

Frumvarp til laga

um breytingu á lögum um ökutækjatrýggingar, nr. 30/2019 (samræmd tjónavottorð o.fl.).

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. mgr. 2. gr. laganna:

- a. b. liður 2. mgr. 2. gr. laganna orðast svo: Þegar ökutæki er notað í akstursíþróttum á lokuðu eða afmörkuðu svæði sem leyfi hefur fengist fyrir samkvæmt umferðarlögum.
- b. Á eftir b. lið 2. mgr. 2. gr. laganna kemur nýr stafliður, svohljóðandi:
 - c. við notkun hjólastóls sem eingöngu er ætlaður fyrir fólk með líkamlega fötlun.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 3. gr. laganna:

- a. 7. tölul. orðast svo: *Ökutæki*:
 - a. Skráningarskylt vélknúið ökutæki samkvæmt umferðarlögum, sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst., eða 14 km á klst., sé eigin þyngd þess meiri en 25 kg.
 - b. Eftirvagnar sem nota á með ökutæki, sem um getur í a. lið.
- b. Á eftir 7. tölul. koma þrjár nýir töluliðir, svohljóðandi:
 8. *Notkun ökutækis*: Sérhver notkun ökutækis, sem er í samræmi við hlutverk ökutækisins sem samgöngutækis, án tillits til eiginleika ökutækisins og án tillits til landsvæðisins þar sem vélknúna ökutækið er notað og hvort heldur sem það er kyrrstætt eða á hreyfingu.
 9. *Tjónþoli*: Hver sá sem á rétt á bótum vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækja.
 10. *Heimaríki*: Aðildarríki þar sem höfuðstöðvar váttryggingafélags eru og starfsleyfi er gefið út.

3. gr.

Á eftir 13. gr. laganna kemur ný grein, 13. gr. a, svohljóðandi:

Ógild ákvæði váttryggingarsamninga vegna bótakrafna þriðju aðila.

Ákvæði váttryggingarsamninga sem varða bótakröfur þriðju aðila og undanskilja frá tryggingu notkun eða akstur ökutækja í eftirfarandi tilvikum eru ógild:

- a. þegar einstaklingar hafa ekki heimild til að aka eða nota ökutæki.

- b. þegar einstaklingar, hafa ekki gilt ökuskríteini sem heimilar akstur viðkomandi ökutækis.
- c. þegar einstaklingar uppfylla ekki lögbundnar kröfur um tæknilega þekkingu á ásigkomulagi og öryggi hlutaðeigandi ökutækis.

4. gr.

Fyrirsögn IV. kafla laganna verður: **Réttarstaða tjónþola. Ógjaldfærni váttryggingafélags, óváttryggð og óþekkt ökutæki.**

5. gr.

Á eftir 14. gr. laganna kemur ný grein, 14. gr. a, svohljóðandi:

Upplýsingar vegna tjóns.

Tjónþoli, váttryggjandi hans og fyrirsvarsmenn þeirra eiga rétt á að fá afhent þau gögn sem eru þeim nauðsynleg vegna tjónauppgjör.

6. gr.

Á eftir 16. gr. laganna kemur ný grein, 16. gr. a, svohljóðandi:

Vernð tjónþola vegna ógjaldfærni váttryggingafélags.

Tjónsuppgjörsmiðstöð skal greiða tjónþola sem búsettur er á Íslandi bætur fyrir muna- eða líkamstjón vegna slyss hér á landi eða í öðru aðildarríki af völdum ökutækis sem er váttryggt af váttryggingafélagi frá þeim tíma sem félagið er tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar.

Bætur skv. 1. mgr. greiðast allt að þeirri váttryggingarfjárhæð sem er ákveðin í lögum þessum.

7. gr.

Á eftir 17. gr. laganna kemur ný grein, 17. gr. a, svohljóðandi:

Ógjaldfærni váttryggingafélags.

Váttryggingafélög sem hafa heimild til að veita lögmæltar ökutækjatrýggingar á Íslandi bera ábyrgð á greiðslum tjónsuppgjörsmiðstöðvar til tjónþola með búsetu á Íslandi, skv. 16. gr. a. 1. másl. á ekki við um váttryggingafélag sem hefur verið tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. Ábyrgð hvers váttryggingafélags skal vera í hlutfalli við bókfærð iðgjöld félagsins vegna lögboðinna ökutækjatrýgginga allra váttryggingafélaga, sem ekki eru í gjaldþrota- eða slitameðferð, á næstliðnu almanaksári.

Við móttöku bótakröfu skv. 16. gr. a skal tjónsuppgjörsmiðstöð upplýsa sambærilega stofnun í heimaríki váttryggingafélags sem er í gjaldþrota- eða slitameðferð og váttryggingafélagið eða skiptastjóra þess.

Váttryggingafélag sem er í gjaldþrota- eða slitameðferð eða skiptastjóri þess, skal upplýsa tjónsuppgjörsmiðstöð þegar það greiðir bætur eða neitar bótaábyrgð vegna bótakröfu sem var móttækin af tjónsuppgjörsmiðstöð.

Tjónsuppgjörsmiðstöð skal láta tjónþola í té rökstutt bótatilboð eða svar ef bótakröfu er hafnað, innan þriggja mánaða frá þeim degi sem tjónþoli lagði fram bótakröfu. Tjónsuppgjörsmiðstöð skal greiða bætur eins fljótt og auðið er og eigi síðar en þremur mánuðum frá því tjónþoli samþykkir tilboðið.

Þegar Fjármálaeftirlitið, dómstóll eða annað lögbært yfirvald leggur fram fyrirsmæli eða tekur ákvörðun um að hefja gjaldþrota- eða slitameðferð að því er varðar váttryggingafélag hér á landi, skal Fjármálaeftirlitið birta ákvörðunina í Lögbirtingarblaði og á vefsíðu sinni.

