

Fjármála- og efnahagsráðuneyti

*Umsögn eingöngu send í gegnum Samráðsgátt stjórnvalda.*

Reykjavík, 2. mars 2026

## **Efni: Umsögn um mál nr. S-50/2026 – Drög að frumvarpi til laga um breytinga á lögum um ökutækjatrýggingar**

Fjármála- og efnahagsráðuneytið hefur kynnt til samráðs drög að frumvarpi til laga um breytingu á lögum um ökutækjatrýggingar, nr. 30/2019 (hér eftir „lögin“). Frumvarpsdrögin eru lögð fram með það fyrir augum að innleiða tilskipun (ESB) 2021/2118 (hér eftir „tilskipunin“) í landsrétt. Tilskipunin breytir tilskipun 2009/103/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að vátrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin.

Samtök fyrirtækja í fjármálaþjónustu („SFF“) voru á meðal aðila sem boðaðir voru á kynningarfund varðandi áformaða lagasetningu og nefndu á fundinum og í tengslum við hann tillögur að breytingum á lögnum og reglugerð nr. 1244/2019 um ökutækjatrýggingar. Þá vísa samtökin til umsagnar um áformaða lagasetningu sem var til samráðs í febrúarmánuði.<sup>1</sup> SFF gera eftirfarandi athugasemdir og ábendingar vegna frumvarpsdraganna:

### **Fyrirhugaðar breytingar á gildissviði laganna í tengslum við akstursíþróttir – 2. mgr. 2. gr.**

Fyrir liggur tillaga að breytingum á b. lið 2. mgr. 2. gr. laganna er byggir á 2. gr. tilskipunarinnar, en með 2. gr. tilskipunarinnar er gengið lengra en áður við að afmarka iðkun akstursíþróttar frá hefðbundinni notkun ökutækja sem samgöngutækis. SFF taka undir það almenna sjónarmið að öll notkun ökutækja sem leiktækja eða íþróttatækja eigi litla samleið með almennri notkun ökutækja, sem samgöngutækja á vegum landsins og feli í sér annars konar áhættu. Í stað fyrirliggjandi tillögu frumvarpsdraganna leggja SFF til að ákvæði b. liðar 2. mgr. 2. gr. laganna verði breytt og skuli eftirleiðis hljóða svo:

*„þegar ökutæki er notað í akstursíþróttum.“*

Af þessari breytingatillögu leiðir að engin ákvæði laganna, m.a. um stranga ábyrgð og vátryggingarskyldu gilda um iðkun akstursíþróttar, eins og það hugtak er skýrt í umferðarlögum nr. 77/2019 (hér eftir „umferðarlög“). Samtökin telja ekki rétt að lög um ökutækjatrýggingar innihaldi frekari ákvæði um akstursíþróttir, heldur að rétt sé að þau verði áfram í umferðarlögum og reglugerð um akstursíþróttir og aksturskeppnir nr. 507/2007, nema ákveðið verði að setja sérstök lög um akstursíþróttir. Tillaga SFF samræmist ákvæði 2. mgr. 3. gr. tilskipunarinnar, þar sem kemur með skýrum hætti fram að ákvæði tilskipunarinnar skuli ekki gilda um notkun ökutækja á viðburðum og í starfsemi sem tengist akstursíþróttum.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Umsögn SFF um áform um setningu laga til breytinga á lögum um ökutækjatrýggingar.

