149. löggjafarþing 2018-2019.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um ökutækjatryggingar.

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

I. kafli

Markmið, gildissvið og orðskýringar.

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er að stuðla að traustri vátryggingavernd vegfarenda hér á landi og að ökutæki séu með lögmæltar ökutækjatryggingar.

2. gr.

*Gildissvið.*

Lög þessi gilda um lögmæltar ökutækjatryggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja hér á landi.

3. gr.

*Orðskýringar.*

Í lögum þessum merkir:

1. Aðildarríki: Ríki sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið (EES), aðili að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA) eða Færeyjar.

2. Græna kortið: Alþjóðlegt vátryggingarskírteini útgefið af lögbærum aðila sem staðfestir að ábyrgðartrygging ökutækis sé í gildi.

3. Umráðamaður: Aðili sem hefur umráð ökutækis með samþykki eiganda þess og er skráður þannig í ökutækjaskrá.

4. Ökutæki: Skráningarskylt ökutæki skv. umferðarlögum.

5. Lögmæltar ökutækjatryggingar: Ábyrgðartrygging skv. 8. gr. og slysatrygging öku-manns og eiganda skv. 9. gr.

6. Tjónsuppgjörsmiðstöð: Lögaðili (Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf.) sem getur greitt bætur vegna tjóns af völdum vélknúins ökutækja við ákveðin skilyrði.

7. Upplýsingamiðstöð: Lögaðili (Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf.) sem aðstoðar við að afla nauðsynlegra upplýsingar vegna tjónamáls þegar tjónþoli er búsettur hér á landi, ökutækið vátryggt eða að öllu jöfnu staðsett hér á landi eða tjónið er hér á landi að ákveðnum skilyrðum fullnægðum.

II. KAFLI.

**Skaðabótaábyrgð vegna tjóns.**

4. gr.

*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. Ábyrgðin nær þó ekki til eftirvagna í skilningi umferðarlaga eða annarra tækja sem fest eru við ökutæki í notkun, enda teljast þau þá vera hluti ökutækisins.

Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda 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.

5. gr.

*Skipting tjóns.*

Ef tjón hlýst af árekstri ökutækja skiptist tjónið á þau að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum.

6. gr.

*Ábyrgð.*

Eigandi (umráðamaður) ökutækis ber ábyrgð á ökutæki og er fébótaskyldur skv. 4. og 5. gr. Fébótaskyldan færist þó yfir á þann sem notar ökutækið í algeru heimildarleysi.

Auk ábyrgðar skv. 1. mgr. fer um bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

7. gr.

*Undanþága.*

Ákvæði 4.-6. gr. gilda ekki um létt bifhjól í flokki I.

III. KAFLI.

**Vátryggingaskylda.**

8. gr.

*Ábyrgðartrygging ökutækis.*

Greiðsla á bótakröfu vegna tjóns, sem hlýst af notkun ökutækis, skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu hjá:

1. vátryggingafélagi sem hefur starfsleyfi útgefið hér á landi til að taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja eða
2. vátryggingafélagi sem hefur starfsleyfi í aðildarríki, enda hafi Fjármálaeftirlitinu verið tilkynnt á lögformlegan hátt að það taki að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi.

Ábyrgðartrygging skal gilda í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds. Vátryggingin skal veita þá vátryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá vátryggingarvernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari. Vátryggingin skal gilda allt samningstímabilið þótt vátryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Vátryggingafélög, sem taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi, skulu vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. og taka þátt í starfsemi tjónsuppgjörsmiðstöðvar skv. 17. gr. og upplýsingamiðstöðvar skv. 18. gr.

Vátryggingafélag, sem hyggst taka að sér ábyrgðartryggingu ökutækja hér á landi, skal tilkynna það til Samgöngustofu.

Ábyrgðartrygging ökutækja skal tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda allt að 3.740 millj. kr. og vegna tjóns á munum allt að 433 millj. kr. sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði.

Ráðherra er heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta vátryggingar-fjárhæðum skv. 5. mgr. Ákvörðun ráðherra um breytingu fjárhæða skal birt með auglýsingu í B deild Stjórnartíðinda.

9. gr.

*Slysatrygging ökumanns og eiganda.*

Auk ábyrgðartryggingar skv. 8. gr. skal hver ökumaður sem stjórnar ökutæki tryggður sérstakri slysatryggingu, 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, sbr. 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, sbr. 4. gr.

Vátryggingin skal tryggja hverjum tjónþola bætur allt að 280 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 vátryggingar-fjárhæðum skv. 3. mgr. Ákvörðun ráðherra um breytingu fjárhæða skal birt með auglýsingu í B deild Stjórnartíðinda.

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

10. gr.

*Vátryggingarskylda.*

Vátryggingarskylda skv. 8. og 9. gr. hvílir á eiganda ökutækisins. Heimilt er að semja um að umráðamaður ökutækis vátryggi það í sínu nafni og skal hann þá hafa val um hjá hvaða vátryggingafélagi hann vátryggir.

Eigi er skylt að kaupa vátryggingu vegna ökutækis í eigu ríkissjóðs.

Ráðherra getur veitt undanþágu frá því að ökutæki sem eru í eigu erlendra ríkja eða alþjóðastofnana hafi ökutækjatryggingu.

Ef ökutæki er ekki vátryggt skv. 2. og 3. mgr. ber ríkissjóður ábyrgð með sama hætti og vátryggingafélag sem tekið hefur að sér vátryggingu skv. 8. og 9. gr.

Vátryggingafélag, sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um vátryggingastarfsemi, er skylt að veita lögboðnar ökutækjatryggingar sérhverjum þeim vátryggingarskylda aðila sem undirgengst boðna vátryggingarskilmála.

11. gr.

*Undanþága frá vátryggingaskyldu.*

Létt bifhjól í flokki I eru undanþegin vátryggingarskyldu skv. 8.–10. gr.

12. gr.

*Vátryggingariðgjald.*

Lögboðið vátryggingariðgjald ökutækis ásamt vöxtum og kostnaði hvílir sem lögveð á ökutækinu og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum sem á því hvíla í eitt ár frá gjalddaga nema gjöldum til ríkissjóðs. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. Lögveðið fellur ekki niður við eigendaskipti.

13. gr.

*Lok vátryggingar.*

Hafi iðgjald, auk áfallins kostnaðar, eigi verið greitt innan 14 daga frá sendingu tilkynn-ingar skv. 1. mgr. 33. gr. laga nr. 30/2004, um vátryggingarsamninga, eða að liðnum greiðslufresti skv. 2. mgr. 32. gr. sömu laga, fellur vátrygging ökutækis úr gildi. Vátrygg-ingafélagið skal þá þegar senda tilkynningu um það til Samgöngustofu. Falli vátrygging úr gildi af annarri ástæðu en vanskilum skal félagið tilkynna það Samgöngustofu þegar eftir að vátryggingin 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. Félagið skal ekki senda tilkynningu skv. 1. mgr. ef það hefur vitneskju um að ökutækið hafi verið vátryggt hjá öðru félagi eða afskráð.

IV. KAFLI.

**Óvátryggð og óþekkt ökutæki. Réttarstaða tjónþola.**

14. gr.

*Réttarstaða tjónþola.*

Vátryggingafélag ber áfram ábyrgð gagnvart þriðja manni á tjóni sem verður þótt ábyrgðartrygging sé fallin úr gildi þar til mánuður er liðinn frá því að vátryggingafélag sendi Samgöngustofu tilkynningu skv. 1. mgr. 13. gr.