Tjónsuppgjörsmiðstöð skal tryggja að sambærilegar stofnanir í öðrum aðildarríkjum séu tafarlaust upplýstar um þau fyrirmæli eða ákvörðun.

Tjónsuppgjörsmiðstöð skal hafa samstarf við sambærilegar stofnanir í öðrum aðildarríkjum þegar það á við.

Ef tjónþoli hefur fengið greiddar bætur frá stofnun í aðildarríki en Ísland er heimaríki váttryggingafélags, sem er í gjaldþrota- eða slitameðferð, á stofnunin rétt á að krefjast fullrar endurgreiðslu bótafjárhæðarinnar af tjónsuppgjörsmiðstöð. Tjónsuppgjörsmiðstöð skal endurgreiða fjárhæðina innan sex mánaða frá móttöku kröfunnar, nema stofnanirnar hafi komið sér saman um annað.

Ef tjónsuppgjörsmiðstöð hefur greitt bætur til tjónþola með búsetu á Íslandi en váttryggingafélag, sem er í gjaldþrota- eða slitameðferð, er með heimaríki í öðru aðildarríki getur tjónsuppgjörsmiðstöð krafist endurgreiðslu af sambærilegri stofnun í heimaríki váttryggingafélagsins.

Hafi tjónsuppgjörsmiðstöð greitt bætur til tjónþola getur hún gengið inn í kröfu tjónþolans gagnvart váttryggingafélagi sem er í gjaldþrota- eða slitameðferð. Slíkar kröfur skulu ganga næst á undan kröfum skv. 113. gr. laga nr. 21/1991, um gjaldþrotaskipti o.fl.

8. gr.

Fyrirsögn VII. kafla laganna verður: **Bótakröfur og tjónsvottorð.**

9. gr.

Á eftir 23. gr. laganna kemur ný grein, 23. gr. a, svohljóðandi:

Tjónsvottorð

Váttryggingartaki getur farið fram á að fá tjónsvottorð afhent frá váttryggingafélagi vegna bótakrafna þriðja aðila í tengslum við ökutæki sem fellur undir váttryggingarsamning. Váttryggingafélag skal afhenda tjónsvottorð innan 15 daga frá því beiðni berst.

Váttryggingafélög skulu birta upplýsingar um hvernig tjónavottorð hafa áhrif á útreikning á iðgjöldum. Meðhöndla skal tjónavottorð sem gefin eru út í öðrum aðildarríkjum með sama hætti og á Íslandi, þ.m.t. þegar afsláttum er beitt.

10. gr.

Í stað f. liðar 2. mgr. 25. gr. laganna koma þrír nýir stafliðir, svohljóðandi:

- f. tryggingar fyrir ökutæki sem eru flutt inn án þess að vera skráð á Íslandi.
- g. innleiðingu framkvæmdarreglugerða framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um form og innihald tjónsvottorðs.
- h. innleiðingu framseldra reglugerða framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um lágmarksfjárhæðir bóta.

11. gr.

Á eftir 25. gr. laganna kemur ný grein, 25. gr. a, svohljóðandi:

Vottun á óháðu verðsamanburðartæki fyrir ökutækjatrýggingar

Seðlabanki Íslands getur, að beiðni rekstraraðila, vottað óháð tæki til verðsamanburðar sem gerir neytendum kleift, án endurgjalds, að bera saman verð (iðgjöld), gjaldskrár og váttryggingavernd milli váttryggingafélaga sem bjóða lögboðna ábyrgðartryggingu ökutækja samkvæmt lögum þessum. Samanburðartæki sem hefur hlotið vottun samkvæmt þessari grein má nefna „óháð verðsamanburðartæki fyrir ökutækjatrýggingar“.

Samanburðartæki samkvæmt 1. mgr. skal:

a. vera rekstrarlega sjálfstætt frá váttryggingafélögum sem bjóða lögboðna ábyrgðartryggingu ökutækja og tryggja að váttryggingafélagin njóti jafnræðis í leitarniðurstöðum,

b. birta með skýrum hætti auðkenni eigenda og rekstraraðila samanburðartækisins,

c. setja fram skýrar og hlutlægar viðmiðanir sem samanburðurinn byggist á,

d. viðhafa skýrt og ótvírætt málfar,

e. veita nákvæmar og uppfærðar upplýsingar og tilgreina hvenær síðasta uppfærsla átti sér stað,

f. vera opið öllum váttryggingafélögum sem bjóða lögboðna ábyrgðartryggingu ökutækja, gera viðeigandi upplýsingar aðgengilegar, taka til viðs sviðs tilboða sem nær yfir verulegan hluta markaðarins með ökutækjatrýggingar og, ef upplýsingarnar sem lagðar eru fram gefa ekki heildaryfirlit yfir þann markað, veita notandanum skýra yfirlýsingu þar um áður en niðurstöður eru birtar,

g. bjóða upp á skilvirka aðferð til að tilkynna um rangar upplýsingar,

h. láta fylgja yfirlýsingu um að verð byggist á upplýsingum sem veittar eru og sé ekki bindandi fyrir váttryggingafélag.

Seðlabanki Íslands skal halda skrá yfir vottuð samanburðartæki og birta hana með aðgengilegum hætti. Rekstraraðili skal án tafar tilkynna Seðlabanka Íslands um breytingar sem geta haft áhrif á skilyrði 2. mgr.

Seðlabanki Íslands getur afturkallað vottun ef samanburðartæki uppfyllir ekki lengur skilyrði 2. mgr., enda hafi rekstraraðila fyrst verið veitt hæfileg leið til úrbóta nema brot sé verulegt eða ítrekað.