<sup>2</sup> Íslensk þýðing á 2. mgr. 3. gr. tilskipunarinnar er svohljóðandi: „Þessi tilskipun skal ekki gilda um notkun ökutækja á viðburðum og í starfsemi sem tengjast akstursíþróttum, þ.m.t. kappakstri og keppnum, æfingum, prófunum og sýningum á afmörkuðu svæði með takmarkaðan aðgang í aðildarríki, ef aðildarríkið tryggir að skipuleggjandinn eða annar aðili hafi tekið valbundna vátryggingu eða tryggingu sem nær yfir tjón sérhvers þriðja aðila, þ.m.t. áhorfenda og annarra viðstaddra, en ekki nauðsynlega tjón á öikumönnum sem taka þátt og ökutækjum þeirra.“

### Fyrirhugaðar breytingar á skilgreiningum hugtaka – 1. mgr. 3. gr.

Lagðar eru til breytingar á skilgreiningum hugtaka í 1. mgr. 3. gr. laganna sem byggja á ákvæðum tilskipunarinnar. Fyrirhugað er að breyta skilgreiningu hugtaksins „ökutæki“ í 7. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna, en líkt og gert er 1. gr. tilskipunarinnar eru sett fram neðri mörk m.t.t. hönnunarhraða og/eða þyngdar, auk þess sem kveðið er á um að eftirvagnar falli undir hugtakið ökutæki. Þrátt fyrir að eftirvagnar falli undir skilgreiningu hugtaksins verða þeir áfram undanþegnir váttryggingarskyldu skv. 3. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar, nr. 1244/2019.

SFF telja tilskipunina veita aðildarríkjum nokkuð svigrúm til að ákveða með hvaða hætti ákvæði 1. gr. tilskipunarinnar um hönnunarhraða og þyngd verða innleidd í landslög. Ef litið er til annarra aðildarríkja má sjá að innleiðingu þessara skilyrða hefur verið hagað á mismunandi hátt. Jafnframt telja samtökin að af 30). lið formálsorða og 15. gr. a. tilskipunarinnar megi ráða að aðildarríkjum sé eftirlátið ákvörðunarvald um hvort eftirvagn sé með aðgreinda ábyrgðartryggingu frá dráttartæki. Þrátt fyrir að eftirvagnar verði áfram undanþegnir váttryggingarskyldu leggja samtökin til að hugtakið „ökutæki“ verði skilgreint með eftirfarandi hætti í 7. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna:

*„Skráningarskylt vélknúið ökutæki samkvæmt umferðarlögum, sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km. á klst.“*

Samtökin álíta tillögu þessa samræmast kröfum tilskipunarinnar og síður til þess fallna að valda vandkvæðum í framkvæmd en sú skilgreining sem lögð er til í frumvarpsdrögum.<sup>3</sup>

Í frumvarpsdrögum er jafnframt lagt til að skilgreining á hugtakinu „notkun ökutækis“ verði tekin upp í nýjum 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna. Skilgreiningin tekur mið af breytingum sem gerðar voru með tilskipun 2021/2118, þar sem skilgreiningu á notkunarhugtakinu var bætt við ákvæði tilskipunarinnar í kjölfar mála er höfðu komið til kasta Evrópudómstólsins þar sem reyndi á hvað fælist í „notkun ökutækis“.

SFF benda á að skilgreining þessa hugtaks sé grundvallaratriði við mat á ábyrgð vegna tjóns af völdum ökutækja og þar með umfangi þeirrar verndar sem sérreglur um ökutæki veita. Í ljósi þess þarf að gæta sérstakrar varúðar við breytingu á notkunarhugtakinu. Túlkun á hugtakinu í íslenskri réttarframkvæmd virðist samræmast niðurstöðum dóma Evrópudómstólsins sem vísað er til í 5. lið formálsorða tilskipunarinnar. Sökum þess velta samtökin fyrir sér hvort tilefni sé til að lögfesta sérstaka skilgreiningu á hugtakinu eða gera á því efnislegar breytingar. Verði ábyrgðarreglur laganna takmarkaðar við þá notkun sem er „í samræmi við meginhlutverk ökutækisins sem samgöngutækis“, án þess að tillit verði tekið til eiginleika þess, hvar það er notað eða hvort það sé kyrrstætt eða á hreyfingu, líkt og mælt er fyrir um í tilskipuninni, er hætt við að vernd tjónþola minnki. Fjölmörg dómsmál hafa gengið þar sem reyndi á þýðingu notkunarhugtaksins í íslenskum rétti, en í gegnum áranna rás hefur inntak þess orðið nokkuð fastmótað. SFF hafa áhyggjur af því að fyrirhuguð breyting kunni að valda réttaróvissu og fleiri atvik tengd kyrrstæðum ökutækjum verði felld undir hugtakið en að óbreyttu hefðu verið samkvæmt gildandi framkvæmd dómstóla hér á landi og hjá dómstól Evrópusambandsins. Þá gæti jafnframt skapast óvissa varðandi það hvenær ökutæki er notað í samræmi við meginhlutverk þess sem samgöngutækis, t.a.m.