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

15. gr.

*Tjón af völdum óþekktra eða óvátryggðra ökutækja.*

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

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. skulu greiða tjónþola bætur vegna tjónsatviks sem hlotist hefur hér á landi af notkun ökutækis sem engin ábyrgðartrygging hefur verið keypt fyrir eða vátrygging þess hefur verið felld niður af vátryggingafélagi eða ekki haldið í gildi.

Bætur skv. 1. mgr. og 2. mgr. greiðast allt að þeirri vátryggingarfjárhæð sem er ákveðin í lögum þessum.

Bætur skv. 1. og 2. mgr. greiðast ekki ef Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. sýna fram á að tjónþoli, sem af fúsum vilja hefur tekið sér far í ökutæki sem tjón hlýst af, vissi að var óvátryggð er tjónsatvikið varð. Sama á við um tjón á munum sem fluttir eru með ökutæki sem eigandi eða sendandi þeirra vissi að var óvátryggt. Skaðabætur eftir ákvæðum þessum skal ekki heldur greiða til að fullnægja endurkröfu frá þriðja manni.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. bæta ekki tjón er ætla má að sé af völdum ökutækis sem undanþegið er vátryggingarskyldu og er í eigu ríkissjóðs Íslands, erlends ríkis eða alþjóðastofnunar. Ábyrgð á slíkum kröfum fer skv. 4. mgr. 10. gr.

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. eiga endurkröfurétt samkvæmt almennum reglum íslensks réttar á hendur þeim sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óvátryggðs ökutækis, þ.m.t. eiganda og ökumanni. Sama á við hafi félagið greitt bætur fyrir tjón af völdum óþekkts ökutækis, ef síðar upplýsist um það. Í því tilviki á félagið einnig endurkröfurétt á hendur vátryggjanda ökutækisins. Ákvæði þessarar málsgreinar hagga ekki reglum um kröfur samkvæmt öðrum endurkröfuheimildum.

16. gr.

*Tímabundin notkun erlendra ökutækja.*

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. skal sem tjónsuppgjörsmiðstöð greiða skaðabætur vegna tjóns af völdum óvátryggðs erlends ökutækis sem um stundarsakir er notað hér á landi án þess að vera skráð hér.

V. KAFLI

**Tjónsuppgjörsmiðstöð og upplýsingamiðstöð.**

17. gr.

*Tjónsuppgjörsmiðstöð.*

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. getur sem tjónsuppgjörsmiðstöð greitt bætur vegna tjóns af völdum ökutækis ef:

1. tjónþoli er búsettur hér á landi,
2. ökutækið er vátryggt og að öllu jöfnu staðsett í öðru aðildarríki, eða ökutækið er óþekkt, eða ekki er unnt að hafa uppi á því vátryggingafélagi sem vátryggði ökutækið og
3. tjónið varð í öðru aðildarríki eða í ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

Alþjóðlegar bifreiðartryggingar á Íslandi sf. getur enn fremur sem tjónsuppgjörmiðstöð greitt bætur vegna tjóns af völdum ökutækja sem vátryggð eru hér á landi ef:

* 1. tjónþoli er búsettur í öðru aðildarríki,
	2. ökutækið er að jafnaði staðsett í öðru aðildarríki en þar sem tjónþoli er búsettur og
	3. tjónið varð í öðru aðildarríki en þar sem tjónþoli er búsettur eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

18. gr.

*Upplýsingamiðstöð.*

Alþjóðlegar bifreiðatryggingar Íslands sf. getur sem upplýsingamiðstöð aðstoðað við að afla grundvallarupplýsinga sem eru nauðsynlegar við meðferð tjónamáls ef tjónþoli er búsettur hér á landi, ökutækið er vátryggt eða að öllu jöfnu staðsett hér á landi, eða tjónið varð hér á landi. Þetta gildir þó því aðeins að:

1. tjónþoli sé búsettur í aðildarríki,
2. ökutækið sé vátryggt og að öllu jöfnu staðsett í aðildarríki,
3. tjónið hafi orðið í aðildarríki eða öðru ríki sem er aðili að tilhöguninni um græna kortið.

VI. KAFLI.

**Greiðsluskylda og endurkröfuréttur.**

19. gr.

*Greiðsluskylda og endurkröfuréttur.*

Vátryggingafélag er greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna skv. 1. mgr. 8. gr.

Nú hefur vátryggingafélag greitt bætur skv. 8. 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. Enn fremur á vátryggingafélag endurkröfu á tjónvald hafi tjón verið greitt eftir að vátrygging er fallin niður skv. 14. gr.

Óheimilt er að kaupa vátryggingu gegn endurkröfu vátryggingafélags.

20. gr.

*Endurkröfunefnd.*

Ráðherra skipar nefnd þriggja manna sem ákveður hvort beita skuli endurkröfurétti vegna stórkostlegs gáleysis eða ásetnings þess sem ábyrgð ber á tjóni sem vátryggingafélag hefur bætt samkvæmt lögum þessum. Um sérstakt hæfi nefndarmanna fer eftir II. kafla stjórnsýslulaga. Skal einn nefndarmaður skipaður eftir tilnefningu vátryggingafélaga þeirra sem viðurkenningu hafa skv. 8. gr., einn eftir sameiginlegri tilnefningu Félags íslenskra bifreiðaeigenda og Samtaka verslunar og þjónustu og einn án tilnefningar og er hann formaður nefndarinnar. Ef tilnefningaraðilar koma sér ekki saman um tilnefningu skipar ráðherra án tilnefningar. Skipunartími nefndarinnar skal vera þrjú ár.

Kostnaður af störfum nefndarinnar greiðist úr ríkissjóði, en vátryggingafélög skulu endurgreiða þann kostnað.

VII. KAFLI.

**Bótakröfur.**

21. gr.

*Meðferð skaðabótamála.*

Nú er bótakrafa samkvæmt 4. og 5. gr. höfð uppi í sakamáli og skal þá tilkynna því vátryggingafélagi sem hefur ábyrgðartryggt ökutækið um kröfuna. Hefur félagið þá sama rétt og sökunautur sjálfur til að koma að vörnum í skaðabótamálinu enda er þá áfellisdómur bindandi fyrir vátryggingafélagið og aðfararhæfur gagnvart því.

Um meðferð bótakröfu í einkamáli fer eftir 44. gr. laga um vátryggingarsamninga.

22. gr.

*Bætur hærri en vátryggingarfjárhæð.*

Ef bætur vegna tjóns eru ákveðnar hærri en vátryggingarfjárhæðinni nemur skal skipta henni að tiltölu á milli þeirra sem kröfur eiga vegna tjónsins. Þetta ákvæði gildir einnig þótt vátryggingarfjárhæðin sé hærri en lögboðið er.

Ef einhver þeirra sem bótarétt eiga skv. 1. mgr. hefur eigi tilkynnt félaginu um kröfu sína innan sex mánaða frá tjónsatburði má vátryggingafélagið vítalaust greiða vátryggingarfjárhæðina að fullu öðrum þeim er bótarétt eiga.

23. gr.

*Fyrning bótakrafna.*

Bótakröfur samkvæmt lögum þessum, aðrar en kröfur um bætur fyrir líkamstjón, bæði á hendur þeim sem ábyrgð ber og vátryggingafélagi, svo og endurkröfur vátryggingafélags, fyrnast á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fyrnast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði.

