Ísafirði, 18. september 2018.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið
sent um samráðsgátt á vefnum island.is

Mál ráðuneytisins nr. S-118/2018.

Efni: Athugasemdir við drög að frumvarpi til laga um ökutækjatryggingar.

I.

Í því sem hér fer á eftir verður ekki nema að litlu leyti fjallað um önnur atriði frumvarpsdraganna en þau sem snúa að úrræðum og hugsanlegum viðurlögum gagnvart þeim sem sinna ekki þeirri skyldu að hafa ökutæki sín vátryggð. Í greinargerð með drögunum segir: „Frumvarp þetta er byggt á eldri frumvörpum sem getið er hér að framan. Ekki eru þó lögð til ákvæði um vantryggingagjald í þessu frumvarpi eins og gert var í eldri frumvörpum. Í þeim var lagt til að vantryggingagjald yrði lagt á eigendur ökutækja sem greiddu ekki iðgjöld lögmæltra ökutækjatrygginga. Til skoðunar er í ráðuneytinu að fela starfshópi að fara yfir og greina nánar hvort fýsilegt sé að taka upp sérstakt vantryggingagjald hér á landi."

Nokkuð er um liðið síðan undirritaður kynnti hugmyndir um breytta umgjörð og úrræði gagnvart þeim sem vanrækja að tryggja ökutæki sín lögmæltum tryggingum. Var þá ekki síst horft til þess að það fyrirkomulag sem er og verið hefur við lýði síðustu áratugi telst vart í takt við tímann né getur talist skilvirkt eða réttlátt. Má um þetta m.a. nálgast umsögn undirritaðs, dags. 30. júlí 2011, við frumvarp til laga um ökutækjatryggingar sem lagt var fram á Alþingi árið 2011 (þingmál 711 á 139. löggjafarþingi) sjá slóð hér hér inn á vef Alþingis: - https://www.althingi.is/thingstorf/thingmalin/erindi/?ltg=139&mnr=711 .

Þar var bent á að koma mætti á úrræði sem nú er nefnt vantryggingagjald og það yrði lagt á alla eigendur óvátryggðra ökutækja sem fyrst eftir tilkynningu vátryggingafélags til Samgöngustofu um að vátrygging hafi fallið úr gildi. Yrði úrræðið keimlíkt vanrækslugjaldi, sem lagt er á alla eigendur þeirra ökutækja sem ekki eru færð til lögmæltrar skoðunar og er verkefni sem embætti undirritaðs hefur með höndum.

Ekki er kunnugt um að neinar aðrar tillögur hafi verið kynntar opinberlega í þessum efnum þótt einhverjar hugmyndir hafi verið nefndar og verður að segjast að það telst vart vansalaust að ekki hafi verið gengið í það að færa viðurlög eða önnur eða úrræði gagnvart þeim sem ekki vátryggja ökutæki sín til nútímahorfs. Því er eindregið mælt með að sem allra fyrst verði í frumvarpinu gert ráð fyrir því að hafin verði álagning vantryggingargjalds eða einhverju öðru sæmilega skilvirku úrræði sem haft gæti svipuð áhrif komið á svo fjalla megi um það í samhengi við önnur ákvæði frumvarpsins sem um þetta fjalla.

Að mati undirritaðs eru það einkum eftirtalin atrið sem hafa þarf í huga þegar horft er til þeirra úrræða sem koma þarf á:

- Breyta þarf því fyrirkomulagi að sú háttsemi að hafa ökutæki sitt ekki tryggt lögmæltum tryggingum skuli teljast refsiverð og eiga eftir atvikum að sæta meðferð lögreglu sem sakamál að hætti laga um meðferð sakamála nr. 88/2008. Verður að telja þetta úrelt og um margt óheppilegt og rétt að,afnema eiginlegt refsinæmi háttseminnar. Það var gert fyrir um 10 árum fyrir að vanrækja lögmælta skoðun ökutækja og hefur reynst vel eftir því sem best er vitað. Nær hefði verið að miða refsinæmið við notkun óvátryggðs ökutækis en ekki þá háttsemi að greiða ekki iðgjöld, sem getur stafað af ýmsum ástæðum, fjárskorti, vanheilsu o.fl.
- Það virðist miklum tilviljunum háð hverjir sæta afskiptum lögreglu með álagningu sektar og því að skráningarmerki ökutækis séu fjarlægð og hverjir ekki, en þeir sem sæta þessu virðast í miklum minnihluta þeirra sem vanrækt hafa að vátryggja ökutæki sín. Sýnist hafa vantað mun meiri festu í framkvæmdina og tryggingafélög e.t.v. frekar átt að senda formlega kæru til lögreglu en að bíða eftir að hún hefðist handa að eigin frumkvæði að koma fram viðurlögum.
- Sá sem ekki hefur ökutæki sitt vátryggt þótt það sé skráð í umferð getur haft af því fjárhagslegan ávinning að láta það ógert þar sem engin krafa stofnast á hann eftir að tryggingunni hefur verið sagt upp þótt ökutækið sé áfram í notkun. Viðkomandi sleppur því við alla innheimtu vegna þessa. Vissulega tekur þó sá sem notar ökutæki sem ekki er tryggt mikla fjárhaglega áhættu ef hann veldur bótaskyldu tjóni þegar svona stendur á.
- Sú háttsemi að hafa ökutæki sitt óvátryggt eða greiða ekki fyrir vátryggingar sínar þótt ökutæki sé í notkun er ekki vel séð í samfélaginu og er tæpast einkamál eiganda ökutækis og vátryggingafélags. Telst því eðlilegt að það sé sýnt í verki af hálfu hins opinber þótt háttsemin teljist ekki refsiverð, sbr. það sem áður segir, með því að þeir sem ekki virða reglur um þetta sæti viðurlögum með álagningu vantryggingagjalds (stjórnsýslusekt) og markvissum úrræðum til að stöðva háttsemina. Einnig telst rétt að gera áfram ráð fyrir heimild lögreglu eða samsvarandi aðila til að fjarlægja skráningarmerki þeirra ökutækja sem ekki hafa lögmæltar tryggingar eða koma í veg fyrir notkun þeirra með einhverjum hætti. Það felst í því ákveðið aðhald að þessi heimild sé fyrir hendi þótt stundum kunni að vera erfitt að beita henni í framkvæmd. Heimildin er t.d. enn fyrir hendi varðandi ökutæki sem ekki hafa verið færð til skoðunar þótt lögregla hafi ekki frekari afskipti af málinu.

