

Viðskiptanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 26. maí 2011

Efni: frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, þskj. 1230-711. mál.

Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) hafa fengið til umsagnar frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar, mál 711. SFF áttu fulltrúa í þeirri nefnd sem vann að gerð frumvarpsins, frumvarpið hefur hins vegar tekið þó nokkuð miklum breytingum hjá ráðuneytinu án þess að samráð var haft við hagsmunaðila. Þegar á heildina er litið telja samtökin að frumvarpið feli í sér margar jákvæðar breytingar á þessu réttarsviði en vilja þó gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið. Breytingartillögur eru ýmist undir- eða yfirstrikaðar eftir því sem við á.

Hugtakið ökutæki

Eins og fram kemur í athugasemdum við frumvarpið felur tilskipun 103/2009/EB í sér umtalsverða útvíkkun á hugtakinu *ökutæki*. Samkvæmt tilskipuninni er sú skylda lögð á herðar aðildarríkja að sjá til þess að þeir sem verða fyrir tjóni af völdum ökutækja fái bætur. Enginn greinamunur er gerður í frumvarpinu á því hvort viðkomandi ökutæki er skráningarskyldt eða ekki. Samkvæmt frumvarpinu eins og það er lagt fram eru því öll ökutæki vátryggingaskyld og falla þar undir auk hefðbundinni ökutækja sem eru vátryggingaskyld í dag rafknúinir hjólastólar, rafknúin hlaupahjól, golfbílar, litlir rafbílar, sláttuvélar, smámótorhjól, örvespur og önnur rafknúin ökutæki sem fer sífellt fjölgandi. Samkvæmt frumvarpinu eru öll þessi ökutæki vátryggingaskyld með tilheyrandi kostnaði fyrir eigendur þeirra.

Framkvæmd vátryggingaskyldunnar og eftirlit með henni kemst í uppnám ef ekki er til staðar einhverskonar skráningarskylda samkvæmt umferðalögum á öllum þeim ökutækjum sem eru vátryggingaskyld. Eins og segir í athugasemdum við frumvarp þetta er mikilvægt að í frumvarpi til nýrra umferðalaga verði það skilyrði að öll ökutæki sem valdið geta tjóni séu skráningarskyld svo unnt sé að fylgjast með því að þau séu ábyrgðartryggð. Án skráningarskyldu er eftirlit útilokað. En vátryggingafélögin geta ekki tryggt þau ökutæki sem ekki eru skráð.

SFF leggjast eindregið gegn því að öll ökutæki skv. skilgreiningu í 3. gr. frumvarpsins séu vátryggingaskyld, þar sem ómögulegt er að tryggja ökutæki sem ekki eru skráð eða hafa eftirlit með því að öll slík ökutæki verði skráð. Skráning allra ökutækja myndi hafa í för með sér gríðarlegt flækjustig og nær ómögulegt er að fylgjast með því að skráningarskyldunni sé framfylgt auk þess sem kostnaður við

vátryggingaskylduna fyrir eigendur ökutækjanna getur verið verulegur. Samkvæmt 3. mgr. 5. gr.,¹ sbr. 11. mgr.² aðfararorða tilskipunar 2009/103/EB er öllum aðildarríkjum heimilt að víkja frá meginreglunni um lögbundna ábyrgðartryggingu þegar kemur að ákveðnum gerðum ökutækja. SFF leggja til að ákveðnar tegundir ökutækja verða undanskildar skráningar og vátryggingaskyldu, en sú leið hefur verið farin m.a. í Finnlandi, Noregi og Danmörku.

Sú leið var farin í Finnlandi þegar tilskipun 2009/103/EB var innleidd þar í landi. Samkvæmt lögum um ökutækjatrýggingar er heimilt að setja í reglugerð að létt ökutæki eða vinnuvél sem einungis kemst á lítinn hraða, eða létt ökutækis sem eru til þess að draga, skulu ekki teljast ökutæki.

Þegar tilskipun 2009/103/EB var innleidd í Noregi var ákveðið að fara þá leið að öll ökutæki sem ekki komast hraðar en 10 kílómetra á klukkustund eru ekki vátryggingaskyld.