Kröfur um bætur fyrir líkamstjón fyrnast á tíu árum frá tjónsatburði.

VIII. KAFLI.

**Eftirlit.**

24. gr.

*Eftirlit.*

Fjármálaeftirlitið hefur eftirlit með framkvæmd laga þessara að því er varðar eftirlitsskylda aðila samkvæmt lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi.

IX. KAFLI.

**Reglugerðarheimild.**

25. gr.

*Reglugerðarheimild.*

Ráðherra skal setja reglugerð um:

1. starfshætti endurkröfunefndar skv. 20. gr., þar á meðal hvernig vátryggingafélög senda nefndinni gögn um bótakröfur,
2. framkvæmd vátryggingarskyldunnar skv. 10. gr., þar á meðal skyldu vátryggingafélaga til að taka þátt í gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóna af völdum óvátryggðra og óþekktra ökutækja og skyldu vátryggingafélaga til að gefa út vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur vegna tjóns sem varða vátryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða,

Ráðherra getur sett reglugerðir um:

1. þátttöku vátryggingafélaga í Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf., tjónsuppgjörsmiðstöð skv. 17. gr. og upplýsingamiðstöð skv. 18. gr.,
2. undanþágur frá vátryggingarskyldu samkvæmt lögum þessum vegna tiltekinna ökutækja skv. 10. gr.,
3. greiðslu bóta vegna tjóna er ökutæki, sem undanþegin eru vátryggingarskyldu skv. 2. og 3. mgr. 10. gr., valda erlendis,
4. greiðslu bóta frá tjónsuppgjörsmiðstöð og um starfsemi hennar skv. 17. gr.; hann getur enn fremur kveðið á um nánari reglur um meðferð bótakrafna hjá vátryggingafélögum og tjónsuppgjörsfulltrúum vátryggingafélaga skv. 5. tölul. 1. mgr. 18. gr. laga um vátryggingastarfsemi,
5. starfsemi upplýsingamiðstöðvar skv. 18. gr., þar á meðal hvaða upplýsingar falla undir 1. mgr. 18. gr., um skyldu vátryggingafélaga og tjónsuppgjörsfulltrúa skv. 5. tölul 1. mgr. 18. gr. laga um vátryggingastarfsemi, til að láta upplýsingamiðstöð og upplýsingaskrifstofum í öðrum aðildarríkjum í té upplýsingar og nánari framkvæmd laga þessara,
6. heimild til að víkja frá ákvæðum laganna um fébótaábyrgð og vátryggingu vegna akstursíþrótta og aksturskeppni .

X. KAFLI.

**Innleiðing. Gildistaka.**

26. gr.

*Innleiðing.*

Lög þessi fela í sér innleiðingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB frá 16. september 2009 um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að vátrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES nefndarinnar nr. 117/2011 frá 21. október 2011.

27. gr.

*Gildistaka.*

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2019.

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

Greinargerð.

1. Inngangur.

**I. Forsaga og undirbúningur frumvarpsins.**

Forsaga frumvarpsins eru sú að 1. júlí 2008 skipaði þáverandi viðskiptaráðherra nefnd sem falið var það verkefni að semja frumvarp til laga um ökutækjatryggingar sem kæmi í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga, nr. 50/1987. Ákveðið var að færa ákvæði um ökutækjatryggingar í sérlög meðal annars vegna þess að samgönguráðuneytið (nú samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið) fór þá með mál er varða umferð ökutækja en viðskiptaráðuneytið (nú fjármála- og efnahagsráðuneytið) með mál er varða ökutækjatryggingar.

Meginverkefni nefndarinnar var að færa reglur XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, í sérstök lög og semja ný lagaákvæði sem af þeirri breytingu leiddi. Auk þess yfirfór nefndin efni gildandi lagareglna. Við þá yfirferð var meðal annars tekið tillit til nýrrar löggjafar um vátryggingarsamninga, réttarframkvæmdar áranna á undan og ábendinga sem nefndinni bárust. Vegna tengsla við ákvæði umferðarlaga, bæði hvað varðar skilgreiningar, skráningu og skoðun ökutækja, var haldinn sameiginlegur fundur með nefnd þeirri sem samtímis vann að heildarendurskoðun umferðarlaga. Þá var sérstaklega fjallað um það hvort í lögum um ökutækjatryggingar skyldu vera reglur um atriði sem til þessa hafa eingöngu verið í reglugerð um lögmæltar ökutækjatryggingar.

Nefndin skilaði niðurstöðum sínum til ráðherra í frumvarpsformi 9. júlí 2009. Hinn 6. ágúst 2009 auglýsti ráðuneytið frumvarpsdrögin á heimasíðu sinni og gaf almenningi kost á því að koma á framfæri athugasemdum. Að teknu tilliti til ábendinga sem fram komu, svo og þess að Evrópusambandið gaf út nýja tilskipun um ökutækjatryggingar 2009/103/EB voru gerðar nokkrar breytingar á frumvarpsdrögum nefndarinnar. Þeirra helstar voru breytingar á ákvæðum um vanskil og úrræði vátryggjanda og lagt var til að vátryggingafélag bæri ábyrgð gagnvart þriðja manni á tjóni, sem fellur undir ábyrgðartryggingu ökutækis, í tiltekinn tíma frá því að hún fellur úr gildi en slíkt ætti ekki við um slysatryggingu ökumanns.

Frumvarp til laga um ökutækjatryggingar sem byggt var á niðurstöðum nefndarinnar var fyrst lagt fram á 139. löggjafarþingi 2010-2011 (þskj. 1230, 711. mál) en hlaut ekki afgreiðslu. Frumvarp um til laga um ökutækjatryggingar var aftur lagt fram á 140. löggjafarþingi 2011-2012 (þskj. 1171, 733. mál) og 141. löggjafarþingi 2012-2013 (þskj. 548, 439. mál) en þau hlutu ekki afgreiðslu.

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.

**II. Sögulegt ágrip.**

Fyrstu lagareglur um bætur fyrir tjón af notkun bifreiða voru í lögum nr. 21/1914, um notkun bifreiða. Lögfest var víðtæk („ströng“) bótaregla sem tók til tjóns á hagsmunum utan bifreiðar og einnig tjóns á fólki eða varningi, er bifreið flutti, ef bifreið var til afnota fyrir almenning gegn borgun. Í reglunni fólst sú undantekning frá almennum reglum um sönnun að sönnunarbyrði var lögð á þann sem ábyrgð bar á bifreiðinni, þannig að hann varð bótaskyldur ef honum tókst ekki að sanna „að slysi eða tjóni hefði ekki orðið afstýrt, þótt bifreiðin hefði verið í lagi og ökumaður sýnt fulla aðgæslu og varkárni“. Þrátt fyrir breytingar á bifreiðalögum héldust bótareglur laga nr. 21/1914 að stofni til óbreyttar allt til 1958, en sérstök regla um árekstur bifreiða var lögfest með bifreiðalögum, nr. 23/1941.

Með umferðarlögum, nr. 26/1958, var skaðabótareglum vegna tjóns af völdum umferðarslysa og umferðaróhappa breytt. Ábyrgð án sakar (hlutlæg bótaábyrgð) kom í stað sakarlíkindareglu. Gildissvið bótareglnanna var einnig rýmkað og tóku þær til fleiri ökutækja en bifreiða og bifhjóla. Enn fremur var reglum um ábyrgðaraðila breytt þannig að bótaábyrgð hvíldi á skráðum eða skráningarskyldum eiganda ökutækis, án tillits til þess hver hafði umráð tækisins.