<sup>3</sup> Í tilskipuninni er greint á milli ökutækja sem eru alfarið knúin vélarafla („motor vehicle propelled exclusively by mechanical power“) og eru annað hvort hönnuð til að aka hraðar en 25km/klst., eða hraðar en 14km/klst., ef þau eru þyngri en 25kg. Þá eru sérstaklega undanskildir tilskipuninni hjólastólar og rafskutlur („wheelchair vehicles exclusively intended for use by persons with physical disabilities“) fyrir fólk með fötlun og aldraða. Í 3) lið aðfararorða tilskipunarinnar er sérstaklega tekið fram að reglur tilskipunarinnar eigi aðeins við um vélknúin ökutæki („...and should provide that only vehicles propelled exclusively by mechanical power are covered.“) og í liðum 4) og 6) segir jafnframt að létt, rafknúin ökutæki, skuli falla utan hennar.

hvort ökutæki sé notað sem leiktæki, frekar en samgöngutæki, eða hvort notkun ökutækis, sem að jafnaði yrði talin „hefðbundin notkun sem samgöngutæki“, geti við vissar aðstæður talist „óhefðbundin“.

SFF telja því ekki ástæðu til þess að lögfesta sérstaka skilgreiningu á hugtakinu eða gera aðrar breytingar á núverandi skipan að þessu leyti. Á hinn bóginn er þó mikilvægt að vísað verði til tilskipunarinnar í greinargerð með lögunum svo tryggja megir að túlkun á notkunarhugtakinu verði eftirleiðis í samræmi það meginhlutverk laganna að tryggja notkun ökutækja sem samgöngutækja.

Í frumvarpsdrögum er jafnframt lagt til að hugtökin „*tjónþoli*“ og „*heimaríki*“ verði skilgreind sérstaklega með nýjum 9. og 10. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna. Hugtakið „*tjónþoli*“ er ekki sérstaklega skilgreint í gildandi lögum en það hefur nokkuð fastmótaða skýringu í framkvæmd og veldur sjaldnast vafa í framkvæmd. Telja SFF ekki ástæðu til þess að taka það hugtak upp í lög um ökutækjatrýggingar enda virðist það skýrt á sama hátt í tilskipuninni og íslenskum rétti.

### **Tillögur að nýjum ákvæðum er lúta að ógjaldfærni váttryggingafélags - 16. gr.a og 17. gr.a.**

Með nýrri 10. gr. a tilskipunarinnar er aðildarríkjum nú gert að fela tiltekinni stofnun að hafa með höndum bótagreiðslur til tjónþola, sem verða fyrir muna- eða líkamstjóni af völdum váttryggðs ökutækis, ef váttryggingafélagið sem váttryggði ökutækið er tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar vegna ógjaldfærni. Samkvæmt 25. gr. a í tilskipuninni gilda sambærilegar reglur um greiðslur til tjónþola í öðrum aðildarríkjum, en þá er gert ráð fyrir að uppgjörsmiðstöðin í heimalandi tjónþola hafi milligöngu um greiðslu til hans og öðlist þá endurkröfu á uppgjörsmiðstöð í því landi sem hið gjaldþrota váttryggingafélag er skrásett. Í samræmi við ákvæði tilskipunarinnar er lagt til að með nýju ákvæði 16. gr. a. skuli tjónsuppgjörsmiðstöð greiða tjónþola, búsettum á Íslandi, bætur fyrir muna- eða líkamstjón vegna slyss af völdum óþekkts ökutækis sem váttryggt er af váttryggingafélagi á þeim tíma sem félagið er tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. Bæturnar greiðast allt að þeirri váttryggingafjárhæð sem ákveðin er í lögunum.