Í Danmörku er skráningarskylda ökutækja bundin við ákveðin skilyrði og einungis skráningarskyld ökutæki eru vátryggingaskyld. Ökutæki sem ekki uppfylla þessi skilyrði t.d. litlar sláttuvélar, golfbílar o.fl. ökutæki sem ekki hafa þann tilgang að flytja farþega á vegum eða svæðum sem falla undir umferðarlög eru ekki vátryggingaskyld.

SFF leggja til að farin verði sama leið og í nágrannarríkjum okkar og tiltekna tegundir ökutækja verði undanþeginn vátryggingaskyldu.

Samkvæmt framangreindu leggja SFF til eftirfarandi breytingu á 1. mgr. 7. gr. frumvarpsins:

Greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis, sem er skráningarskyldt skv. umferðalögum, skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu hjá:

Samkvæmt 2. mgr. 5. gr. tilskipunarinnar felur þessi breyting í sér töluverða breytingu á starfsemi Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi og þar með aukinn kostnað við rekstur þess. Þá hefur þessi breyting einnig í för með sér að birta þarf lista yfir þau ökutæki sem eru undanskilin vátryggingaskyld, sbr. 2. mgr. 5. gr. tilskipunarinnar.

Tengsl við frumvarp til laga um umferðalög, (þskj. 814- 195.mál)

Vegna tengsla ákvæða frumvarpsins til laga um ökutækjatrýgginga við frumvarp til nýrra umferðalaga er nauðsynlegt að gæta samræmis milli þessara tveggja frumvarpa, sérstaklega hvað varðar skilgreiningar og reglur um skráningarskyldu ökutækja samkvæmt umferðalögum. SFF leggja mikla áhersla á það að skráningarskyldu ökutækja verði hagað á þann veg að eftirlit og eftirfylgni með vátryggingaskyldu verði möguleg.

Regla 70. gr. frumvarps til umferðalaga gerir einungis ráð fyrir að vinnuvél og eftirvagn ætlað til notkunar á vegi séu skráð. Hins vegar er gert ráð fyrir því að ökutæki ætluð til aksturs utan almennrar umferðar verði áfram vátryggingaskyld skv. frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar.

¹ 2. A Member State may derogate from Article 3 in respect of 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 Commission.

²:Each Member State should be able to act in derogation from the general obligation to take out compulsory insurance in respect of certain types of vehicles or certain vehicles having a special plate.

Með vísan til þess sem þegar hefur komið fram um að váttryggingafélög geta ekki tryggt þau ökutæki sem ekki eru skráningarskyld telja SFF nauðsynlegt að ökutæki ætluð til aksturs utan almennrar umferðar og öll þau ökutæki sem teljast váttryggingaskyld skv. frumvarpi til laga um ökutækjatrýgginga verð skráningarskyld samkvæmt umferðalögum.

Óváttryggð ökutæki

Samkvæmt heimildum frá Umferðastofu eru í dag 6741 óváttryggð ökutæki í umferð. Afar brýnt er að leita leiða til að fækka óváttryggðum ökutækjum. SFF taka undir það sem fram kemur í athugasemdum við frumvarpið að óverjandi sé að meirihluti ökutækjaeigenda sem hafa sín ökutæki váttryggð skuli þurfa að greiða hærri iðgjöld sem leiðir af kostnaði váttryggingafélaga við að standa undir greiðslu bóta til þeirra sem orðið hafa fyrir tjóni af völdum óváttryggðra ökutækja.

SFF fagna þeirri breytingu sem felst í 10. gr. frumvarpsins um að váttryggingariðgjald ökutækis njóti lögveðsréttar í ökutækinu, einnig þótt tryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er.

SFF hafa lagt mikla áherslu á það að fela einhverjum öðrum en lögreglu að klippa skráningarnúmer af óváttryggðum ökutækjum þar sem reynslan hefur sýnt að þessi tilhögun er óskilvirk. Lögreglan hefur ekki sinnt þessu verkefni sem skyldi, m.a. vegna þess að mjög lágra sektarheimilda. SFF telja mikilvægt að löggafinn taki afstöðu til þess að óváttryggðir bílar í umferð séu alvarlegt brot og sektir séu í samræmi við alvarleika brotsins.