 Umferðarlög, nr. 50/1987, öðluðust gildi 1. mars 1988. Þau lög fólu í sér nokkrar breytingar á skaðabótareglum. Helstu nýmæli voru tvö: 1. Gáleysi sem ekki er stórfellt skerðir ekki bótarétt manns sem slasast eða missir framfæranda. 2. Sama bótaregla (ábyrgð án sakar) gildir um tjón á mönnum eða munum sem fluttir eru með ökutæki, hvort sem flutt er gegn gjaldi eða ekki. Með lögum nr. 44/1993 var gerð sú breyting á 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga að umráðamaður ökutækis getur, auk eiganda, borið ábyrgð á tjóni sem skylt er að greiða eftir bótareglum laganna. Að öðru leyti standa skaðabótareglur umferðarlaga óbreyttar frá 1987.

 Í tengslum við breytingar á skaðabótareglum 1987 var það nýmæli lögleitt með 92. gr. umferðarlaga að skylt er að kaupa hjá vátryggingafélagi því sem ábyrgðartryggir ökutæki sérstaka slysatryggingu ökumanns til viðbótar slysatryggingu hjá Tryggingastofnun ríkisins. Ákvæði 92. gr. umferðarlaga var breytt með lögum nr. 32/1998. Var orðalag ákvæðisins gert skýrara og jafnframt lögfest það nýmæli að hin sérstaka slysatrygging, sem áður tók aðeins til ökumanns, var einnig látin ná til vátryggingartaka er slasast „sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess“. Þá var tilvísun til slysatryggingar ökumanns samkvæmt lögum um almannatryggingar felld brott, en ökumannstrygging almannatryggingalaga hafði verið felld brott með lögum nr. 104/1992.

 Ábyrgðartrygging ökutækja var fyrst lögleidd árið 1926, sbr. lög nr. 34/1926 og lög nr. 56/1926, um notkun bifreiða. Lagaákvæði um ábyrgðartryggingu bifreiða eru nú í XIII. kafla umferðarlaga, sjá 91. gr. og 93.–98. gr., sbr. og 99. gr., sem fjallar um fyrningu. Þá er í gildi reglugerð um lögmæltar ökutækjatryggingar, nr. 424/2008.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Á fundi ríkisstjórnar 10. mars 2017 voru samþykkt áform um setningu nýrra umferðarlaga sem samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra hyggst leggja fyrir Alþingi á haustþingi 2018. Frumvarpið var birt í samráðsgátt stjórnvalda og opið fyrir umsagnir 26. febrúar 2018 - 16. mars 2018. Umferðarlög nr. 50/1987 verða felld úr gildi ef frumvarp til nýrra umferðarlaga verður samþykkt á Alþingi og eftir mun standa XIII. kafli laganna um fébætur og vátryggingu. Það er því nauðsynlegt að leggja fram annað frumvarp þar sem ætlunin er að aðskilja kaflann frá umferðarlögum og hentugra þykir að hafa sérlög um ökutækjatryggingar þar sem málefnið á undir fjármála- og efnahagsráðherra í stað þess að hafa kafla um ökutækjatryggingar í nýju frumvarpi til umferðarlaga.

Frumvarp þetta felur í sér að sérstök lög munu gilda um lögmæltar ökutækjatryggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja sem koma í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga. Gildandi lög hafa ákvæði um mörg þeirra atriða sem eru í frumvarpinu en frumvarpið hefur einnig ákvæði sem eru til komin vegna breytinga sem hafa orðið á réttarframkvæmd, breytinga á öðrum lögum og nýrra tillagna. Markmið frumvarpsins er annars vegar að gera skýrari gildandi lagaákvæði um lögmæltar ökutækjatryggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja og hins vegar að bæta við nýjum ákvæðum til að tryggja enn frekar réttaröryggi vegna tjóna af völdum vélknúinna ökutækja.

*Innleiðing EES-gerða.*

Vegna aðildar Íslands að Evrópska efnahagssvæðinu, sbr. lög nr. 2/1993, um Evrópska efnahagssvæðið, ber Íslandi að haga réttarreglum sínum eftir tilskipun Evrópusambandsins 2009/103/EB frá 16. september 2009, um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að vátrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin. Tilskipunin fellir úr gildi tilskipun 72/166/EBE frá 24. apríl 1972, tilskipun 84/5/EBE frá 30. desember 1983, tilskipun 90/232/EBE frá 14. maí 1990, tilskipun 2000/26/EB frá 16. maí 2000 og tilskipun 2005/14/EB frá 11. maí 2005 (tilskipun 2009/103/EB). Með tveimur síðastnefndu tilskipununum, fjórðu og fimmtu tilskipununum svokölluðu, hafa verið gerðar breytingar á umferðarlögum, sbr. lög nr. 26/2003 og lög nr. 155/2007. Þær hafa einnig leitt til breytinga á reglugerð um lögmæltar ökutækjatryggingar. Verði frumvarpið að lögum munu ákvæði frumvarpsins vera í samræmi við tilskipun 2009/103/EB og þar með mun Ísland áfram uppfylla þjóðréttarlegar skuldbindingar sínar varðandi ökutækjatryggingar vegna EES-samningsins.

3. Meginefni frumvarpsins.

**I. Helstu breytingar.**

Helstu breytingar frá gildandi lögum munu verða eftirfarandi:

Í fyrsta lagi munu sérstök lög gilda um lögmæltar ökutækjatryggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja í stað XIII. kafla gildandi umferðarlaga.

Í öðru lagi er lagt til að reglur um lok vátryggingar og tjón af völdum óvátryggðra og óþekktra ökutækja verði í lögum í stað þess að vera í reglugerð eins og nú er.

Í þriðja lagi verður lögð til rýmkun á fyrningarreglum. Nú fyrnast allar kröfur á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfurnar fyrnast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði. Í frumvarpinu er lagt til að fjögurra ára fyrningarfrestur eigi ekki við um bætur vegna líkamstjóns heldur muni þær kröfur fyrnast á tíu árum.