SFF virðast sem aðildarríkjum sé heimilt að takmarka bótagreiðslur í þessum tilvikum við þær lágmarks-váttryggingafjárhæðir sem mælt er fyrir um í tilskipuninni vegna hvers slyss, í stað þeirra fjárhæða sem leiða af núgildandi lögum. Jafnframt er lagt til að á eftir 17. gr. laganna bætist við ný grein, 17. gr. a. er lýtur að ógjaldfærni váttryggingafélags. Í 1. mgr. 17. gr. a. er kveðið á um að váttryggingafélög sem hafa heimild til að veita lögmæltar ökutækjatrýggingar á Íslandi beri ábyrgð á greiðslum tjónsuppgjörsmiðstöðvar til tjónþola með búsetu á Íslandi. Samkvæmt fyrirleggjandi tillögu skal ábyrgð hvers gjaldfærs váttryggingafélags vera í hlutfalli við bókfærð iðgjöld félagsins vegna lögboðinna ökutækjatrýgginga allra váttryggingafélaga, sem ekki eru í gjaldþrota- eða slitameðferð, á næstliðnu almanaksári.

SFF telja lögfestingu 17. gr. a í drögum óheppilega og leggja þess í stað til að Ríkissjóði verði falið að fjármagna bótagreiðslur til tjónþola ef til gjaldþrots bifreiðatrýggingafélags kemur. Við slíkar aðstæður gæti Ríkissjóður leyst til sín eignir félagsins með svipuðum hætti og fordæmi er fyrir. Sama hvaða leið verður valin þarf að sjá til þess að sá aðili sem verður látinn fjármagna bótagreiðslur vegna hins ógjaldfæra félags, muni öðlast rétt til eigna ógjaldfæra félagsins eða forgangskröfu í bú þess, til að mæta útgjöldunum sem leiða af bótagreiðslunum.<sup>4</sup>

Fordæmi fyrir því að Ríkissjóði sé falið að fjármagna bótagreiðslur við þessar aðstæður má finna á meðal aðildarríkja, en slíkt fyrirkomulag er t.a.m. við lýði á Írlandi. Á Norðurlöndum hafa aðrar leiðir verið farnar,

---

<sup>4</sup> Tillaga samtakanna lýtur í raun og veru að því með hvaða hætti fjármuninum verður safnað saman frekar en hverjum verði gert að bera kostnaðinn að lokum.

en í umfjöllun greinargerðar er vísað til þess að lagt sé upp með að fara sömu leið við fjármögnun og farin er í Svíþjóð.

Í greinargerð segir jafnframt að váttryggingafélög ættu að jafnaði að vera vel í stakk búin til að takast á við þær aðstæður að eitt váttryggingafélag verði ógjaldfært, sökum þeirra ströngu reglna sem þau sæta um gjaldþol og eigin áhættu. SFF telja að ef sænska leiðin yrði farin hér á landi, þar sem tryggingafélög eru ekki jafn mörg og í Svíþjóð, kæmi ógjaldfærni eins váttryggingafélags til með að reynast öðrum verulega íþyngjandi. Í dæmaskyni má nefna að við ógjaldfærni eins váttryggingafélags dreifist kostnaður af ógjaldfærni sameiginlega á 65 félög í Svíþjóð, en við sömu aðstæður, á Íslandi í dag, yrði þremur tryggingafélögum gert að bera kostnaðinn í sameiningu. Það gefur auga leið að slíkur atburður yrði umtalsvert meira íþyngjandi fyrir eftirstandandi félög hér á landi heldur en í Svíþjóð.<sup>5</sup> Eftir því sem SFF þekkja til, á þetta fyrirkomulag sér ekki hliðstæðu í íslensku atvinnulífi, þ.e. að önnur fyrirtæki í sama geira beri ábyrgð á rekstri sinna samkeppnisaðila verði þeir ógjaldfærir. Það er verulega ósanngjarnt til þess að líta að fyrirtæki sem stunda sjálfbæran, heilbrigðan og traustan rekstur eigi að taka á sig ábyrgð gagnvart öðrum fyrirtækjum - sem mögulega er öfugt farið með reksturinn hjá.