SFF fanga þeirri breytingu sem 12. gr. frumvarpsins felur í sér um að Umferðastofu sé heimilt að framselja viðkomandi tryggingafélagi eða öðrum aðila að kyrrsetja ökutækið. Váttryggingafélög eins og allt samfélagið hafa mikla hagsmuni af því að óváttryggðum ökutæki í umferð fækki og því eðlilegt að þeim sé falið þetta hlutverk.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsin

3. gr. Skilgreiningar

Skilgreining á hugtakinu aðildarríki

SFF leggja til að skilgreining á orðinu *aðilarríki* í samræmi við 1. tl. 1. mg. 9. gr. laga um váttryggingastarfsemi, nr. 56/2010, verði bætt við í 3. gr. frumvarpsins. Bættist þá við eftirfarandi málsgrein :

Aðildarríki er ríki sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, aðili að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu eða Færeyjar.

SFF leggja til þessa breytingu til hagræðis. Í stað þess að telja upp aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins (EES),Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA) eða Færeyjum í hvert skipti þá er hægt að tala um *aðilarríki*.

Skilgreining á hugtakinu ökutæki

Í ákvæðinu er skilgreining hugtakinu ökutæki sem er ekki í samræmi við skilgreiningu frumvarps til umferðalaga sem er nú til meðferðar hjá Alþingi, þingmál. nr. 495. SFF telja að til að forðast misskilning þá þurfi taka fram í ákvæðinu að skilgreiningin eigi við í lögum þessum.

Breytingartillaga SFF:

Samkvæmt lögum þessum telst ökutæki telst hvert það vélknúna tæki sem ætlað er til aksturs á landi og eingöngu er knúð áfram af aflvél, þó ekki tæki sem renna á teinum eða meiðum.

Skilgreining á hugtakinu umráðamaður

SFF leggja til að hugtakið umráðamaður verði skilgreint. Í 1. mgr. 9 .gr. frumvarpsins er að finna skilgreiningu á hugtakinu umráðamaður. SFF leggja til að þessi skilgreining verði sett í 3. gr. frumvarpsins með öðrum skilgreiningum.

SFF leggja til að eftirfarandi málsgrein bætist við 3. gr. frumvarpsins.

Umráðamaður er sá aðili sem hefur varanleg umráð ökutækis.

Með þeim breytingum sem lagðar hafa verið til hér mun 3. gr. frumvarpsins líta svona út:

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

Ökutækjatrygging er ábyrgðartrygging skv. 7. gr. og slysatrygging ökumanns og eiganda skv. 8. gr. Aðildarríki er ríki sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, aðili að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu eða Færeyjar.

Umráðamaður er sá aðili sem hefur varanleg umráð ökutækis.

4. gr. Grundvöllur ábyrgðar og fleira

2. mgr. 4. gr. – Ábyrgðarmaður ökutækis sem notað er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki

Ákvæðið er óbreytt frá 2. málsl. 1. mgr. 88. gr. núgildandi Umferðalaga. Túlkun á 2. ml. 1. mgr. 88. gr. umfl hefur í gegnum tíðina valdið ágreiningi hvað varðar það hvort eftirvagnar og fastur búnaður sé hluti af skráningarskyldu ökutæki og eiga þar af leiðandi ekki að bætast úr ábyrgðartryggingu ökutækis. Ágreiningur hefur verið um hvort ákvæðið taki til skráningarskyldra vélknúinna ökutækja sem dregin eru af öðru ökutæki (þ.e. bifreiða sem eru dregnar) eða hvort málsgreinin nái jafnframt til annarra vagna og tækja sem dregin eru, eins og t.d. eftirvagn og tengivagn. SFF telja að það geti ekki talist eðlilegt að vagn sem er fastur við skráningarskylt vélknúð ökutæki, oftast til að auka flutningsgetu og er með sérstökum tengibúnaði tengdur við dráttartækið, ásamt því að vera tengdur sama raf- og hemlakerfi, geti fallið undir ábyrgðartryggingu dráttartækis.

SFF leggja til eftirfarandi breytingartillögu á 2. mgr. 4. gr. frumvarpsins.:

Ábyrgðarmaður ökutækis sem notuð er til dráttar er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki. Ábyrgðin nær þó ekki til eftir-, tengi-, festivagna eða annarra tækja sem fest eru varanlega eða tímabundið við skráningarskylt vélknúíð ökutæki í notkun enda telst það þá vera eitt ökutæki.

3. mgr. 4. gr. Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfaranda má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur af tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi

Í athugasemdum við 4. gr. frumvarpsins segir að ekki sé heimilt, í samræmi við 3. mgr. 13 gr. tilskipunar 2009/103/EB, að lækka eða fella niður bætur til farþega á þeim grundvelli að hann hafi vitað eða mátt vita að ökumaður ökutækis væri undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna á þeim tíma er tjónsatburður varð.