Aðrar breytingar sem felast í frumvarpinu eru eftirfarandi:

* 1. 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 skráningarskylt eða ekki. Án skráningarskyldu er eftirlit útilokað og því nauðsynlegt að láta vátryggingarskyldu haldast í hendur við skráningarskyldu samkvæmt frumvarpi til umferðarlaga.
	2. Bætt er við skilgreiningu á hugtakinu umráðamaður, en hugtakið er ekki skilgreint í núgildandi umferðarlögum. Í frumvarpi til umferðarlaga er sambærileg skilgreining á hugtakinu og er æskilegt að samhljóða skilgreining á hugtakinu sé bæði í lögum um lögmæltar ökutækjatryggingar sem og í umferðarlögum.
	3. Sérstaklega er tekið fram að ef eftirvagn eða annað tæki er fest við ökutæki í notkun teljist ökutækið og hinn tengdi hlutur sem eitt ökutæki. Þessi tillaga er byggð á skilgreiningu hugtaksins ökutæki skv. tilskipun 2009/103/EB en í henni segir „'vehicle' means any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power, but not running on rails, and any trailer, whether or not coupled“.
	4. Lagt er til að skýrt sé tekið fram að heimilt sé að semja um að umráðamaður ökutækis vátryggi það í sínu nafni. Í slíkum tilfellum ber eigandi þó eftir sem áður ábyrgð á því að ökutæki sé með lögmæltar tryggingar skv. frumvarpinu. Jafnframt er tekið fram að vátryggingafélag sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um vátryggingastarfsemi, nr. 100/2016, sé skylt að veita lögboðnar ökutækjatryggingar sérhverjum þeim vátryggingarskylda aðila sem undirgengst boðna vátryggingarskilmála, en sambærilegt ákvæði er nú í 1. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatryggingar.
	5. Kveðið er nánar á um frá hvaða tímamarki lögveð telst hvíla á ökutæki. Einnig er áréttað að lögveðið nái aðeins til lögboðinna trygginga.
	6. Kveðið er á um sameiginlega tilnefningu Félags íslenskra bifreiðaeigenda og Samtaka verslunar og þjónustu í endurkröfunefnd, í stað aðeins tilnefningar Félags íslenskra bifreiðaeigenda. Þessi breyting er tilkomin vegna þess að í 96. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, er fjallar um endurkröfunefnd, kemur fram að einn nefndarmanna skuli tilnefndur af landssamtökum bifreiðaeigenda og hefur ákvæðið verið túlkað með þeim hætti að í því felist sameiginleg tilnefning Félags íslenskra bifreiðaeigenda og Samtaka verslunar og þjónustu. Ætlunin er að staðfesta það fyrirkomulag í frumvarpinu.
	7. Kveðið er um að eftirlit Fjármálaeftirlitsins skv. frumvarpinu taki aðeins til eftirlitsskyldra aðila skv. lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi.

**II. Meginreglur frumvarpsins.**

 Rétt þykir að fjalla sérstaklega um þær meginreglur sem fram koma í frumvarpinu. Þær eru eftirfarandi:

* 1. Eigandi ökutækis ber ábyrgð á því og skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess. Hér er um að ræða hina svokölluðu hlutlægu ábyrgðarreglu (ábyrgð án sakar). Ábyrgðarmaður ökutækis, sem notað er til dráttar, er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki. Ábyrgðin nær þó ekki til eftirvagna í skilningi umferðarlaga eða annarra tækja sem fest eru við ökutæki í notkun, enda teljast þau þá vera hluti ökutækisins.
	2. Eigandi ökutækis ber ábyrgð á að ökutæki sé með tilskildar tryggingar, þ.e. ábyrgðartryggingu skv. 8. gr. frumvarpsins og slysatryggingu ökumanns og eiganda skv. 9. gr. frumvarpsins. Heimilt er þó að semja um að umráðamaður ökutækis vátryggi í sínu nafni og greiði iðgjöld vegna trygginga. Ábyrgð þess að ökutæki sé með tilskildar tryggingar hvílir í slíkum tilfellum sem fyrr á eiganda. Vátryggingafélag sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um vátryggingastarfsemi, nr. 100/2016, er skylt að veita lögboðnar ökutækjatryggingar sérhverjum þeim vátryggingarskylda aðila sem undirgengst boðna vátryggingarskilmála.
	3. Ábyrgðartrygging skal gilda í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds og skal hún veita þá vátryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá vátryggingarvernd sem íslensk löggjöf mælir fyrir um þegar sú vernd er víðtækari. Vátryggingin skal gilda allt samningstímabilið þótt vátryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.
	4. Lögboðið vátryggingariðgjald ökutækis skv. 8. og 9. gr. hvílir ásamt vöxtum og kostnaði sem lögveð á ökutæki og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum sem á því hvílir nema gjöldum til ríkissjóðs í eitt ár frá gjalddaga.
	5. Ábyrgðartrygging ökutækja skal tryggja bætur vegna líkamstjóns eða vegna missis framfæranda í samræmi við það sem nánar greinir í 8. gr. Slysatrygging ökumanns og eiganda, sbr. 9. gr., skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækisins eða vátryggingartaki sem farþegi í eigin ökutæki, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 4. gr.
	6. Lækka má 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. Einnig má lækka eða fella niður bætur vegna tjóns á munum ef tjónþoli var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi.
	7. Í þeim tilfellum sem óvátryggt eða óþekkt ökutæki veldur tjóni þá skulu Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. (ABÍ) greiða tjónþola bætur samkvæmt því sem nánar greinir í 14. gr. frumvarpsins. Skaðabætur greiðast ekki ef ABÍ sýnir fram á að tjónþoli, sem af fúsum vilja hefur tekið sér far í ökutæki sem tjón hlýst af, vissi að lögmælt ábyrgðartrygging var ekki fyrir hendi er tjónsatvikið varð. Sama á við um tjón á munum sem fluttir eru með ökutæki sem eigandi eða sendandi þeirra vissi að var óvátryggt. ABÍ eiga endurkröfurétt samkvæmt almennum reglum íslensks réttar á hendur þeim sem bera skaðabótaábyrgð á tjóni af völdum óvátryggðs ökutækis, þ.m.t. eiganda og ökumanni.
	8. Vátryggingafélag er greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna skv. 1. mgr. 9. gr. Vegna slíkra greiðslna á vátryggingafélag endurkröfurétt á hendur þeim sem valdið hefur umræddu tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.
	9. Almennur fyrningarfrestur bótakrafna samkvæmt frumvarpinu er fjögur ár frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fyrnast þó í síðasta lagi á tíu árum frá tjónsatburði. Kröfur um bætur fyrir líkamstjón fyrnast á tíu árum frá tjónsatburði.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Efni frumvarpsins gefur ekki tilefni til að ætla að það stangist á við stjórnarskrá eða alþjóðlegar skuldbindingar.

5. Samráð.

Helstu hagsmunaðilar vegna frumvarpsins eru eigendur vélknúinna ökutækja, vátryggingafélög og vegfarendur.

Frumvarpið er samið í fjármála- og efnahagsráðuneytinu. Frumvarpið er byggt á á frumvörpsdrögum sem áður hafa þrívegis verið lögð fram á Alþingi, síðast haustið 2012. Frumvarpið fór þá í gegnum samráðsferli og hagsmunaaðilar sendur inn athugasemdir.

Ráðuneytið kynnti drög að frumvarpi á fundi með vátryggingafélögum og Samtökum fjármálafyrirtækja vorið 2018 og tók tillit til athugasemda sem þar komu fram. Sömu aðilar fengu drög að frumvarpi til kynningar í ágúst og fengu tækifæri til að koma að athugasemdum.

6. Mat á áhrifum.

Með frumvarpi þessu er verið að færa ákvæði um lögmæltar ökutækjatryggingar úr XIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, í sérlög um lögmæltar ökutækjatryggingar. Jafnframt felur frumvarp þetta í sér innleiðingu á tilskipun 2009/103/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að vátrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin. Tilskipunin dregur saman eldri tilskipanir á sama sviði og felur ekki í sér efnisbreytingu. Eldri tilskipanir á þessu sviði hafa þegar verið innleiddar í íslenskan rétt með breytingum á gildandi umferðarlögum. Áhrif þessa frumvarps, verði það að lögum, eru því almennt ekki mikil en þó er vert að nefna að breytingar á fyrningarreglum bæta réttarstöðu tjónþola og eyða réttaróvissu um upphaf fyrningarfrests. Ekki er gert ráð fyrir teljandi mælanlegum áhrifum á greiðsluskyldu vátryggingafélaga vegna þessarar tillögu.