Seðlabanki Íslands getur sett reglur um nánari framkvæmd ákvæðisins, þar á meðal um umsókn, upplýsingar sem skulu fylgja umsókn og málsmeðferð, gildistíma vottunar, eftirlit, birtingu upplýsinga, og eftir atvikum gjaldtöku vegna vottunar og eftirlits.

12. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2027.

13. gr.

Við gildistöku laga þessara verður eftirfarandi breyting á 6. mgr. 39. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019: Á eftir orðinu „aksturslípróttir“ kemur: og váttryggingarskyldu.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarpið er samið í fjármála- og efnahagsráðuneytinu. Efni þess er innleiðing tilskipunar (ESB) 2021/2118 um breytingu á tilskipun 2009/103/EB um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og um að fylgja því eftir að váttrygging vegna slíkrar ábyrgðar sé tekin. Efni tilskipunar 2009/103/EB var innleitt í lög um ökutækjatrýggingar, nr. 30/2019 en með frumvarpi þessu eru gerðar breytingar á lögnum sem taka mið af tilskipun (ESB) 2021/2118. Sameiginlega EES-nefndin samþykkti hinn 14. mars 2025 að fella tilskipun (ESB) 2021/2118 inn í EES-samninginn með ákvörðun nr. 68/2025. Veigamestu breytingar

tilskipunarinnar varða tilnefningu bótagreiðsluaðila sem hefur með höndum bótagreiðslur til tjónþola sem verða fyrir muna- eða líkamstjóni af völdum ökutækis sem er vátryggt hjá vátryggingafélagi sem tekið hefur verið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. Meðal annarra breytinga tilskipunarinnar má nefna að hugtakið ökutæki er skilgreint með afmarkaðri hætti en áður, hugtakið notkun ökutækis er skilgreint, samræmdar kröfur eru gerðar til sniðmáts tjónavottorða, fjárhæðir bóta fyrir líkamstjón og munatjón eru uppfærðar, akstursíþróttir eru undanskildar gildissviði tilskipunarinnar að tilteknum skilyrðum uppfylltum o.fl.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Abyrgðartrygging vegna notkunar vélknúinna ökutækja (ökutækjatrýgging) er mikilvæg fyrir einstaklinga og fyrirtæki á Íslandi, hvort sem þeir eru vátryggingartakar, vátryggðir eða tjónþolar umferðarslysa. Ökutækjatrýggingar skipta vátryggingafélög einnig miklu máli þar sem slíkar tryggingar eru stór hluti skaðatryggingarmarkaðarins.

Árið 2017 lagði framkvæmdastjórn ESB mat á árangur af tilskipun 2009/103/EB um ökutækjatrýggingar. Niðurstaðan var að tilskipunin virkaði vel á heildina lítið og þarfnáðist ekki mikilla breytinga. Engu að síður voru nokkur atriði nefnd þar sem breytingar voru taldar viðeigandi. Þau varða m.a. bætur til tjónþola vegna umferðarslysa þegar hlutaðeigandi vátryggingafélag er ógjaldfært, lágmarksfjárhæðir skyldubundinnar vátryggingaverndar og notkun vátryggingafélaga á tjónavottorðum.

Ýmsar aðrar breytingar tilskipunarinnar má nefna s.s. ákvæði um undanþágur frá vátryggingarskyldu, eftirlit með tryggingum ökutækja, kröfur gegn vátryggjendum eftirvagna og vottuð tæki, t.d. í formi vefsíðu, sem gera neytendum kleift að bera saman verð, gjaldskrár og vátryggingavernd milli vátryggingafélaga.

Sum ákvæði tilskipunarinnar fela í sér heimild fyrir ríki til að taka þau upp í landsrétt en ekki skyldu. Þar má nefna ákvæði um vottuð tæki til bera saman verð og gjaldskrár vátryggingafélaga og fleiri þætti milli félaga.

Ekki er áformað að gera breytingar á fjárhæðum bóta vegna líkamstjóns og munatjóns vegna umferðarslysa en hámarksbætur á Íslandi eru töluvert hærri en lágmarksfjárhæðir tilskipunarinnar.

Þá er ekki fyrirhugað að gera breytingar á núverandi framkvæmd sem nýr að undanþágu tiltekinna ökutækja frá vátryggingarskyldu. Undanþága frá vátryggingarskyldu verður t.d. áfram til staðar fyrir ökutæki sem eru tímabundið tekin úr umferð með því að skráningarkerki þeirra eru fjarlægð og sett í vörslur Samgöngustofu.

Tímanleg innleiðing Evrópugetta sem eru teknar upp í EES-samninginn samræmist markmiðum stjórnvalda um góða framkvæmd samningsins. Markmið með innleiðingu á ákvæðum tilskipunarinnar er að samræma þær reglur sem gilda hér á landi við þær sem gilda innan EES.

3. Meginefni frumvarpsins.

Lagðar eru til nokkrar breytingar á lögum um um ökutækjatrýggingar, nr. 30/2019 til að unnt verði að innleiða tilskipun (ESB) 2021/2118 í landsrétt. Ekki er gengið lengra en lágmarkskröfur tilskipunarinnar kveða á um nema að því leyti að lagt er til að nýtt verði heimildarákvæði tilskipunarinnar um að hægt verði að votta tæki til að bera saman verð og gjaldskrár vátryggingafélaga. Þá er ekki lagt til að breyta fjárhæðum bótagreiðslna en þær eru hærri en lágmarksfjárhæðir tilskipunarinnar. Helstu breytingartillögur eru:

3.1. Ökutæki og undanþága frá vátryggingarskyldu

Síðan tilskipun 2009/103/EB öðlaðist gildi hafa margar nýjar tegundir vélknúinna ökutækja komið á markaðinn. Létt vélknúin ökutæki sem falla ekki innan skilgreiningarinnar á „ökutæki“ eru undanskilin gildissviði tilskipunarinnar. Sum vélknúin ökutæki eru minni og komast ekki hratt og þess vegna síður líkleg til til að valda verulegu líkamstjóni eða eignatjóni en önnur. Aðildarríki geta þó ákveðið, skv. landslögum að krefjast ökutækjatryggingar vegna allra vélknúinna tækja sem notuð eru á landi og falla ekki innan skilgreiningar tilskipunarinnar á „ökutæki“.