3. mgr. 13. gr. tilskipunarinnar er svohljóðandi:

3. Member states shall take the necessary measures to ensure that in any statutory provision or any contractual clause contained in an insurance policy which excludes a passenger from such cover on the basis that he knew or should have known that the driver of the vehicle was under the influence of alcohol or of any other intoxicating agent at the time of an accident, shall be deemed to be void in respect of the claims of such passenger.

3. mgr. 13. gr. tilskipunarinnar fjallar um að ekki er heimilt að undanskilja farþega í lögum eða váttryggingaskilmálum, sem tekur sér far með ökumanni sem hann vissi eða mátt vita að væri undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna á þeim tíma sem tjónsatburður varð, undan rétti til að fá bætur fyrir tjón sitt. Ákvæðið fjallar hins vegar ekki um það að ekki sé heimilt að lækka eða fella niður bætur ef viðkomandi sínir af sér stórkostlegt gáleysi eða ásetning. Þennan misskilning þarf að leiðrétta.

7. gr. Ábyrgðartrygging ökutækis

b. liður 1. mgr. 7. gr.

SFF leggja til eftirfarandi breytingu á ákvæðinu:

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

8. gr. Slysathrygging ökumanns og eiganda

Takmörkun slysathryggingar ökumanns og eiganda við hefðbundin ökutæki

SFF leggja til að skilið verði á milli ábyrgðartryggingar og slysathryggingar ökumanns og eiganda og að slysathrygging ökumanns og eiganda verði takmörkuð við ákveðin ökutæki. Ástæða þess er sú að flóra ökutækja hefur tekið miklum breytingum frá því ákvæðið var fyrst sett árið 1987. Þá var ákvæðið hugsa til verndar fyrir ökumenn og eigendur hefðbundinni samgöngutækja þ.e. fólksbifreiðar, hópferðabifreiða,

vöru – og sendibifreiða og bifhjóla og eftir atvikum önnur ökutæki sem eingöngu er ætluð til aksturs á vegum.

Áður en núgildandi Umferðalög, nr. 50/1987, tóku gildi 1. mars 1988 giltu Umferðalög, nr. 40/1968. Í 1. mgr. 67. gr. þeirra laga var mælt fyrir um hina hlutlægu ábyrgðarreglu sem nú er að finna í 88. gr. gildandi laga. Í 2. mgr. 67. hinna eldri laga var kveðið á um það að hin stranga ábyrgðarregla skv. 1. mgr. skyldi ekki gilda um slys eða tjón á mönnum eða munum sem ökutæki flytur nema flutt sé gegn gjaldi. Þessi takmörkun á gildissviði hinnar ströngu ábyrgðarreglu þótti erfið í framkvæmd og skerti verulega rétt tjónþola til bóta fyrir líkamstjón þegar þeir voru farþegar í einkabifreiðum. Við undirbúning að setningu nýrra umferðarlaga (nr. 50/1987) þótti rétt og sjálfsagt að nema þessa takmörkun úr gildi. Þá var hins vegar sú staða uppi að ökumaður naut mjög takmarkaðrar bótaverndar. Eini möguleiki ökumanns til að eiga rétt til bóta fyrir líkamstjóns af völdum umferðarslyss samkvæmt reglum skaðabótaréttarins var að eiga skaðabótakröfu úr ábyrgðartryggingu annars ökutækis á grundvelli sakarreglunnar þegar um var að ræða árekstur tveggja eða fleiri váttryggðra ökutækja, sbr. 68. gr. laga nr. 40/1968. Upphaf slysathyggingar ökumanns og eiganda í þeirri mynd sem við þekkjum í dag má rekja aftur til ársins 1987 og gildistöku umferðalaga, nr. 50/1987. Var þá stigið það skref að útfæra slysathyggingu ökumanns og eiganda þegar hann er farþegi í eigin ökutæki, á þann veg að hann skyldi njóta sambærilegrar bótaverndar og farþegar í ökutækinu. Var mælt fyrir um slíka slysathyggingu í 92. gr. laganna og frá gildistöku þeirra laga hefur stjórnandi ökutækis átt rétt til bóta úr slysathyggingu þar sem bætur voru ákveðnar eftir reglum skaðabótaréttarins, nú I. kafla skaðabótalaga nr. 50/1993 með síðari breytingum.