Tekið skal fram að undirrituðum er kunnugt um að á einhverjum Norðurlandanna og víðar er fyrirkomulagið þegar vátrygging skráðs ökutækis er fallin úr gildi eitthvað á þá leið að vátryggingafélag gefur út sérstaka tilkynningu þegar tryggingin fellur niður og innheimta sérstaks álags, sem kemur í stað iðgjalda, hefst. Því fylgir lögveð í óvátryggða ökutækinu og innheimt er fyrir allan þann tíma sem ökutækið er óvátryggt. Framkvæmdin er í höndum vátryggingafélaganna sjálfra og fjármunir sem innheimtast falla í útlagðan kostnað við rekstur innheimtunnar og til greiðslu tjóna af völdum óvátryggðra ökutækja. Lögregla hefur hins vegar hvorki nein afskipti af

ökutækinu né eigandanum og þar með sætir eigandi hvorki lögreglusekt né því að skráningarmerki ökutækis hans séu fjarlægð.

Þótt án efa sé margt gott við þetta fyrirkomulag er hætt við að mörg ökutæki verði lengi og jafnvel lengur í umferð en nú er án þess að greitt sé af þeim iðgjald vátrygginga, sérstaklega, ef horfið verður frá þeim möguleika að lögregla hafi heimild til að fjarlægja skráningarmerki þeirra og stöðva þar með notkun þeirra. Minnt skal á að kostnaður við vörslutöku og geymslu ökutækis á uppboðsstað getur verið umtalsverður og hætt við mörg eldri ökutæki standi vart undir þeim kostnaði. Eins og löggjöf er nú háttað þarf að koma fram birtingu greiðsluáskorunar fyrir eiganda áður en heimilt er að krefjast uppboðs og hefur undirritaður reynslu af því að mjög oft er það erfiðleikum bundið, t.d. þegar skráður eigandi eða umráðmaður er útlendingur, eða hann er ekki með lögheimili hérlendis. Raunar er í frumvarpi til umferðarlaga gert ráð fyrir bættum úrræðum við innheimtu vanrækslugjalds. Einnig skal haft í huga að vanræksla á vátryggingu stafar án efa oft af fjárhagsörðugleikum viðkomandi og því í mörgum tilfellum lítið að hafa annað en ökutækið sem gjarnan er verðlítið.

Ef heimila á þetta fyrirkomulag sýnist þurfa sérstaka lagaheimild og ef sú er niðurstaðan, telst æskilegt að þetta verði í löggjöf um ökutækjatryggingar. Það er þó mat undirritaðs að greining þurfi að fara fram á kostum og göllum þessa fyrirkomulags og tryggt verði að þetta leiði ekki til þess að kostnaður aukist frá því sem nú er fyrir þá ökutækjaeigendur sem standa í skilum með iðgjöld sín. Einnig sýnist þurfa að viðhafa gott eftirlit ef þetta yrði niðurstaðan og að þessu sérstaka álagi yrði haldið aðgreindu frá annarri innheimtu.

Hugsanlega mætti blanda þessum úrræðum saman þannig að innheimta sérstaks álags héldi áfram en jafnframt yrði lagt á vantryggingagjald með þeim úrræðum sem því gæti fylgt.

II.

Ljóst er að um talsverða fjárhagslega hagsmuni er að ræða hvort sem nýju fyrirkomulagi gagnvart þeim sem ekki tryggja ökutæki sín lögmæltum tryggingum verður komið á eða ekki.

Má m.a. ráða það af því að samkvæmt upplýsingum sem undirritaður hefur undir höndum var tilkynnt um 7.221 óvátryggð ökutæki til Samgöngustofu árið 2016 og var fjöldinn svipaður árin 2013 til 2015. Oft eru ökutæki tryggð á ný áður en langt um líður, en engin krafa hefur þá stofnast vegna iðgjalda eftir uppsögn og fram að nýrri tryggingu. Sá kostnaður lendir því væntanlega á þeim sem standa í skilum með iðgjöld sín.

