeirra.

III.

Tillögur hafa komið fram um að tryggingafélögin sjálf eða sameiginlegur vettvangur þeirra, Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf., beini innheimtu að þeim sem vanrækja váttryggingu ökutækja sinna. Ekki skal tekin afstaða til þessara tillagna hér aðeins áréttuð nauðsyn þess að eigendur ökutækja komist ekki upp með að vanrækja skyldur sínar og sleppi við greiðslur iðgjalda án þess að sæta nokkrum viðurlögum eða álögum í einhverju formi.

Af hálfu undirritaðs hefur verið bent á að margt ynnist með því að beita viðurlögum í formi stjórnáskilusektar sem leggist á eiganda eða umráðamann ökutækis, líkt og t.d. vanrækslugjald samkvæmt umferðarlögum, fyrir þá háttsemi að færa ekki ökutæki sitt til lögmaeltrar skoðunar innan tilskilins tíma. Sektin verði tryggð með lögveði í ökutækinu og henni fylgi bein fjárnáms- og uppboðsheimild.

Ýmsar útfærslur mætti hugsa sér í þessum efnum, sem tilgreindar yrðu í reglugerð, en hér þykir mega leggja til að miðað verði við að sektin verði kr. 50.000 en veittur verði 50% afsláttur sé tilkynning váttryggingafélags til Samgöngustofu afturkölluð innan mánaðar frá álagningu líkt og gert er með vanrækslugjaldið og verði ekki brugðist við verði þeim fullnustuúrræðum beitt sem lög gera ráð fyrir, þ.e. beiðni um nauðungarsölu á ökutækinu eða fjárnám hjá eiganda þess. Ekki verði unnt að greiða sektina svo gilt sé og stöðva hugsanlegar fullnustugerðir nema gengið hafi verið frá uppgjöri og/eða nýrri tryggingu hjá váttryggingafélagi og tilkynning þess til Samgöngustofu hafi verið afturkölluð.

Má geta þess að í frumvarpi til umferðarlaga er gert ráð fyrir sérstökum úrræðum til að flýta og einfalda innheimtu vanrækslugjalds, þ.e. að ekki þurfi að birta greiðsluáskorun fyrir viðkomandi sjálfum ef erfiðleikum er háð að ná til hans eins og almennt er gert ráð fyrir (nema þegar opinber gjöld eru annars vegar, en þá dugir almenn auglýsing í dagblaði) heldur dugi að auglýsa greiðsluáskorun gagnvart viðkomandi í Lögbirtingablaði. Ætti það að auðvelda frekari innheimtu- og fullnustuaðgerðir gagnvart þeim sem ekki næst til.

Ekki verður séð að þessi aðgerð við álagningu vantryggingagjalds þurfi að vera flókin í framkvæmd en mun leiða til þess að allir sem vanrækja skyldur sínar sæta álagningu og sömu fullnustuúrræðum ef ekki er greitt.

Embætti undirritaðs hefur frá apríl 2009 annast álagningu og innheimtu vanrækslugjalda og skal sérstök athygli vakin á því að árlegar álagningar hafa verið á bilinu 34.000 til 41.000 og fjöldi þeirra lítið breyst frá því að álagning þessa gjalds hófst fyrir 10 árum. Sama virðist eiga við um óváttryggð ökutæki, þeim virðist ekki ætla að fækka að ráði, sjá tölur hér aftar. Með þessu fyrirkomulagi næðist hins vegar sá árangur að gjaldið, sem teljast verður frekar hóflegt, legðist á

alla skráða eigendur eða umráðamenn ökutækis fljótlega eftir að váttryggingin er fallin úr gildi en ekki tilviljanakennt líkt og verið hefur með sektir lögreglu fyrir háttsemina.

Nefnt skal að eðlilegt verður að teljast að mælt sé fyrir um það í settum lögum, en ekki einungis reglugerð (um lögmæltar ökutækjatrýggingar), að lögreglu sé heimilt að fjarlægja skráningarkerki ökutækis, sem ekki er tryggt lögmæltum tryggingum. Er því haft ákvæði um það í þeim tillögum að lagatexta sem hér koma á eftir.