Á þeim árum sem liðin eru frá gildistöku laganna hefur ökutækjum fjölgað til mikilla muna og samsetning þeirra gjörbreyst. Í upphafi voru ökutæki fyrst og fremst notuð sem venjuleg samgöngutæki til að koma fólki á milli staða. Eru þetta samgöngutæki sem eru þjóðhagslega nauðsynleg og sátt er í samfélaginu um þá tilhögun. Nú á síðustu árum hefur ökutækjum sem notuð eru í öðrum tilgangi, svo sem til íþróttaiðkunar af ýmsu tagi og annars konar tómsunda eða frístundaiðkunar fjölgað verulega. Sem dæmi um þessa fjölgun má nefna að árlega nýskráninga torfæruhjóla hefur farið frá 1076 á árinu 2003 til 7996 árið 2009. Varðandi notkun slíkra ökutækja er um að ræða sjálfstæða ákvörðun hvers og eins til tómsunda sem er eðlisskylt eignahaldi og notkun á t.d. skemmtibátum og svifdrekum og öðrum tómsundum og íþróttum sem fela í sér mikla áhættutöku. Ökutæki sem notuð eru í slíkum tilgangi voru ekki höfð í huga þegar slysathygging ökumanns og eiganda var lögfest í núverandi mynd. Áhætta sem fylgir akstri slíkra ökutækja er ekki í nokkru samræmi við það sem horft var til varðandi þau ökutæki sem slysathyggingin tók aðallega til við gildistöku núgildandi umferðalaga. Slík áhætta á ekki samleið við þá samfélagslegu sátt hvað varðar öryggi og váttryggingar í hefðbundnum samgöngum.

Þá er ljóst af þeirri miklu slysatíðni sem fylgir akstri slíkra ökutækja að váttryggingaiðgjöld eru gríðarlega há og það há að eigendur og/eða notendur eiga erfitt með að standa undir iðgjaldagreiðslum og reyna því í miklum mæli að komast hjá lögboðinni váttryggingaskyldu. Vandséð er hvaða rök liggja aðbaki því að notendur slíkra tækja skuli njóta víðtækrar váttryggingaverndar en ekki notendur ýmissa annarra tómsundartækja, svo sem báta og svifdreka. Hin samfélagslegu sjónarmið sem búa að baki slysathyggingu ökumanns og eiganda samkvæmt umferðalögum eiga að mati SFF ekki við um þessi tæki. Eðlilegra er að hver og einn eigandi slíkra tækja geri sínar ráðstafanir varðandi þær váttryggingar sem tengjast tómsundaiðkun sinni. Á hinn bóginn er mikilvægt að áfram hvíli váttryggingaskylda gagnvart tjóni þriðja manns.

Samkvæmt upplýsingum frá einstökum aðildarfélögum SFF mun tíðni tjóna í slysaftryggingu ökumanns og eiganda vera umtalsvert hærri á torfærutækjum en á öðrum vátryggingaskyldum ökutækjum. Slys sem verða við notkun torfæruhjóna tengjast oft áhættuþegðun ökumanns. Fæst slysanna tengjast venjulegum akstri torfæruhjóna enda má segja að venjuleg notkun torfæruhjóna sé áhættusöm, þ.e. hjól eru notuð sem leiktæki við torfæruaksturs. Í ljósi alls framangreinds og þeirrar staðreyndar að verið er að útvíkka hugtakið ökutæki með frumvarpinu telja SFF mikilvægt að takmarka slysaftryggingu ökumanns og eiganda við þær gerðir ökutækja sem tryggingin var upphaflega hugsuð fyrir.

Tilskipun 2009/103/EB sem skilgreining á hugtakinu ökutæki er byggð á tekur einungis til ábyrgðartrygginga og því ekkert því til fyrirstöðu að nota aðra skilgreiningu á hugtakinu ökutæki eða undanskilja ákveðna tegund ökutækja undan slysaftryggingu ökumanns og eiganda. SFF leggja því eindregið til að lögmælt slysaftrygging ökumanns og eiganda verði takmörkuð við fólksbifreiðar, hópferðabifreiðar, vöru- og sendi bifreiðir, bifhjól og eftir atvikum önnur ökutæki sem eingöngu eru ætluð til aksturs á vegum.