Samkvæmt upplýsinga frá embætti Ríkislögreglustjóra varðandi afskipti lögreglu af þessum brotum eru þau sem hér segir:

„Samkvæmt upplýsingum embættis Ríkislögreglustjóra 13. ágúst sl. var fjöldi mála vegna brota á 93. gr. umferðarlaga sem hér segir árin 2016 og 2017:

	2016	2017
Umferðarlagabrot		
Um fébætur og vátryggingu(93. gr)	681	888
Verkefni - skráningarmerki tekið		
ekki staðið skil á vátryggingu	1278	1354

**Gögnin voru tekin úr málaskrárkerfi lögreglunnar 02.08.2018.*

Fjöldi skráðra brota skv. ákvæðum í XIII. kafla umferðarlaga voru 681 árið 2016 en 888 árið 2017. Þá er fjöldi skráðra verkefna hjá lögreglu þar sem skráningarmerki var tekið af farartæki vegna vanskila á vátryggingu 1.278 árið 2016 en fjölgaði í 1.354 árið 2017.*

Sektir vegna brota á 93 gr. voru áður fyrr 10.000-30.000 krónur, en eru nú 50.000 skv. reglugerð 288/2018. Ekki liggja fyrir upplýsingar um fjölda eða upphæð sekta á ári hverju."

Sem sjá má kemst lögregla af einhverjum ástæðum ekki yfir að sinna nema litlum hluta þeirra tilvika sem varða brot á reglum um vátryggingu ökutækja.

Þess má einnig geta hér að embætti undirritaðs sinnir álagningu og innheimtu vanrækslugjalds hjá þeim sem ekki hafa fært ökutæki sín til lögmæltrar skoðunar og eru álagningar árlega á bilinu 35 til 40.000 og virðist því miður síst fara fækkandi. Er full ástæða til að óttast að sama eigi við um fjölda óvátryggðra ökutækja í umferð.

III.

Sem áður er rakið þyrfti sem allra fyrst að fara fram mat á því hvaða leið teldist heppilegust til að færa úrræði gagnvart óvátryggðum ökutækjum til nútímahorfs.

Verði sú leið ofan á að notast við vantryggingagjald þykir mega gera breytingu frá eldri tillögum sem miðuðu við að gjaldið væri lagt á í allt að 10 mánuði. Slíkt er líklega of flókið og er hér með lagt til að það verði eins og vanrækslugjaldið lagt á einu sinni og verði brugðist við innan mánaðar lækki það um 50%. Fjárhæð ráðist af flokki ökutækis (fólksbíll / rúta o.s.frv.). Sem lágmarks-fjárhæð mætti miða við að álagt gjald yrði kr. 50.000 líkt og fjárhæð sektar er í dag. Telja verður eðlilegt að lögregla fái skýra heimild (og skyldu) í lögum frá Alþingi til að fjarlægja skráningar-merki ökutækis vegna þess að ökutæki er óvátryggt, en þá heimild verði ekki einungis að finna í reglugerð (nú í 13. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatryggingar). Sem áður segir mætti vel skoða þann möguleika að álag legðist á viðkomandi hjá tryggingafélagi sem í hlut á.

Miðað við fjölda þeirra ökutækja sem tilkynnt eru sem óvátryggð til Samgöngustofu ár hvert og að eigandi hvers þeirra greiddi lágmarksálagningu vantryggingagjalds með 50% afslætti yrðu árlegar tekjur af þessu gjaldi 25.000 kr. x 7.000 ökutæki = 175 m.kr.

Ekki teldist óeðlilegt að þessar tekjur rynnu a.m.k.að einhverju marki til Alþjóðlegar bifreiða-tryggingar á Íslandi sf., sem m.a. annast greiðslu tjónabóta til þeirra sem verði fyrir tjóni af ökutækjum sem ekki eru vátryggð.

IV.

Í drögunum að frumvarpinu segir:

„*Gildistaka.*

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2019.

Við gildistöku laga þessara fellur úr gildi XIII. kafli umferðarlaga, nr. 50/1987"

Í drögum að frumvarpi til umferðarlaga segir að þau taki gildi 1. janúar 2020. Verður ekki öðru trúað en stefnt sé að sömu tímasetningu varðandi gildistöku laga um ökutækjatryggingar.

Í kynningu á drögunum á vefnum island.is segir að við gerð frumvarpsins hafi verið haft samráð við vátryggingafélög hér á landi og Samtök fjármálafyrirtækja. Hlýtur að teljast æskilegt að samráð um vinnu við þetta frumvarp verði haft við fleiri en einungis þau fjögur vátryggingafélög sem hér bjóða ökutækjatryggingar og Samtök fjármálafyrirtækja sem tryggingafélögin eiga aðild að.

Virðingarfyllst,

Jónas Guðmundsson
sýslumaður á Vestfjörðum

SÝSLUMAÐURINN Á VESTFJÖRÐUM