**Niðurstöðuskjal**

Í gáttina bárust þrjár umsagnir, frá sýslumanninum á Vest-fjörðum, Slysavarnafélaginu Landsbjörg og Samtökum ferðaþjónustunnar. Samtök fjármála-fyrirtækja og Samtök atvinnulífsins fengu aukin frest til að skila umsögnum og bárust þær með tölvupósti. Ráðuneytið átti í kjölfarið fund með fulltrúum frá Samtökum fjármála-fyrirtækja og vátryggingafélögunum að þeirra beiðni.

Í umsögn sýslumannsins á Vestfjörðun, dags. 18. september 2018, Samtaka fjármála-fyrirtækja, dags. 25. september 2018, Samtaka atvinnulífsins, dags. 25. september 2018, og Samtaka ferðaþjónustunnar, dags. 20. september 2018, er fjallað um úrræði vegna vantryggðra ökutækja, vantryggingagjald, en ákvæði þar að lútandi eru ekki lögð til í þessu frumvarpi. Í umsögnunum er eindregið mælt með því að hafa í frumvarpinu ákvæði um vantryggingagjald eða önnur úrræði sem gætu haft svipuð áhrif. Ráðuneytið telur að skoða þurfi betur möguleg úrræði, þ.m.t. framkvæmd sérstaks vantryggingagjalds og var frumvarpinu því ekki breytt að þessu leyti.

Í umsögn Slysavarnarfélagsins Landsbjargar, dags. 19. september 2018, er lagt til að bætt verði við frumvarpið að skaðabótaábyrgð nái ekki til ökutækja sem draga önnur ökutæki vegna björgunarstarfa. Í umsögninni kemur fram að alloft séu ökutæki skilin eftir þar sem þau sitja föst þegar ökumönnum og/eða farþegum sé bjargað, t.d. á heiðum landsins. Samkvæmt gildandi lögum bera björgunaraðilar skaðabótaábyrgð á því tjóni sem þeir valda á ökutækjum sem eru dregin og hefur það orðið til þess að föst ökutæki eru skilin eftir. Þetta hefur leitt til enn meiri tafa á því að leysa úr umferðarteppu vegna ófærðar og hefur jafnvel enn meiri kostnað í för með sér fyrir eiganda ökutækja sem þurfa að láta sækja ökutækið síðar. Í frum-varpinu er lagt til að ákvæði sem undanskilur björgunarsveitirnar skaðabótaábyrgð vegna dráttar verði lögfest ef það er með sannanlegu samþykki eiganda (umráðamanns).

Í umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar kemur fram að samtökin telji að það eigi að teljast stórfellt gáleysi skv. 4. gr. að nota ekki lögbundin öryggisbelti. Ráðuneytið tekur ekki undir þessi sjónarmið og telur ekki unnt að ganga svo langt að fella það undir stórfellt gáleysi að nota ekki bílbelti. Þá telja samtökin að fjárhæðir í 8. og 9. gr. frumvarpsins séu verulega íþyngjandi. Fjárhæðirnar hafa eingöngu hækkað í takt við verðlagsbreytingar og eru fjár-hæðirnar í frumvarpinu í samræmi við fjárhæðir í síðustu reglugerð sem ráðherra birti vegna uppfærslu á fjárhæðunum, nr. 254/2018, um breytingar á vátryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrygginga. Á meðan ekki hafa verið samþykkt ný lög um skaðabætur verður að miða tilvísun í frumvarpinu við gildandi lög og er því ekki tilefni til að breyta frumvarpinu að því leyti.

Í umsögn Samtaka fjármálafyrirtækja eru auk athugasemda um vantryggingagjald gerðar athugasemdir og lagðar fram tillögur við gildissvið frumvarpsins, hugtakið ökutæki og skaðabótaábyrgð vegna tjóns skv. 2. mgr. 4. gr., hugtakanotkun í 6. gr., tilvísun í 3. mgr. 8. gr., undanþágu frá vátryggingaskyldu í 11. gr., tímabil lögðveðs í 12. gr., lok vátryggingar í 13. gr., réttarstöðu tjónþola í 14. gr. og gildistöku frumvarpsins.

Frumvarpið tók breytingum eftir framangreindar athugasemdir sem er nánar farið yfir í skýringum með hverri grein. Helstu breytingar eru eftirfarandi:

— Lagt er til að 2. mgr. verði bætt við 2. gr. til að afmarka gildissvið frumvarpsins.

— Lagt er til að orðalag 4. gr. sé skýrara um að ökutæki sem draga eftirvagna eða önnur tæki beri ekki ábyrgð vegna dráttarins og lagt er til að björgunarsveitir verði undanskildar skaðabótaábyrgð vegna björgunarstarfa.

— Lagt er til að gerður verði skýr greinarmunur á eiganda ökutækis og umráðamanni þess í 1. mgr. 6. gr.

— Lagt er til að bætt verði við ákvæði í 2. mgr. 11. gr. sem undanþiggur ökutæki frá þeirri skyldu að hafa slysatryggingu ökumanns og eiganda ef þau er eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum og eru skráð sem torfærutæki.

— Lagt er til að lögveðsréttur í 12. gr. verði tvö ár til hagsbóta fyrir vátryggingataka þar sem vátryggingafélög munu þá hafa rýmri frest til að semja um iðgjaldaskuld áður en gengið er að ökutæki vegna vangoldins vátryggingaiðgjalds.

— Lagt er til að málsgrein verði bætt við 13. gr. til að kveða skýrar á um það hvað teljist lok vátryggingar, hvenær vátryggingafélög þurfi ekki að senda tilkynningu þar að lútandi og að ökutæki þurfi að hafa vátryggingu þegar það er sett aftur á númer.