### **Athugasemdir við tillögu að nýju ákvæði um samræmd tjónsvottorð – 23. gr. a.**

Lagðar eru til breytingar sem byggja á 16. gr. tilskipunarinnar, en samkvæmt þeirri grein skal váttryggingartaki eiga rétt á því að fá yfirlýsingu á sérstöku, stöðluðu formi, varðandi bótakröfur í ábyrgðartrygginguna frá þriðja aðila á sl. 5 árum, innan 15 daga frá því að beiðni berst um það. Tjónasöguyfirlit skal vera á sérstöku samræmdu sniðmáti frá ESB. Ekki er heimilt að mismuna viðskiptavinum eftir þjóðerni eða búsetu með aukagjöldum, o.þ.h. Váttryggingafélagi ber að taka tillit til slíkra tjónasöguyfirlita óháð því frá hvaða aðildarríki þau stafa og skulu setja sér stefnu um notkun þeirra við iðgjaldasetningu. Í þessu felst það nýmæli að framsetning upplýsinganna skuli vera á samræmdu sniðmáti innan EES svæðisins. Aðlaga þarf 5. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar til samræmis við þetta.

SFF leggja því til, að samhliða eða í kjölfar frumvarpsins, verði 4. mgr. 5. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar *felld á brott*, en í henni segir að óheimilt sé að gera nýja váttryggingarsamninga eða breyta eldri samningum um ökutæki á þeim stað eða svæði sem í hættu er, þegar váttryggingaratburður er hafinn eða er yfirvofandi. Þetta ákvæði var ekki að finna í eldri reglugerð og virðist hafa slæðst inn í reglugerðina án þess að eiga sér nokkra fyrirmynd í ökutækjatilskipunum.<sup>6</sup>

Lagt er til að nýr málslíður bætist við 1. mgr. 5. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar sem orðist þannig:

*„Tjónsvottorð skal vera á samræmdu formi, sem samþykkt er af framkvæmdastjórn ESB og birt er sem fylgiskjal með reglugerðinni.“*

### **Athugasemdir við tillögu - 25. gr. a.**

Með fyrirliggjandi frumvarpsdrögum er lagt til að nýrri gr. 25. a., sem byggir á 16. gr. a. tilskipunarinnar verði bætt við lögin. Lagt er til að Seðlabanki Íslands geti, að beiðni rekstraraðila, vottað óháð tæki til verðsamanburðar sem geri kleift, án endurgjalds að bera saman verð, gjaldskrár og váttryggingavernd lögboðinna ökutækjatrýgginga hjá mismunandi váttryggiendum. Váttryggingar, þ.m.t. lögboðnar ökutækjatrýggingar eru háðar mörgum breytum, sem veldur því að erfitt getur verið að gera samanburð með sjálfvirkum hætti, t.d. aldurs ökumanna, landshluta, stærðar og gerðar ökutækis, vélarstærðar,

<sup>5</sup> Verði niðurstaðan eftir sem áður að þau félög sem eftir standa skuli fjármagna bótagreiðslur til tjónþola ef bifreiðatryggingafélag verður ógjaldfært þarf að tryggja að þeim aðilum, sem fjármagna þurfa bótagreiðslurnar muni öðlast rétt til eigna hins ógjaldfæra félags eða forgangskröfu í bú þess til að mæta þeim útgjöldum sem af bótagreiðslum leiðir.