Samkvæmt tilskipuninni telst tæki vera ökutæki ef það er vélknúið og eingöngu knúið vélrænni orku á landi en rennur ekki á spori og er með i. hámarkshönnunarhraða sem er meiri en 25 km á klst., eða ii. eigin þyngd sem er meiri en 25 kg og hámarkshönnunarhraða sem er meiri en 14 km á klst. Þrátt fyrir nýja skilgreiningu á hugtakinu ökutæki í 1. gr. tilskipunarinnar er áfram til staðar heimild til að undanþiggja tiltekin ökutæki frá váttryggingarskyldu. Í dag eru létt bifhjól í flokki I og smáfarartæki sem ná að hámarki 25 km á klst. undanþegin skráningarskyldu og váttryggingarskyldu á Íslandi. Ekki eru lagðar til breytingar á þessu fyrirkomulagi en lagt er til að skilgreining tilskipunarinnar á ökutæki verði tekin upp í lög um ökutækjatryggingar.

3.2. Skilgreining á hugtakinu „notkun ökutækis“

Í tilskipun (ESB) 2021/2118 er hugtakið „notkun ökutækis“ skilgreint og tekur sú skilgreining mið af dómaframkvæmd Evrópudómstólsins. Þar má t.d. nefna dóm Evrópudómstólsins frá 4. desember 2014, *Vnuk*, C-162/13. Breytingarnar fela það í sér að tilskipunin á ekki við ef notkun ökutækisins er annars konar notkun en sem samgöngutæki.

Samkvæmt tilskipuninni telst „notkun ökutækis“ vera sérhver notkun ökutækis, sem er í samræmi við hlutverk ökutækisins sem samgöngutækis, án tillits til eiginleika ökutækisins og án tillits til landsvæðisins þar sem vélknúna ökutækið er notað og hvort heldur sem það er kyrrstætt eða á hreyfingu. Lagt er til að skilgreining tilskipunarinnar á hugtakinu „notkun ökutækis“ verði tekin upp í lög. Með því er gert skýrt að gildissvið laganna nær eingöngu til notkunar ökutækis þegar það er notað sem samgöngutæki en ekki t.d. þegar það er notað sem orkugjafi í iðnaði eða landbúnaði, sbr. aðfararorð tilskipunarinnar.

3.3. Gildissvið laga um ökutækjatryggingar og akstursíþróttir

Lagt er til að gildissvið laganna nái ekki til notkunar ökutækja á viðburðum og í starfsemi sem tengist akstursíþróttum, þ.m.t. kappakstri og keppnum, æfingum, prófunum og sýningum á afmörkuðu eða lokuðu svæði. Er það í samræmi við 3. gr. tilskipunarinnar sem kveður á um að tilskipunin skuli ekki gilda um akstursíþróttir en að tryggja þurfi að skipuleggjandi viðburðar á sviði akstursíþróttar eða annar aðili hafi tekið valbundna váttryggingu eða tryggingu sem nær yfir tjón sérhvers þriðja aðila, þ.m.t. áhorfenda og annarra viðstaddra vegna akstursíþróttar. Lög um ökutækjatryggingar undanskilja nú eingöngu aksturskeppni á lokuðu svæði, skv. 2. mgr. 2. gr. laganna og þykir því rétt að breyta ákvæðinu þannig að skýrt komi fram að ákvæðið eigi ekki bara við aksturskeppni heldur akstursíþróttir. Fjallað er um ábyrgðartryggingar ökutækja vegna aksturskeppni og akstursíþróttar í 8. gr. reglugerðar um akstursíþróttir og aksturskeppnir, nr. 507/2007, sem hefur lagastof í 6. mgr. 39. gr. umferðarlaga. Notkun ökutækja í akstursíþróttum á litla samleið með almennri notkun ökutækja sem samgöngutækja á vegum Íslands. Heppilegra er því að fjalla áfram heildstætt um akstursíþróttir og váttryggingarskyldu sem tengist slíkri starfsemi í umferðarlögum og reglugerð, nr. 507/2007 en ekki lögum um ökutækjatryggingar.

3.4. Bótageiðslur og ógjaldfærni váttryggingafélags

Lagt er til að tjónsuppgjörsmiðstöðin Alþjóðlegar bifreiðatryggingar á Íslandi (ABÍ) og þar með váttryggingafélög á Íslandi sem veita lögmæltar ökutækjatryggingar hafi með höndum bótageiðslur til tjónþola þegar váttryggingafélag er ógjaldfært. Þetta á við þegar tjónþolar eru búsettir á Íslandi, og verða fyrir muna- eða líkamstjóni af völdum váttryggðs ökutækis, ef váttryggingafélagið sem váttryggði ökutækið, er tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. ABÍ fer nú þegar með hlutverk bótageiðsluaðila í þeim tilvikum þegar ökutæki er óváttryggt eða óþekkt og því liggur beinast við að fela ABÍ hlutverk bótageiðsluaðila. Það er í samræm við framkvæmd á hinum Norðurlöndunum. Í Svíþjóð eru tjónageiðslur fjármagnaðar eftir á af hálfu váttryggingafélaga en í Danmörku er gerð krafa um fyrirframfjárframlag frá váttryggingafélögum sem lagt er í sérstakan sjóð sem hægt er að notast við komi til ógjaldfærni váttryggingafélags. Lagt er til að farin verði sama leið og í Svíþjóð þar sem fjármögnun bóta fer fram eftir að atburður gerist. Váttryggingafélög sæta ströngum reglum um gjaldþol og eigin áhættu og ættu að jafnaði að vera vel í stakk búinn til að takast á við þær aðstæður ef eitt váttryggingafélag verður ógjaldfært.