Að framsögðu athuguðu þykir mega orða ákvæði um vantryggingagjald eitthvað á þessa leið, en tekið skal fram að mjög er stuðst við orðalag 74. gr. frumvarps til umferðarlaga, sem er með fyrirsögnina „Skodun ökutækis og álagning og innheimta vanrækslugjalds.“ og nú er til meðferðar á Alþingi (breytingar á texta 13. gr. frumvarpsins er feitlettraðar).

13. gr.

Lok váttryggingar og álagning og innheimta vantryggingagjalds.

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

Auk tilkynningar til Samgöngustofu skv. 1. mgr. skal félagið gera eiganda ökutækis og umráðamanni, sé hann skráður, viðvart og kynna honum réttaráhrif slíkrar tilkynningar.

Váttryggingafélag skal hvorki senda tilkynningu skv. 1. mgr. né gera eiganda ökutækis eða umráðamanni viðvart skv. 2. mgr. ef það hefur vitneskju um að ökutæki hafi verið váttryggt hjá öðru félagi, það afskráð eða skráningarkerki þess lögð inn til vörslu Samgöngustofu eða þess sem hefur umboð til að taka við skráningarkerkjum. Framangreind tilvik teljast uppsögn váttryggingarsamnings og hafa sömu réttaráhrif og lok váttryggingar. Skráningarkerki skal ekki afhenda aftur nema ökutækið hafi verið váttryggt að nýju.

Falli váttrygging ökutækis úr gildi og tilkynning um það hefur verið send Samgöngustofu skal greiða sérstakt vantryggingagjald er rennur í ríkissjóð.

Skal gjaldið lagt á eiganda eða umráðamann ökutækis fyrst virka dag næsta mánaðar eftir að tilkynning barst Samgöngustofu.

Fjárhæð vantryggingagjalds skal ákveðin af ráðherra í reglugerð, en fjárhæðin skal að hámarki vera 200.000 kr. Breyta má fjárhæð gjaldsins til samræmis við almennar breytingar á verðlagi. Ráðherra er heimilt að ákveða mismunandi fjárhæð vantryggingagjalds eftir flokkum ökutækja. Sé ökutæki váttryggt að nýju og tilkynning váttryggingafélags til Samgöngustofu afturkölluð innan mánaðar frá því að vantryggingargjald var lagt á lækkar gjaldið um 50%.

Um álagningu, innheimtu og fullnustu vantryggingargjalds fer sem um vanrækslugjald samkvæmt umferðarlögum hverju sinni.



Jónas Guðmundsson
sýslumaður
VESTFIRÐJÓRÐ

Fylgiskjöl:

Í töflunni hér að neðan til vinstri er skrá yfir fjölda ökutækja sem tilkynnt hafa verið til Samgöngustofu og skráð eru í ökutækjaskrá 20. febrúar 2019 án lögmæltrar váttryggingar frá og með árinu 2010 til 2017 sundurliðað á ár en á mánuði 2018 fram til 20. febrúar 2019. Ekki var að fá upplýsingar um fjölda tilkynninga sem bárust í hverjum mánuði, aðeins fjölda ökutækja sem enn eru skráð óváttryggð, en nálgast má eldri upplýsingar um fjölda tilkynninga í áðursendum umfjöllunum undirritaðs, en þær hafa verið í kring um 7.000 ár hvert.

Í töflunni til hægri eru tölur yfir öll ökutæki sem skráð eru í umferð eftir flokkun ökutækja skv. reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja. Ekki er kunnugt af hverju ekki er sami fjöldi færður þar og í töflunni vinstra megin.

