Fjármála- og efnahagsráðuneyti
Arnarhvoli við Lindargötu
101 Reykjavík

Reykjavík, 20. september 2018

Efni: Umsögn SAF um drög að frumvarpi til laga um ökutækjatryggingar

Samtök ferðaþjónustunnar (SAF) vísa til tilkynningar inni á Samráðsgátt Stjórnarráðsins, dags. 6. september sl., þar sem kynnt eru til umsagnar drög að frumvarpi til laga um ökutækjatryggingar.

Samkvæmt framangreindri tilkynningu er markmið frumvarpsins 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. Þá felur frumvarpið 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.

SAF hafa kynnt sér fyrirliggjandi drög að frumvarpi til laga um ökutækjatryggingar og óska samtökin þess að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri við fjármála- og efnahagsráðuneyti. Samtökin ítreka þó að drögin eru því marki brennd að þau eru skilyrt við það aðrar lagabreytingar nái fram að ganga, s.s. breytingar á umferðarlögum og skaðabótalögum, og því kunna einstaka athugasemdir að taka mið af því samspili einstakra lagabálka annarra en eingöngu boðaðra laga um ökutækjatryggingar.

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

Í þessu samhengi benda SAF á að í 3. mgr. 4. gr. frumvarpsdraganna segir að heimilt er að lækka eða fella niður bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Er um að ræða strangari kröfur en t.d. í 4. mgr. sama ákvæðis þar sem einfalt gáleysi dugir til að virkja slíka heimild hvað varðar tjón á munum.

Í skýringum við 3. mgr. 4. gr. segir nánar að að lækka megi bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi og er þar nefnt sem dæmi um stórkostlegt gáleysi ölvunarakstur, akstur

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

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

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

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

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

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

álitamál sem fram komu í umsögnum frá Samtökum atvinnulífsins, dags. 30. maí sl., og Samtaka fjármálafyrirtækja, dags. 18. maí sl.

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

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

Virðingarfyllst,
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Lárus M. K. Ólafsson
Lögfræðingur SAF