3.5. Tjónsvottorð

Lagt er til að lögfestur verði réttur váttryggingartaka til að fara fram á að fá afhent tjónsvottorð. Miðað er við að váttryggingafélag skuli afhenda tjónsvottorð innan 15 daga frá því beiðni berst. Þá verður sett heimild fyrir ráðherra að gefa út reglugerð um innleiðingu framkvæmdarreglugerða framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um form og innihald tjónsvottorðs. Þetta er gert þar sem tilskipunin kveður á um samræmingu á sniðmáti tjónavottorða á EES-svæðinu.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Atvinnufrelsi nýtur verndar skv. 1. mgr. 75. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944. Þessu frelsi má þó setja skorður með lögum, enda krefjist almannahagsmunir þess og gætt sé jafnræðis, sbr. 1. mgr. 65. gr. stjórnarskrárinnar. Þau inngrip í starfsemi váttryggingafélaga sem frumvarpið felur í sér byggjast á lögum, styðjast við almannahagsmuni og taka jafnt til aðila sem eru í sambærilegri stöðu. Því er talið að frumvarpið fullnægi kröfum stjórnarskrárinnar.

Aðildarríkjum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, ber að taka gerðir sem eru teknar upp í samninginn upp í landsrétt skv. 7. gr. samningsins. Innleiðing tilskipunar (ESB) 2021/2118 eftir að hún var tekin upp í samninginn samræmist því þjóðréttarlegum skuldbindingum Íslands.

5. Samráð.

Frumvarpið varðar einstaklinga, bæði sem váttryggingartaka og váttryggða, ýmsa rekstraraðila, váttryggingafélög, ABÍ, Seðlabanka Íslands og lögreglufyrirvöld.

Áform um lagasetningu og frummat á áhrifum vegna tilskipunar (ESB) 2021/2118 voru unnin í samráði við innviðaráðuneytið, Seðlabanka Íslands, Samgöngustofu, Samtök fyrirtækja í fjármálaþjónustu (SFF) og ABÍ. Þá var fleiri aðilum boðið á kynningarfund um tilskipunina og möguleg álitamál. Þar má nefna Ríkislögreglustjóra, Akstursíþróttasamband Íslands, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, og Mótorhjóla- og snjósleðaíþróttasamband Íslands. Var óskað eftir sjónarmiðum frá þeim. Skjölin voru birt í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is 29. janúar 2026 (mál nr. S-19/2026) og veittur var umsagnarfræstur til 12. febrúar sama ár. Tvær umsagnir bárust, frá SFF og Samtökum verslunar og þjónustu (SVÞ). Í umsögn

SFF kemur m.a. fram að ekki sé ljóst að hvaða marki hafi verið tekið mið af tilvitnuðum ábendingum samtakanna. SFF muni því mögulega koma að ítarlegri umsögn þegar frumvarpsdrög verða birt í samráðsgátt stjórnvalda. Þá leggja SFF áherslu á að ekki ganga ekki lengra en þörf krefur við innleiðingu íþyngjandi regluverks og horft sé til smæðar Íslands í því samhengi. Í umsögn SVÞ kemur fram að samkvæmt 12. gr. laga um ökutækjatrýggingar hvíli lögboðið váttryggingariðgjald ökutækis ásamt vöxtum og kostnaði sem lögveð á ökutæki í tvö ár frá gjalddaga. Í lokamálslið ákvæðisins kemur fram að lögveð þetta falli ekki niður við eigendaskipti. Að mati samtakanna er nauðsynlegt að lokamálsliður ákvæðisins verði tekinn til endurskoðunar vegna hagsmuna þriðju aðila sem geta verið grandlausir um þessi gjöld. Þótt fallast megi á að núverandi fyrirkomulag sé ekki gallalaust þar sem grandlausir þriðju aðilar geta orðið fyrir tjóni, þá er að mati ráðuneytisins ekki heppilegt að ráðast í breytingar á ákvæðinu án nánari skoðunar á mögulegum afleiðingum þeirra. Þar má t.d. nefna þann möguleika að eigendur ökutækja geti komist hjá greiðslu iðgjalda með því að færa skráningu ökutækis yfir á tengdan aðila.

Í fyrrgreindu áformaskjali kemur fram að ekki sé að svo stöddu áformað að nýta heimildarákvæði um að hægt verði að votta tæki til að bera saman verð og gjaldskrár váttryggingafélaga. Nú er lagt til að ákvæðið verði innleitt í lög um ökutækjatrýggingar þar sem óvíst er hvenær lög um ökutækjatrýggingar verða aftur tekin til endurskoðunar. Ekki liggja fyrir upplýsingar um það hvort einhver rekstraraðili hafi áform um að taka slíkt hlutverk að sér en með ákvæðinu verður það mögulegt.

Drög að frumvarpi til að innleiða tilskipun (ESB) 2021/2118 voru unnin í samráði við innviðaráðuneytið og Seðlabanka Íslands.