Í frumvarpinu er lagt til að ábyrgð vátryggingafélags á grundvelli slysatryggingar ökumanns falli niður þegar það sendir Samgöngustofu tilkynningu um að vátrygging sé fallin úr gildi. Gildandi lög kveða á um að ábyrgð vátryggingafélags gildi í mánuð frá þeim er tilkynning berst Samgöngustofu. Ekki þykir eðlilegt að eigandi eða ökumaður óvátryggðs ökutækis njóti þeirrar sérstöku vátrygingar sem slysatrygging ökumanns og eiganda felur í sér þegar vátrygging ökutækis er fallin úr gildi. Tillagan mun þrengja bótasvið ábyrgðartryggingarinnar sem eftir sem áður mun gilda í mánuð og réttarstaða tjónþola verður því óbreytt.

 Áhrif frumvarpsins á stofnanir eru óveruleg og stofnanir eru í stakk búnar til að takast á við þær breytingar sem lagasetningin mælir fyrir um. Í frumvarpinu er lagt til að vátryggingafélag sendi Samgöngustofu strax tilkynningu ef lögmælt ökutækjatrygging fellur úr gildi í stað þess að senda tilkynninguna þremur mánuðum eftir gjalddaga iðgjalds eins og nú er kveðið á um í reglugerð. Af þessum sökum mun tilkynningum til Samgöngustofu vegna þessa fjölga.

Frumvarpið hefur engin fyrirséð fjárhagsáhrif á ríkissjóð

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. gr. kemur fram markmið frumvarpsins, þ.e. að stuðla að traustri vátryggingavernd allra vegfarenda hér á landi og að ökutæki séu með lögmæltar ökutækjatryggingar.

Um 2. gr.

Í 2. gr. kemur fram gildissvið frumvarpsins sem lýtur bæði að lögmæltum ökutækja-tryggingum sem og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja.

Tilskipun 2009/103/EB, um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að vátrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin, tekur ekki á skaðabótaábyrgð og kemur fram í tilskipuninni að ákvörðun skaðabóta fari eftir löggjöf viðkomandi aðildarríkis.

Um 3. gr.

Í greininni eru hugtökin aðildarríki, græna kortið, umráðamaður, ökutæki og lögmæltar ökutækjatryggingar, tjónsuppgjörsmiðstöð og upplýsingamiðstöð skilgreind.

Undir hugtakið aðildarríki falla aðildarríki samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, aðilar að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu auk Færeyja, en Ísland og Færeyjar gerðu með sér samning um viðskiptafrelsi, svokallaðan Hoyvíkur samning, hinn 30. ágúst 2005. Hann tryggir færeyskum ríkisborgurum og fyrirtækjum sömu réttindi á Íslandi og Íslendingar og íslensk fyrirtæki. Slíkt hið sama gildir í Færeyjum um Íslendinga og íslensk fyrirtæki.

Lögð er til skilgreining á hugtakinu umráðamaður sem felur í sér bæði efnislýsingu og formkröfu. Nauðsynlegt er að ljóst sé hver njóti réttarstöðu umráðamanns hverju sinni og því æskilegt að gerð sé krafa um að umráðamaður ökutækis sé ætíð skráður í ökutækjaskrá.

Undir skilgreiningu á hugtakinu ökutæki samkvæmt frumvarpi þessu falla þau ökutæki sem skráningarskyld eru samkvæmt umferðarlögum hverju sinni.

Um 4. gr.

Greinin fjallar um þá hlutlægu ábyrgð er hvílir á þeim sem ber ábyrgð á ökutæki. Líkt og fram kemur í 1. mgr. 6. gr. frumvarpsins ber eigandi alla jafna ábyrgð á ökutæki og er fébótaskyldur. Ef umráðamaður er skráður fyrir ökutæki ber hann ábyrgðina á ökutækinu. Ábyrgð færist þó yfir á þann sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi.

Í 2. mgr. er fjallað um skaðabótaskyldu er eitt ökutæki dregur annað. Þar kemur fram að ábyrgðarmaður ökutækis, sbr. 6. gr. frumvarpsins, sem notað er til dráttar, er skaðabótaskyldur ef tjón hlýst af þegar það dregur annað ökutæki. Er hér um að ræða sömu meginreglu og kemur fram í 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Mun sú regla því gilda enn sem áður. Þó er lagt til að gildissvið reglunnar verði nánar afmarkað og skýrt tekið fram að ábyrgðin nái ekki til eftirvagna í skilningi umferðarlaga eða annarra tækja sem fest eru við ökutæki í notkun, enda teljast þau þá vera hluti ökutækisins. Er þessari afmörkun bætt við í samræmi við skilgreiningu tilskipunar 2009/103/EB á hugtakinu ökutæki. Nánari umfjöllun um þessa breytingu er að finna í almennum athugasemdum.

 Í 3. mgr. er vísað til þess að lækka megi bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis fram-færanda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Sem dæmi um stórkostlegt gáleysi má nefna ölvunarakstur, akstur undir áhrifum fíkniefna og ofsaakstur en ekki er um tæmandi upptalningu að ræða. Í 4. mgr. er kveðið á um að bætur fyrir tjón á munum megi lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að því af ásetningi eða gáleysi

Greinin geymir ákvæði 88. gr. gildandi umferðarlaga.

Um 5. gr.

Greinin er samhljóða gildandi 89. gr. umferðarlaga.

Um 6. gr.

Í greininni kemur fram að eigandi ökutækis ber almennt ábyrgð á ökutæki og er fébóta-skyldur, nema í þeim tilfellum er ökutæki er notað í heimildarleysi. Ef umráðamaður er skráður fyrir ökutæki ber hann ábyrgðina og er fébótaskyldur. Greinin er efnislega samhljóða 90. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 7. gr.

Ákvæðið er samhljóða gildandi 90. gr. a. umferðarlaga.

Um 8. gr.

2. mgr. er í samræmi við 14. gr. tilskipunar 2009/103/EB sem kveður á um að aðildarríki skuli tryggja að lögmælt ábyrgðartrygging gildi í aðildarríkjum á grundvelli eins og sama iðgjalds allt samningstímabilið, þótt vátryggt ökutæki sé staðsett í öðru aðildarríki á því tímabili.

Jafnframt tiltekur tilskipunin að vátryggingin skuli veita þá vátryggingarvernd í hverju aðildarríki sem kveðið er á um í löggjöf viðkomandi ríkis, eða þá vátryggingarvernd þess aðildarríkis þar sem ökutækið er að öllu jöfnu staðsett þegar sú vernd er víðtækari.

Ef eigandi ábyrgðartryggðs ökutækis ákveður að fara með það úr landi getur hann fengið útgefið hjá vátryggingafélagi sínu svokallað grænt kort (alþjóðlegt vátryggingarkort) sem staðfestir að ábyrgðartrygging sé í gildi og bæti það tjón er ökutækið kann að valda í öðru aðildarríki.

Í 3. mgr. er sérstaklega tekið fram að öll vátryggingafélög, sem taka að sér ábyrgðar-tryggingu ökutækja hér á landi, skuli vera aðilar að Alþjóðlegum bifreiðatryggingum á Íslandi sf. (ABÍ). Slíkt ákvæði er nú í 2. mgr. 1. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatryggingar, nr. 424/2008.