<sup>6</sup> Orðalagið bendir til þess að uppruna þess megi rekja til reglugerðar um Náttúruhamfaratryggingu Íslands.

búnaðar, viðskiptasögu og umfangs viðskipta. Í þessu samhengi má t.a.m. líta til þess að framsetning á búnaði kann að vera flókin í framkvæmd og hönnun getur tekið tíma. Samtökin leggja ekki gegn innleiðingu ákvæðisins, heldur vilja einkum leggja áherslu á að ef ákveðið verður að innleiða það,<sup>7</sup> þá sé mikilvægt að gætt sé að því við innleiðingu að það virki í framkvæmd, verði áreiðanlegt, nægjanlega gagnsætt og einfalt í notkun til að skila væntum árangri.

### **Athugasemdir við gildistökuákvæði laganna.**

Í 12. gr. frumvarpsdraganna er lagt til að lögin öðlist gildi þann 1. janúar 2027. SFF gera athugasemd við fyrirhugaða gildistöku.<sup>8</sup> SFF telja nauðsynlegt að hafa örlítið rýmra svigrúm til þess að félögin geti aðlagð starfsemi sína að þeim breytingum sem fyrirhugaðar eru.<sup>9</sup> Verði tilskipunin innleidd á vörpingi 2026 (maí/júní) telja SFF að miða verði við 1. apríl 2027.

### **Tillaga SFF að breytingum á reglum um váttryggingarskyldu vinnuvéla**

Að mati SFF er rétt að meginregla um stranga ábyrgð og váttryggingarskyldu vegna ökutækja haldist í hendur við skráningarskyldu. Öryggi vegfarenda og jafnræðissjónarmið krefjast þess að öll vélknúin ökutæki, sem ætluð eru til aksturs í almennri umferð innan vegakerfisins séu með lögboðnar ábyrgðartryggingar og heyri undir sams konar ábyrgðarreglur og gilda um þær bifreiðar er aka um götur landsins. Létt og kraftlítil ökutæki eru undanþegin ofangreindu, enda eru slík ökutæki ekki skráningarskyld og hafa ekki sömu hættueiginleika og stærri ökutæki. Skráning og eftirlit með skráningu ökutækis eru jafnframt almennar forsendur þess að unnt sé að framfylgja váttryggingarskyldu.

Í umferðarlögum og reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, með áorðnum breytingum (einkum reglugerð nr. 1515/2020), er kveðið á um skyldu eigenda (umráðamanna) vinnuvéla, sem ekki eru einungis ætlaðar til aksturs eða notkunar á vinnusvæðum, utan almennrar umferðar, til að skrá þær sem ökutæki. Í 5. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga er hugtakið „*almenn umferð*“ skilgreint sem: „*öll meðferð ökutækja og önnur umferð samkvæmt lögum þessum á vegum sem opnir eru almenningi*“. Af 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar leiðir að eigandi (umráðamaður) skráningarskyldrar vinnuvélar ber stranga ábyrgð á tjóni sem hlýst af notkun hennar sem ökutækis, líkt og ef um fólksbifreið væri að ræða. Einnig er vert að líta til þess að vinnuvélin félli undir árekstrarreglu 5. gr. laganna.

Þrátt fyrir það eru vinnuvélar undanþegnar váttryggingarskyldu á grundvelli reglugerðar um ökutækjatrýggingar, en sökum þess eru hagsmunir tjónþola sem verða fyrir tjóni af völdum vinnuvéla í umferðinni ekki tryggðir með sama hætti og hagsmunir annarra.

Vinnuvélar teljast til ökutækja skv. 1. gr. tilskipunarinnar, en af ákvæðinu má jafnframt ráða að aðildarríkjum beri að sjá til þess að þau séu tryggð með lögboðinni ábyrgðartryggingu við notkun þeirra sem samgöngutækja, lík og gildir um önnur vélknúin ökutæki. Núverandi skipan mála er því á skjön við ákvæði ökutækjatilskipunarinnar og samræmist hvorki orðalagi hennar né tilgangi. Samtökin fá ekki séð

<sup>7</sup> Valkvætt samkvæmt tilskipuninni.