6. Mat á áhrifum.

Mikilvægustu breytingar tilskipunar (ESB) 2021/2118 varða tilnefningu bótagreiðsluaðila sem hefur það hlutverk að greiða bætur vegna muna- eða líkamstjóns af völdum ökutækis sem, váttryggt er hjá váttryggingafélagi sem tekið hefur verið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. Lagt er til að fela tjónsuppgjörsmiðstöðinni ABÍ hlutverk bótagreiðsluaðila þegar váttryggingafélag verður ógjaldfært. ABÍ er sameignarfélag í eigu váttryggingafélaga sem hafa starfsleyfi í greinaflokki ábyrgðartrygginga ökutækja á Íslandi. Váttryggingafélög á Íslandi þyrftu því að fjármagna tjónabætur af völdum ökutækis sem er váttryggt af váttryggingafélagi sem hefði verið tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. Váttryggingafélög á Íslandi og EES-svæðinu sæta ströngum reglum um gjaldþol og eigin áhættu og ættu því að vera vel í stakk búinn til að takast á við þær aðstæður að váttryggingafélag verði ógjaldfært. Þó er um íþyngjandi kröfu að ræða sem getur haft neikvæði áhrif á fjárhag váttryggingafélaga. Ólíklegt er að fall eins váttryggingafélags myndi setja önnur félög í veruleg vandræði þó ekki sé hægt að útiloka slíkt með öllu. Váttryggingafélög og Fjármálaeftirlitið hefðu einnig tíma til bregðast við aðstæðum þar sem kröfur vegna tjóna berast jafn og þétt yfir tíma.

Einnig er lagt til að bótagreiðsluáðilinn ABÍ verði ábyrgur fyrir endurgreiðslum til sambærilegrar stofnunar í öðru aðildarríki ef sú stofnun hefur greitt bætur til tjónþola þar í landi en váttryggingafélagið sem er ógjaldfært og váttryggði ökutækið er með heimaríki á Íslandi. Ekki verður séð að þetta skapi verulega áhættu fyrir ABÍ og váttryggingafélög á Íslandi á meðan starfsemi þeirra á sviði ökutækjatrýgginga er fyrst og fremst á Íslandi.

Þá munu kröfur um samræmd tjónavottorð leiða af sér þörf á breytingum á tölvukerfum hjá váttryggingafélögum.

Ekki er búist við að ákvæði um vottun tækis sem ber saman verð milli váttryggingafélaga hafi áhrif á starfandi aðila sem birta upplýsingar um fjármálamarkað o.fl. á einkaréttarlegum

grundvelli. Ákvæðið styrkir rétt neytenda þar sem hægt yrði að ganga að því vísu að rekstraraðili með vottun uppfylli skilyrði ákvæðisins.

Almenn áhrif fyrirhugaðra lagabreytinga eru líkleg til að vera takmörkuð. Réttur váttryggingartaka er aukinn komi til ógjaldfærni váttryggingafélags en það getur á mótí aukið kostnað váttryggingafélaga. Ekki er útilokað að breytingarnar geti haft einhver áhrif á iðgjöld váttryggingartaka. Ekki er gert ráð fyrir miklum áhrifum á stjórnsýslu og ekki er gert ráð fyrir áhrifum á fjárhag ríkisins, sveitarfélög, jafnrétti kynjanna eða persónuvernd.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 2. mgr. 2. gr. laganna er fjallað um í hvaða tilvikum löggin gilda ekki.

Orðalagi b. liðar er breytt þannig að hann nái ekki bara til aksturskeppni heldur allra viðburða og starfsemi sem tengjast akstursíþróttum, þ.m.t. kappakstri og keppnum, æfingum, prófunum og sýningum á afmörkuðu eða lokuðu svæði. Er það í samræmi við 3. gr. tilskipunarinnar. Með því er gert skýrt að gildissvið laganna nær ekki yfir akstursíþróttir og aksturskeppni. Þó þarf að tryggja að skipuleggjandi eða annar aðili hafi tekið valbundna váttryggingu eða tryggingu sem nær yfir tjón sérhvers þriðja aðila, þ.m.t. áhorfenda og annarra viðstaddra. Fjallað er um ábyrgðartryggingar ökutækja vegna aksturskeppni og akstursíþróttar í 8. gr. reglugerðar um akstursíþróttir og aksturskeppni, nr. 507/2007.

Við 2. mgr. 2. gr. laganna bætist nýr staflíður sem kveður á um að hjólastólar sem eingöngu eru ætlaðir til nota fyrir einstaklinga með líkamlega fötlun, falli ekki undir lög um ökutækjatriggingar. Er það í samræmi við 1. gr. tilskipunarinnar.

Um 2. gr.

Í 3. gr. laganna eru skilgreind ýmis hugtök sem notuð eru í lögnum. Lagðar eru til breytingar á hugtakinu „ökutæki“ en einnig bætast þrjár nýjar skilgreiningar við. Skilgreiningarnar byggja á skilgreiningum sem koma fram í tilskipuninni.

Um 7. tölul. Lagt er til að skilgreining á hugtakinu „ökutæki“ í skilningi laga um ökutækjatriggingar taki mið af skilgreiningu tilskipunarinnar. Gerð er krafa um í a. lið 7. tölul. að ökutæki sé vélknúð og eiga því löggin t.d. ekki við um reiðhjól. Ekki er lögð til breyting á því fyrirkomulagi að eingöngu skráningarskyld ökutæki séu váttryggingarskyld. Þannig verður ekki skylt að váttryggja létt bifhjól í flokki I og smáfarartæki en skilgreiningu á þessum farartækjum má finna í 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Eftirvagnar falla undir skilgreiningu á ökutæki skv. b. lið eins og tilskipunin kveður á um en eru áfram undanþegnir váttryggingarskyldu skv. 3. gr. reglugerðar um ökutækjatriggingar, nr. 1244/2019.