SFF leggja því til eftirfarandi breytingu á 1. mgr. 8. gr. frumvarpsins:

Auk ábyrgðartryggingar skv. 7. gr. skal hver ökumaður sem ~~ökutækinu~~ stjórnar hópferðabifreið, vöru- og sendibifreið, bifhjóli og eftir atvikum öðru ökutæki sem eingöngu eru ætluð til aksturs á vegum, tryggður sérstakri slysaftryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 1. mgr. 6. gr.

1. mgr. 8, gr, verður þá svohljóðandi:

Auk ábyrgðartryggingar skv. 7. gr. skal hver ökumaður sem stjórnar fólksbifreið, hópferðabifreið, vöru- og sendibifreið, bifhjóli og eftir atvikum öðru ökutæki sem eingöngu eru ætluð til aksturs á vegum, tryggður sérstakri slysaftryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 1. mgr. 6. gr.

Bætur fyrir munatjón úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda

Í ljósi dómaframkvæmdar þar sem fjallað er um greiðsluskyldu úr slysaftryggingu ökumanns vegna munatjóns, (sjá hrd. 13. júní 2002, mál nr. 19/2002 og héraðsdóm Reykjavíkur, dags. 29. mars 2009, mál nr. E-9340/2008), telja SFF æskilegt að tekið verði fram í 8. gr. að vátryggingin greiði ekki bætur fyrir munatjón. Talsvert er um það að krafist sé bóta úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda vegna rispaðra hjálma og hlífðarfatnaðar í tilvikum þar sem ekki hefur orðið líkamstjón eða einungis minniháttar líkamstjón. Ef litið er til tilgangs slysaftryggingar ökumanns og eiganda er ljóst að ætlunin var ekki að hún tæki til munatjóns. SFF telja að eðlilegra sé að tjón á fatnaði og hlífðarbúnað fái bætt úr munaftryggingu en ekki slysaftryggingu ökumanns.

SFF leggja til að eftirfarandi málsgrein verði bætt við 8. gr. frumvarpsins:

Vátryggingin greiðir ekki bætur fyrir tjón á munum af völdum slyss sem rakið verður til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.

Með þeim breytingum sem lagðar hafa verið til hér mun því 8. gr. frumvarpsins líta svona út:

Auk ábyrgðartryggingar skv. 7. gr. skal hver ökumaður sem stjórnar fólksbifreið, hópferðabifreið, vöru- og sendibifreið, bifhjóli og eftir atvikum öðru ökutæki sem eingöngu eru ætluð til aksturs á vegum, tryggður sérstakri slysaftryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 1. mgr. 6. gr.

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

Vátryggingin greiðir ekki bætur fyrir tjón á munum af völdum slyss sem rakið verður til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.

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

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

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

Ef tjónþoli á rétt á skaðabótum vegna slyssins eftir lögum þessum eða öðrum skaðabótareglum lækka bætur úr þessari vátryggingu sem því nemur.

Endurkröfuréttur

Endurkröfuréttur þess vátryggingafélags sem greiðir bætur úr slysaftryggingu ökumanns verður að vera tryggður í lögunum gagnvart þeim sem ber endanlega bótaábyrgð, sbr. 2. mgr. 22. gr. skaðabótalaga, nr. 50/1993. Í dag er það þannig að sá sem ber ábyrgð á líkamstjóni þarf ekki að greiða ef tjónþoli velur að sækja um bætur úr slysaftryggingu ökumanns og eiganda, því er valið hans. Þegar 2. mgr. 22. gr. skbl. var lögfest var það bein þýðing úr dönsku skaðabótalögunum. Þessi beina þýðing gerir það að verkum að hún gildi um slysaftryggingu ökumanns, þó það sé órökrétt og mun eðlilegra að sá ber sem skaðabótaábyrgð á tjóni beri það á endanum þótt uppgjör fari fram úr slysaftryggingu ökumanns hjá vátryggingafélagi tjónþola. Það er ekki svo í dag.

SFF leggur til að eftirfarandi málsgrein verði bætt við 22. gr. skaðabótalagan, nr. 50/1993:

Undantekning 2. mgr. gildir ekki um slysaftryggingu ökumanns og eiganda.

11. gr. Lok vátryggingar

3. mgr. 11. gr.