Ár	Mánuður	Fjöldi	EU Flokkun	Lýsing	Fjöldi
2010	01-12	1.456	L1e	Létt bifhjól I	171
2011	01-12	1.426	L3e	Þungt bifhjól I	146
2012	01-12	1.360	L4e	Þungt bifhjól II	1
2013	01-12	1.457	L5e	Þungt bifhjól III	1
2014	01-12	1.333	L6e	Þungt bifhjól IV	3
2015	01-12	1.387	L7E	Þungt bifhjól V	13
2016	01-12	1.200	M1	Fólksbifreið	2.687
2017	01-12	1.076	M2	Hópbifreið I	13
2018	01	104	M3	Hópbifreið II	2
2018	02	94	N1	Sendibifreið	273
2018	03	76	N2	Vörubifreið I	63
2018	04	109	N3	Vörubifreið II	66
2018	05	107	TO1	Beltahjól (vélsleði)	887
2018	06	133	TO2	Torfæruhjól I	317
2018	07	117	TO3	Torfæruhjól II	1
2018	08	93	TO4	Torfæruhjól III	4
2018	09	134	TO5	Torfæruhjól IV	144
2018	10	129	TO6	Torfæruhjól V	32
2018	11	130	T0	Dráttarvél	1.944
2018	12	129	T1	Dráttarvél I	24
2019	01	161			
2019	02	240			
				Samtals	6.792
Samtals		12.451			

Hér á næstu síðu er að finna upplýsingar Ríkislögreglustjóra um afskipti lögreglu og meðferð mála vegna óváttryggðra ökutækja 2016 til 2018:



Til: Jónas Guðmundsson,
sýslumaður á Vestfjörðum

Efni: Um fébætur og váttryggingu

Fjöldi skráða brota skv. ákvæðum í XIII kafla umferðarlaga, um fébætur og váttryggingu, voru 882 árið 2018 en 888 á árinu þar á undan. Þá er fjöldi skráða verkefna hjá lögreglu þar sem að skráningarkerki var tekið af farartæki vegna vanskila á váttryggingu (og ekki skráð brot) 726 árið 2018.

Misjafnt er hvernig skráningu þessara mála er háttað. Í sumum málum er skráð eingöngu brot í málið, í sumum eingöngu verkefni, en öðrum bæði brot og verkefnaflokkurinn. Réttast er að horfa á fjölda brota, og svo fjölda verkefna þar sem ekki var skráð brot að auki. Í töflunni má einnig sjá fjölda verkefna hvort sem brot var skráð með eða ekki, en sú lína er með grátt letur.

Tafla 1. Váttryggingaskylda vanrækt, fjöldi 2016-2018.

	2016	2017	2018*
Umferðalagabrot			
<i>Um fébætur og váttryggingu (93 gr.)</i>	681	888	882
Verkefni - Skráningarkerki tekið - <i>ekki staðið skil á váttryggingu</i> (brot ekki skráð í málið)	866	804	726
Verkefni - Skráningarkerki tekið			
<i>ekki staðið skil á váttryggingu</i>	1.278	1.354	1.279

*Gögn fyrir 2018 voru tekin úr málaskrárkerfi lögreglunnar 18.02.2019.
Athugið að í sumum tilvikum var bæði skráð verkefni og brot í sama málið.

f.h. RLS: Arndís Eva Finnsdóttir, sérfræðingur.
18.02.2019

Hlekkir á efni sem vísað er til í umsögninni:

Reglugerð nr. 288/2018 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/eftir-raduneytum/srn/nr/0288-2018>

Reglugerð nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatrýggingar
<https://www.reglugerd.is/reglugerdir/eftir-raduneytum/vidskiptaraduneyti/nr/8306>

Lög um sakamál nr. 82/2008
<https://www.althingi.is/lagas/149a/2008088.html>

Reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja
<https://www.reglugerd.is/reglugerdir/eftir-raduneytum/domsmalaraduneyti/nr/1394>

Reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja
<https://www.reglugerd.is/reglugerdir/eftir-raduneytum/srn/nr/3749>

Umsögn undirritaðs um drög að frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar á www.island.is, dags. 18. september 2018
[https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=118&uid=37e2e3f3-55bb-e811-9448-005056850474](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=118&uid=37e2e3f3-55bb-e811-9448-005056850474)

Umsögn undirritaðs við frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, dags. 30. maí 2012
<https://www.althingi.is/altext/erindi/140/140-2656.pdf>