Um 8. tölul. Lagt er til að skilgreining á hugtakinu „notkun ökutækis“ verði tekin upp í löggin og tekur hún mið af skilgreiningu tilskipunarinnar. Hugtakið var ekki að finna í upphaflegri tilskipun en ákveðið var að bæta því við tilskipunina í ljósi þess að nokkur mál hafa komið til kasta Evrópuðómstólsins á undanförunum áratugum þar sem reynt hefur á hvað felst í notkun ökutækis. Það telst ekki vera notkun ökutækis ef ökutæki er notað í öðrum tilgangi en samgöngutæki, t.d. ef það er notað sem orkugjafi í landbúnaði.

Um 9. tölul. Lagt er til að skilgreining á hugtakinu „tjónþoli“ verði tekin upp í löggin og er hún í samræmi við skilgreiningu tilskipunarinnar.

Um 10. tölul. Lagt er til að taka upp í löggin skilgreiningu á hugtakinu „heimaríki“ en hugtakið er notað í tilteknum ákvæðum frumvarpsins. Heimaríki er skilgreint í 6. gr. laga um váttryggingastarfsemi en með því er átt við aðildarríki þar sem höfuðstöðvar váttryggingafélags eða annars eftirlitsskylds aðila eru og starfsleyfi er gefið út.

Um 3. gr.

Í greininni, sem byggir á 13. gr. tilskipunarinnar, er fjallað um ógild ákvæði váttryggingarsamninga vegna bótakrafna þriðju aðila. Með því verður skýrt tekið fram í lögum hvaða tegundir ákvæða váttryggingarsamninga vegna bótakrafna þriðju aðila teljast ógild.

Um 4. gr.

Lagt er til að fyrirsögn IV. kafla laganna verði breytt þannig að hún taki mið af nýjum ákvæðum sem varða bótagreiðslur vegna ógjaldfærni váttryggingafélags.

Um 5. gr.

Í greininni, sem byggir á 26. gr. tilskipunarinnar er fjallað um rétt aðila til að fá afhent þau gögn sem eru þeim nauðsynleg vegna tjónauppgjör.

Um 6. gr.

Í greininni, sem byggir á 10. gr. a og 25. gr. a tilskipunarinnar, er fjallað um skyldu tjónsuppgjörsmiðstöðvar til að greiða tjónþola sem búsettur er á Íslandi bætur fyrir muna- eða líkamstjón vegna slyss af völdum ökutækis sem er váttryggt af váttryggingafélagi frá þeim tímapunkti þegar váttryggingafélagið er tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. Um er að ræða nýmæli sem styrkir rétta tjónþola í þeim tilvikum sem váttryggingafélag verður ógjaldfært. Ekki skiptir máli hvort slysið eigi sér stað á Íslandi eða í öðru aðildarríki en tjónþoli verður að vera búsettur á Íslandi svo hann eigi rétt á að krefja tjónsuppgjörsmiðstöð um bætur. Sé tjónþoli búsettur í öðru aðildarríki þarf hann að sækja um bætur til sambærilegrar stofnunar í því ríki.

Um 7. gr.

Í greininni, sem byggir á 10. gr. a og 25. gr. a tilskipunarinnar, er fjallað um tjónsuppgjörsmiðstöð og ógjaldfærni váttryggingafélags.

Um 1. mgr. Lagt er til að váttryggingafélög á Íslandi beri ábyrgð á að tjónsuppgjörsmiðstöð greiði tjónþola sem búsettur er á Íslandi bætur í þeim tilvikum sem váttryggingafélag sem váttryggir ökutæki er tekið til gjaldþrota- eða slitameðferðar. Ábyrgð skal skipt í hlutfalli við samanlagða fjárhæð iðgjalda hvers félags á næstliðnu almanaksári. Það stuðlar að því að ábyrgðin sé í samræmi við markaðshlutdeild og stærð hvers félags.

Um 2. mgr. Lagt er til að ef tjónsuppgjörsmiðstöð móttækur bótakröfu í kjölfar ógjaldfærni váttryggingafélags þá upplýsi hún sambærilega stofnun í heimaríki váttryggingafélagsins. Það er gert svo stofnanirnar geti haft samstarf sín á milli og þær séu upplýstar um mögulega endurkröfu bótagreiðslu. Ákvæðið á ekki við ef hið ógjaldfæra váttryggingafélag er með heimaríki á Íslandi.

Um 3. mgr. Lagt er til að váttryggingafélag sem er í gjaldþrota- eða slitameðferð upplýsi tjónsuppgjörsmiðstöð þegar það greiðir bætur eða neitar bótaábyrgð. Það er gert svo tjónsuppgjörsmiðstöð hafi allar nauðsynlegar upplýsingar til að geta tekið ákvarðanir í tengslum við bótakröfur sem henni berast vegna ógjaldfærni váttryggingafélags.

Um 4. mgr. Lagt er til að tjónsuppgjörsmiðstöð skuli láta tjónþola í té rökstutt bótatilboð eða rökstutt svar ef bótakröfu er hafnað innan þriggja mánaða frá því hún var lögð fram. Hafi tjón einungis verið ákvarðað að hluta skal greiða bætur er varða þann hluta innan þriggja mánaða frá því tjónþoli samþykkir tilboðið.

Um 5. mgr. Lagt er til að Fjármálaeftirlitið birti ákvörðun, um gjaldþrota- eða slitameðferð váttryggingafélags á Íslandi, í Lögbirtingablaði og á vefsíðu sinni. Þá skal tjónsuppgjörsmiðstöð tryggja að sambærilegar stofnanir í öðrum aðildarríkjum séu tafarlaust upplýstar um þau fyrirmæli eða ákvörðun.