Í 3. mgr. 11. gr. er kveðið á um það að tilkynning skv. 1. mgr. verður ekki gefin svo gilt sé ef vátryggingin er upphaflega tekin vegna annars ökutækis og vanskilin stafa frá þeim tíma áður en vátryggingin var færð yfir á hið nýja ökutæki.

SFF benda á að ákvæði þetta er úrelt enda færast vátrygging aldrei á milli ökutækja og er því til þess fallið að valda misskilningi. Mörg ár er síðan framkvæmd hefur verið þannig að vátrygging færast á milli ökutækja. Í dag stofnast ný vátrygging fyrir hvert ökutæki SFF leggur til að málsgreinin verði tekin út.

12. gr. Vanskil. úrræði

Heimild Umferðastofu til að kyrrsetja eða fjarlægja ökutæki

SFF fagna því að Umferðastofu sé veitt heimild til að kyrrsetja eða fjarlægja ökutæki á kostnað og ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis. SFF telja að þetta sé mikilvægt skref í því að takmarka fjölda óváttryggðra ökutækja. Þar sem allur kostnaður fellur á eiganda eða umráðamann ökutækis ætti ákvæðið ekki að fela í sér aukin kostnað á Umferðastofu annan en það sem þarf að leggja út fyrir aðgerðunum en þann kostnað fær Umferðastofa til baka frá eiganda eða umráðamanni sem ber kostnað aðgerðanna samkvæmt ákvæðinu og lögveð er fyrir þeim kostnaði.

Jafnramt fagna SFF þeirri heimild Umferðastofu, skv. 2 .mgr. 12. gr., til að fela viðkomandi tryggingafélagi eða öðrum aðila að kyrrsetja eða fjarlægja ökutæki. SFF telja þó að skýrari reglur þurfi að vera um það hvernig Umferðastofa felur viðkomandi váttryggingafélagi eða öðrum aðila að kyrrsetja eða fjarlægja ökutæki. Lögjafinn þarf að taka afstöð til þess hvort Umferðastofa geti gefið leyfi til aðila sem gildi í ákveðin tíma, t.d. eitt ár, eða hvort heimild sé veitt fyrir hvert ökutæki fyrir sig. SFF telja að til að auðvelda framvæmd og skilvirkni kerfisins að eðlilegast sé að Umferðastofa veiti starfsleyfi til aðila sem hafa heimild til að sinna þessu hlutverki.

Kyrrsetning ökutækis

SFF telja að orðið kyrrsetning sé ekki rétt hugtakið til að nota hér. Um kyrrsetningu er fjallað í II. kafla laga nr. 31/1990 um kyrrsetningu, lögbann o.fl. Skv. þeim er kyrrsetning bráðabirgðaaðgerð, gerð í þeim tilgangi að leggja veðbönd á fjármuni til bráðabirgða þar til aðfararheimild fæst.

SFF telja að ekki sé um eiginlega kyrrsetningu að ræða þegar komið er í veg fyrir notkun óváttryggðs ökutækis. SFF leggja til að orðalagi ákvæðisins verði breytt og notast verður við það að *stöðva notkun* frekar en *kyrrsetning*. Að stöðva notkun getur t.d. falist í því að setja þar til gerðan læsingarbúnað á ökutæki til að koma í veg fyrir notkun þess.

SFF leggja til eftirfarandi breytingartillögu á 12. gr. frumvarpsins:

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

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

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

14. gr. Tjón af völdum óþekktra og óváttryggðra ökutækja

Regla 4. mgr. 1. gr., tilskipunar 88/357/EEC, felur það í sér að aðildarríki eru skylduð til að koma á fót eða lögilda sérstakan uppgjörsaðila til að annast greiðslu bóta, að minnsta kosti að því marki sem áskilið

er að váttrygging taki til vegna líkams eða munatjóns af völdum óþekkts eða óváttryggðs ökutækis. Þó er heimilt að takmarka eða undanskilja bætur vegna munantjóns sem rekja má til óþekkttra ökutækja. Rökin fyrir þeirri heimild er að koma í veg fyrir váttryggingasvik.