Tilgreindar vátryggingarfjárhæðir í 5. mgr. eru gildandi fjárhæðir samkvæmt auglýsingu nr. 254/2018 um breytingar á vátryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrygginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim með auglýsingu sem birt er í Stjórnartíðindum.

Að öðru leyti er lagagreinin efnislega samhljóða 91. gr. umferðarlaga.

Um 9. gr.

Ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda var fyrst lögfest með gildandi um-ferðarlögum og er 9. gr. frumvarpsins að mestu samhljóða 92. gr. þeirra. Tilgangur ákvæðisins er að veita ökumanni bætur vegna slyss sem hann verður fyrir jafnvel þótt hann sjálfur beri ábyrgð á slysinu. Með lögum nr. 32/1998 var 92. gr. skýrð frekar og kom þar fram að bótasvið ákvæðisins væri tengt notkunarhugtaki ábyrgðartryggingarinnar, að vátryggingin næði ekki til ökumanns sem notar ökutæki í algeru heimildarleysi og slysatryggingin var látin ná til vátryggingartaka sem slasast sem farþegi í eigin ökutæki eða á annan hátt af völdum eigin ökutækis.

Tilgreind vátryggingarfjárhæð í 3. mgr. er gildandi fjárhæð samkvæmt auglýsingu nr. 254/2018 um breytingar á vátryggingarfjárhæðum lögmæltra ökutækjatrygginga og er ráðherra heimilt, að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins, að breyta þeim. Tekið er fram í niðurlagi 3. mgr. að um ákvörðun bótafjárhæðar fari eftir I. kafla skaðabótalaga, nr. 50/1993. Frá upphafi hefur verið litið svo á að um bætur úr slysatryggingunni fari eftir reglum skaðabótaréttar og hefur það jafnan verið tekið fram í vátryggingarskilmálum. Ákvæðið leiðir því ekki til breytinga að þessu leyti en eðlilegt þykir að regla um ákvörðun bótafjárhæðar komi beinlínis fram í ákvæði um slysatryggingu ökumanns og eiganda.

Um 10. gr.

Í 1. mgr. er mælt fyrir um þá almennu skyldu eiganda að vátryggja ökutæki. Lagt er til að eiganda verði heimilt að semja um að umráðamaður ökutækis vátryggi það í sínu nafni og skal umráðamaður þá hafa val um hjá hvaða vátryggingafélagi hann vátryggir. Í slíkum tilfellum ber eigandi þó áfram ábyrgð á því að ökutæki sé með lögboðnar tryggingar skv. frumvarpinu.

Í 2. og 3. mgr. kemur fram undanþáguheimild frá vátryggingarskyldu ökutækja vegna ökutækja í eigu ríkissjóðs, erlendra ríkja eða alþjóðastofnana.

Greinin er að mestu leyti efnislega samhljóða 93. gr. umferðarlaga. Þó er lagt til að sérstaklega verði tilgreint að eigandi beri einn ábyrgð á að ökutæki sé með lögmæltar ökutækjatryggingar. Þó sé heimilt að semja um það að umráðamaður ökutækis vátryggi það í sínu nafni og að skuli þá hafa val um hjá hvaða vátryggingafélagi hann vátryggi. Þá er lagt til að ákvæði sem nú er í 1. gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjatryggingar verði í 5. mgr. Ákvæðið felur í sér þá skyldu vátryggingafélags sem hefur starfsleyfi skv. 10. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um vátryggingastarfsemi að taka að sér slíkar tryggingar fyrir sérhvern vátryggingarskyldan aðila sem undirgengst boðna vátryggingarskilmála.

Um 11. gr.

Ákvæðið er samhljóða 94. gr. c. gildandi umferðarlaga og var lögfest árið 2015 þegar létt bifhjól urðu skráningarskyld. Þar sem skráningarskyld ökutæki eru vátryggingarskyld varð að undanþiggja létt bifhjól í flokki I sérstaklega frá þeirri skyldu. Notkun þessara léttu bifhjóla þótti að mestu leyti lík notkun reiðhjóla þar sem þau eru notuð á gangstéttum og göngustígum og ná mjög takmörkuðum hraða. Eftir sem áður hafa eigendur slíkra bifhjóla val um að kaupa vátryggingar fyrir hjólin og ökumenn þeirra.

Um 12. gr.

Ákvæðið á sér fyrirmynd í 7. gr. laga um brunatryggingar, nr. 48/1994, en í greininni er kveðið á um það nýmæli að lögboðið vátryggingariðgjald skuli njóta lögveðsréttar í ökutækinu í eitt ár, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 6. gr. laga um nauðungarsölu, og þar með standa framar almennum veðkröfum. Slíkur lögveðsréttur veitir heimild til að krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms.

Um 13. gr.

Lagt er til að ákvæði 12. gr reglugerðar nr. 424/2008, um lögmæltar ökutækjatryggingar, um lok vátryggingar verði tekin upp í lög um ökutækjatryggingar. Ef vátrygging vegna skráðs vélknúins ökutækis fellur úr gildi skal viðkomandi vátryggingafélag senda tilkynningu þess efnis til Samgöngustofu þá þegar. Er hér lagt til að um lítillega breytta framkvæmd verði að ræða þar sem reglugerðin kveður á um að vátryggingafélag sendi Samgöngustofu tilkynningu þremur mánuðum eftir gjalddaga iðgjaldsins.

Einnig er lagt til að eiganda og umráðamanni sé báðum gert viðvart og kynnt réttaráhrif slíkrar tilkynningar. Í reglugerð um lögmæltar ökutækjatryggingar er aðeins vísað til þess að eiganda eða varanlegum umráðamanni ökutækis skuli gert viðvart.

Um 14. gr.

Lagt er til að í lögunum verði kveðið á um reglur um réttarstöðu tjónþola en slíkt ákvæði er ekki í XIII. kafla gildandi umferðarlaga. Ákvæðið á sér fyrirmynd í 2. mgr. 13. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatryggingar, nr. 424/2008 og felur í sér að vátryggingafélag ber ábyrgð á grundvelli ábyrgðartryggingar í mánuð frá þeim tíma er vátryggingafélag sendir Samgöngustofu tilkynningu um að vátrygging sé fallin úr gildi. Lagt er til að ábyrgð vátryggingafélags á grundvelli slysatryggingar ökumanns og eiganda falli niður frá því tímamarki er tilkynning er send Samgöngustofu um að vátrygging sé fallin úr gildi, í stað þess að hún gildi í mánuð frá þeim tíma er tilkynning berst líkt og með ábyrgðartryggingu ökutækis. Ástæða þessa er sú að ekki þykir eðlilegt að eigandi eða ökumaður óvátryggðs ökutækis njóti þeirrar sérstöku tryggingar sem slysatrygging ökumanns og eiganda felur í sér.

Um 15. og 16. gr.

Í 15. og 16. gr. frumvarpsins eru reglur um tjón af völdum óþekktra eða óvátryggðra ökutækja. Slík ákvæði eru í 20. og 21. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatryggingar, nr. 424/2008 en talið er skýrara að hafa ákvæðið í lögum. Frumvarpsgreinarnar eru efnislega samhljóða ákvæðunum í reglugerðinni og þarfnast ekki frekari skýringa. Þó er vert að nefna að 15. gr. er í samræmi við 3. mgr. 10. gr. tilskipunar 2009/ 103/EB.