<sup>8</sup> Við gerð breytinga á lögum á sviði váttrygginga er mikilvægt að nægt svigrúm sé veitt frá samþykkt frumvarpsins fram að gildistöku laga til aðlögunar. Í kjölfar lagabreytinga þurfa váttryggingafélög að hafa nægan tíma til þess að leggja mat á áhrif breytinga og laga tölvukerfi, skilmála og innri verklagsreglur að hinum breyttu lögum. Slík vinna getur reynst flókin og tímafrek. Jafnframt er vert að hafa í huga að váttryggingasamningar eru í langflestum tilvikum gefnir út fyrir fram, til 12 mánaða í senn.

<sup>9</sup> Í dæmaskyni mætti benda á fyrirliggjandi tillögu að nýju ákvæði 23. gr. a., um samræmd tjónsvottorð sem kallar á breytingar á tölvukerfum váttryggingafélaganna.

hvers vegna aðrar reglur ættu að gilda um vinnuvélar en önnur ökutæki í umferð, enda eru hættueiginleikar þessara tækja sambærilegir.

Lagt er til að undanþága frá váttryggingarskyldu vegna vinnuvéla, sem skráðar eru sem ökutæki, verði afnumin en jafnframt verði skýrt kveðið á um að sérreglur um ábyrgð og váttryggingarskyldu taki til notkunar vinnuvélar sem ökutækis, bæði í almennri umferð og utan hennar, líkt og tilskipunin áskilur, en ekki til sértækrar notkunar hennar sem vinnuvélar innan eða utan vegakerfisins. Með vísan til framangreinds leggja SFF til að undanþága frá váttryggingarskyldu vinnuvéla verði afnumin og gerðar verði breytingar á 3. gr. reglugerðar um ökutækjatrýggingar nr. 1244/2019. Ákvæði 3. gr. skal eftirleiðis hljóða svo:

*„Eftirvagnar sem eru skráningarskyldir samkvæmt umferðarlögum eru ekki váttryggingarskyld samkvæmt lögum um ökutækjatrýggingar.“*

Til einföldunar er hér lagt til að eigendum vinnuvéla beri að tryggja þær bæði með ábyrgðartryggingu og slysatrýggingu ökumanns líkt og gildir um önnur ökutæki. Að lágmarki verður að telja að tryggja skuli vinnuvélar með ábyrgðartryggingu vegna tjóns þriðja aðila í samræmi ákvæði tilskipunarinnar, tilgang hennar og markmið. Verði ákveðið að undanþiggja eigendur vinnuvéla frá skyldu til þess að kaupa slysatrýggingu ökumanns er unnt að gera það með svofelldri breytingu á 2. mgr. 11. gr. laga um ökutækjatrýggingar:

*„Vinnuvélar og ökutæki sem eru eingöngu ætluð til aksturs utan vega eða í brautum og skráð eru sem torfærutæki eru undanþegin váttryggingarskyldu skv. 9. gr.“*

Hér að ofan eru rakin helstu sjónarmið sem samtökunum gast færi á að skoða miðað við gefinn tímaramma. Ekki er útilokað að SFF komi að frekari sjónarmiðum á síðari stigum. SFF lýsa sig jafnframt reiðubúin til þess að eiga frekara samtal við ráðuneytið vegna umsagnarinnar, verði eftir því óskað.

Að lokum minna SFF á að við innleiðingu á regluverki skuli hafa hliðsjón af smæð Íslands, forðast blýhúðun (gullhúðun) og hafa að leiðarljósi að ganga ekki lengra en þörf krefur, til að ná þeim markmiðum sem stefnt er að með innleiðingunni.<sup>10</sup>

**Virðingarfyllst,  
f.h. Samtaka fyrirtækja í fjármálaþjónustu,**



Íris Björk Hreinsdóttir, yfirlögfræðingur SFF

<sup>10</sup> Sjá [hér](#) umfjöllun SFF um gullhúðun EES reglna.