Í 2. gr. fimmtu ökutækjatilskipunarinnar (tilskipun 2005/14/EB) er kveðið á um takmörkun undanþáguheimildarinnar. Ekki er lengur heimilt að undanskilja bætur fyrir munatjón sem óþekkt ökutæki hefur valdið tjónþola ef vegna sama tjónsatviks eru greiddar bætur fyrir verulegt líkamstjón. Ástæða takmörkunarinnar var að fyrra ákvæði gat í ákveðnum tilvikum komið í veg fyrir að tjónþoli fái sanngjarnar bætur. Tilskipunin veitir þó heimild til að kveða á um eigin áhættu tjónþola að fjárhæð allt að 500 evrur, einnig kemur fram í tilskipuninni að það skuli ákveðast í landsrétti hvað teljist verulegt líkamstjón. Ökutækjatilskipunin felur í sér lágmarkskröfur, en ákvæði 1. mgr. 14. gr. frumvarpsins felur í sér víðtækari rétt tjónþola en ákvæði tilskipunarinnar fela í sér.

SFF telja að með því að gera kröfu um verulegt líkamstjón sé dregið úr hættunni á váttryggingasvikum og leggja SFF til eftirfarandi breytingu á 1. mgr. 14. gr. :

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

16. gr. Tjónsuppgjörsmiðstöð

SFF leggja til eftirfarandi breytingu á ákvæðinu:

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

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

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

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

17. gr.

SFF leggja til eftirfarandi breytingu á ákvæðinu:

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

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

18. gr. Greiðsluskylda og endurkröfuréttur váttryggingafélags

Samkvæmt 13. gr. frumvarpsins bera váttryggingafélög áfram ábyrgð gagnvart þriðja manni á sérhverju tjóni sem verður þar til mánuður er liðinn frá því váttryggingafélagið sendi Umferðastofu tilkynningu um að ábyrgðartrygging sé fallin úr gildi. Í 18. gr. frumvarpsins þar sem fjallað er um endurkröfurétt váttryggingafélaga á hendur þeim sem valdið hafa tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi virðist hafa gleymst að vísa í 13. gr. SFF leggja til breytingu á 2. mgr. 18.gr. :

Nú hefur váttryggingafélag greitt bætur skv. 7.gr. og á þá félagið endurkröfurétt á hendur hverjum þeim sem valdið hefur tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Lækka má endurkröfu með hliðsjón af sök tjónvalds, efnahag hans, fjárhæð tjónsins eða öðrum atvikum. Ennfremur á váttryggingafélag endurkröfu á tjónvald hafi tjón verið greitt eftir að váttrygging er fallin niður skv. 13. gr.

24. gr. Reglugerðarheimildir

b. liður 2. mgr. 24. gr.

Í b. lið 2. mgr. 24. gr. frumvarpsins segir að ráðherra sé heimilt að setja reglugerð um það að hve miklu leyti ábyrgðartrygging ökutækis skv. 7. gr. skuli bæta tjón sem hlýst erlendis. SFF geta ekki séð að þessi heimild byggji á ákvæðum tilskipunar 2009/103/EB eða að heimilt sé að takmarka að hve miklu leyti ábyrgðartrygging ökutækis skuli bæta tjón sem hlýst erlendis. SFF leggja til að b. liður 2. mgr. 24. gr. verði látin niður falla.

25. gr. Eftirlit

Í 25. gr. frumvarpsins er kveðið á um það að Umferðastofa hafi eftirlit með framkvæmd laga þessara og reglna setta samkvæmt þeim. Málafni sem tengjast váttryggingum heyrir undir efnahags- og viðskiptaráðuneytið en Umferðstofa heyrir undir Innanríkisráðuneyti. SFF telja að það feli í sér of mikið flækjustig og erfiðara verði að gæta samræmis þegar eftirlit með váttryggingafélögum er komið til tveggja ólíkra stofnanna sem falla ekki undir sama ráðuneytið. Váttryggingastarfsemi er undir eftirliti Fjármálaeftirlitsins og telja SFF eðlilegra að eftirlit með framkvæmd laga þessara og reglna setta samkvæmt þeim verði einnig í höndum Fjármálaeftirlitsins.

SFF leggja til eftirfarandi breytingu á ákvæðinu:

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

Að lokum leggja SFF áherslu á mikilvægi þess að samtökin fái aðkomu að gerð reglugerða samkvæmt væntanlegum lögum um ökutækjatrýggingar.

SFF eru hvenær sem er reiðubúin að koma á fund nefndarinnar og skýra sjónarmið sín frekar, verði þess óskað.

Virðingarfyllt,
f.h. Samtaka fjármálafyrirtækja



Vigdís Halldórsdóttir, lögfræðingur