Um 17. gr.

Greinin fjallar um tjónsuppgjörsmiðstöð sem greitt getur bætur vegna tjóns að vissum skilyrðum uppfylltum. Alþjóðlegar bifreiðatryggingar Íslands sf. er tjónsuppgjörsmiðstöð hér á landi. Greinin er nánast samhljóða 94. gr. a gildandi umferðarlaga og er í samræmi við 6. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 18. gr.

Í greininni er kveðið á um að Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi sf. sem upplýsingamiðstöð eigi að aðstoða við öflun grundvallarupplýsinga sem nauðsynlegar eru við meðferð tjónamáls. Greinin er efnislega samhljóða 1. mgr. 94. gr. b gildandi umferðarlaga og er í samræmi við 23. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 19. gr.

 Greinin kveður á um greiðsluskyldu og endurkröfurétt vátryggingafélaga. Hún er að mestu samhljóða 95. gr. gildandi umferðarlaga, þó er bætt við 2. mgr. ákvæði þess efnis að vátryggingafélag eigi endurkröfu á tjónvald hafi tjón verið greitt eftir að vátrygging er fallin niður skv. 14. gr.

Um 20. gr.

Greinin fjallar um endurkröfunefnd sem ákveður endurkröfurétt vátryggingafélaga vegna tjóna sem valdið er af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Ákvæðið er nánast samhljóða 96. gr. gildandi umferðarlaga og þarfnast því ekki skýringa.

Um 21. gr.

Samkvæmt 1. mgr. 97. gr. gildandi umferðarlaga skal, þegar einkamál er höfðað gegn þeim sem bótaskyldur er, einnig höfða málið gegn vátryggingafélagi sem ábyrgðartryggt hefur ökutækið. Eftir gildistöku laga nr. 30/2004, um vátryggingarsamninga, er ekki lengur þörf á slíku ákvæði. Í 44. gr. þeirra laga er kveðið á um stöðu tjónþola við ábyrgðartryggingu, en samkvæmt ákvæðinu getur tjónþoli krafist bóta úr ábyrgðartryggingu beint frá vátryggingafélagi. Ef tjónþoli höfðar mál til heimtu kröfu sinnar getur félagið þó krafist þess að hann beini málshöfðun einnig gegn vátryggðum aðila sem ber skaðabótaábyrgð. Því er lagt til að í 2. mgr. verði tilvísun til 44. gr. laga um vátryggingarsamninga. Greinin er í samræmi við 18. gr. tilskipunar 2009/103/EB.

Um 22. gr.

Í greininni er fjallað um skiptingu vátryggingarfjárhæðar í þeim tilvikum þegar bætur eru hærri en vátryggingarfjárhæðinni nemur. Ákvæðið er efnislega samhljóða 98. gr. umferðarlaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 23. gr.

Í greininni er lögð til breyting á fyrningarreglum. Í 99. gr. umferðarlaga er mælt fyrir um tvenns konar fyrningarfrest, annars vegar fjögurra ára frest og hins vegar tíu ára frest. Um upphaf fyrningarfrests gilda tvær reglur. Fjögurra ára fresturinn hefst við „lok þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar“. Tíu ára fresturinn er hins vegar óháður mati á vitneskju kröfuhafa. Hann hefst þegar tjónsatburður verður. Í frumvarpinu er lagt til að fjögurra ára fresturinn gildi ekki varðandi kröfur um bætur vegna líkamstjóns heldur að um þær kröfur gildi alfarið tíu ára fyrningarfrestur sem hefjist þegar tjónsatburður verður. Tíu ára fyrningarfrestur framlengist ekki.

Rökin fyrir tillögu um breytingu á fyrningarreglum eru einkum eðli líkamstjónsmála og óvissa hvað varðar mat á upphafi fjögurra ára fyrningarfrests í þeim málum. Undanfarið hefur málum fjölgað fyrir dómstólum þar sem deilt er um upphaf þessa frests. Virðist ekki hafa verið fullt samræmi í niðurstöðum dóma hvað þetta álitaefni varðar í einstökum málum. Má því telja að nokkur réttaróvissa ríki á þessu sviði sem er mjög óheppilegt. Með því að miða upphaf fyrningarfrests við tjónsatburð er þessari óvissu eytt.

 Með lögum nr. 150/2007, um fyrningu kröfuréttinda, voru gerðar breytingar, á almennum reglum um fyrningu skaðabótakrafna. Í þeim lögum er gerður greinarmunur á fyrningarfresti skaðabótakröfu vegna líkamstjóns annars vegar og annarra skaðabótakrafna hins vegar. Er fyrningarfrestur krafna vegna líkamstjóns lengri en annarra bótakrafna og jafnframt er sá frestur lengri en hann var samkvæmt eldri fyrningarlögum. Þykir eðlilegt að sami greinarmunur sé gerður á milli fyrninga á kröfum vegna líkamstjóns og annarra bótakrafna í þessu frumvarpi.

Um 24. gr.

Verði frumvarp þetta samþykkt munu verða ný heildarlög um lögmæltar ökutækjatryggingar sem áður var fjallað um í XIII. kafla umferðarlaga. Lagt er til að Fjármálaeftirlitinu verði falið eftirlit með framkvæmd laganna að því er varðar eftirlitsskylda aðila samkvæmt lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi. Fjármálaeftirlitið mun ekki hafa eftirlit með starfsemi Samgöngustofu.

Um 25. gr.

Í greininni er tæmandi talning á þeim reglugerðum sem ráðherra er skylt að setja eða getur sett um nánari framkvæmd laganna.

Samkvæmt a-lið 1. mgr. skal ráðherra setja reglugerð um starfshætti endurkröfunefndar skv. 20. gr., þar á meðal um hvernig vátryggingafélög senda nefndinni gögn um bótakröfur. Fjallað er um starfshætti endurkröfunefndar í 26.-30. gr. reglugerðar nr. 424/2008, um lögmæltar ökutækjatryggingar.

Í b-lið 1. mgr. er fjallað um skyldu ráðherra til að setja reglugerð um framkvæmd vátryggingarskyldunnar, m.a. um skyldu vátryggingafélags til að gefa út vottorð með upplýsingum um skaðabótakröfur vegna tjóns sem varða vátryggt ökutæki eða að ekki sé um slíkar kröfur að ræða. Í 5. gr. reglugerðar um lögmæltar ökutækjatryggingar eru reglur um útgáfu slíkra vottorða. Skyldu til að gefa út tjónsvottorð má rekja til fimmtu tilskipunar um ökutækjatryggingar (2005/14/EB), sbr. lög nr. 155/2007, um breytingu á umferðarlögum.

Samkvæmt 2. mgr. getur ráðherra sett reglugerðir um ákveðna þætti sem eru nú að mestu leyti í reglugerð nr. 424/2008.

Um 26. gr.

Ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/103/EB hafa verið innleidd í íslenskan rétt með gildandi umferðarlögum. Verði frumvarp þetta að lögum verður íslenskur réttur áfram í samræmi við tilskipunina. Tilskipunin dregur saman í einn bálk eldri tilskipanir á þessu sviði sem hafa verið innleiddar í íslenskan rétt og frumvarpið felur ekki í sér efnislega breytingu á gildandi rétti hvað þetta varðar.

Um 27. gr.

 Lagt er til að lögin taki gildi 1. janúar 2019.