Um 6. mgr. Lagt er til tjónsuppgjörsmiðstöð skuli hafa samstarf við sambærilegar stofnanir í öðrum aðildarríkjum þegar það á við. Nauðsynlegt er að þær geti átt samstarf sín á milli og deilt upplýsingum vegna mála sem varða báðar stofnanir.

Um 7. mgr. Lagt er til að tjónsuppgjörsmiðstöð endurgreiði sambærilegri stofnun í öðru aðildarríki bætur sem stofnunin hefur greitt tjónþola umferðarslyss ef váttryggingafélagið sem váttryggði ökutækið er með heimaríki á Íslandi. Er það í samræmi við kröfur tilskipunarinnar.

Um 8. mgr. Lagt er til að tjónsuppgjörsmiðstöð geti krafist endurgreiðslu af sambærilegri stofnun í öðru aðildarríki ef váttryggingafélag sem er ógjaldfært er með heimaríki þar í landi og tjónsuppgjörsmiðstöð hefur greitt bætur til tjónþola.

Um 9. mgr. Lagt er til að tjónsuppgjörsmiðstöð geti gengið inn í kröfu tjónþola gagnvart ógjaldfæru váttryggingafélagi hafi tjónsuppgjörsmiðstöð greitt bætur til hans. Slík krafa skal ganga næst á undan kröfum skv. 113. gr. laga um gjaldþrotaskipti o.fl., nr. 21/1991. Er það í samræmi við 2. mgr. 161. gr. laga um váttryggingastarfsemi, nr. 100/2016 sem fjallar um váttryggingakröfur á hendur váttryggingafélagi sem er í slitameðferð. Í þessu felst að kröfur tjónsuppgjörsmiðstöðvar, vegna greiðslna til tjónþola, á hendur ógjaldfæru váttryggingafélagi eru rétt hærrí en almennar kröfur.

Um 8. gr.

Lagt er til að fyrirsögn VII. kafla verði breytt þannig að hún taki mið af nýju ákvæði um tjónsvottorð.

Um 9. gr.

Í greininni, sem byggir á 16. gr. tilskipunarinnar, er fjallað um tjónsvottorð. Tilgangur slíkra vottorða er m.a. að staðfesta fyrri tjón váttryggingartaka sem sækjast eftir að gera nýja váttryggingarsamninga. Váttryggingafélag skal afhenda váttryggingartaka tjónsvottorð innan 15 daga frá því beiðni berst. Þá skulu váttryggingafélög birta upplýsingar um hvernig tjónsvottorð hafa áhrif á útreikning á iðgjöldum. Mismunun á grundvelli þjóðernis eða fyrri búsetuaðildarríkis váttryggingartaka er óheimil.

Um 10. gr.

Í greininni er lagt til að felldur verði brott núgildandi f. liður 2. mgr. 25. gr. laganna sem kveður á um heimild til að víkja frá ákvæðum laganna um fébótaábyrgð og váttryggingu vegna akstursíþróttar og aksturskeppni. Ástæðan er tillaga frumvarpsins um að skýrt komi fram að lög um ökutækjatrýggingar eigi ekki við um akstursíþróttir og að fjallað verði áfram heildstætt um akstursíþróttir og váttryggingar í umferðarlögum og reglugerð um akstursíþróttir og aksturskeppni, nr. 507/2007. Þá er lagt til að bætt verði við þremur nýjum staflíðum sem kveða á um heimild ráðherra til að setja reglugerðir um nánari framkvæmd tiltekinna atriða.

Um f. lið. Lagt er til að ráðherra hafi heimild til að setja reglugerð um tryggingar fyrir ökutæki sem eru flutt inn án þess að vera skráð á Íslandi. Í 15. gr. tilskipunarinnar kemur fram að lítið skal svo á þegar ökutæki er sent frá einu aðildarríki til annars að aðildarríkið þar sem áhættan liggur teljist annað hvort skráningaraðildarríki, með hliðsjón af vali einstaklingsins sem ábyrgur er fyrir ábyrgðartryggingu þriðja aðila, eða viðtökuaðildarríki, um leið og

kaupandi samþykkir viðtöku sendingar, um 30 daga skeið, jafnvel þótt ökutækið hafi ekki verið skráð formlega í viðtökuaðildarríkinu.

Um g. lið. Lagt er til að ráðherra hafi heimild til að setja reglugerð um innleiðingu framkvæmdarreglugerða framkvæmdastjórnarinnar um form og innihald tjónsvottorðs. Með tilskipuninni eru gerðar samræmdar kröfur til sniðmáts tjónavottorða á EES-svæðinu. Framkvæmdastjórn ESB hefur gefið út reglugerð (ESB) 2024/1855 með sniðmáti tjónavottorða sem váttryggingafélög skulu notast við.

Um h. lið. Lagt er til að ráðherra hafi heimild til að setja reglugerð um innleiðingu framseldra reglugerða framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um lágmarksfjárhæðir bóta. Fjárhæðir bóta fyrir líkamstjón og munatjón eru uppfærðar og til að tryggja jafngilda lágmarksvernd tjónþola á EES-svæðinu til lengri tíma er í tilskipuninni samræmt endurskoðunarákvæði lágmarksfjárhæða. Hámarksfjárhæðir bóta vegna slysa mega ekki vera lægri en tilgreind lágmark en einstök ríki geta kveðið á um hærri fjárhæðir. Fjallað er um fjárhæðir bóta í 8. og 9. gr. laga um ökutækjatrýggingar en þar kemur fram að ráðherra sé heimilt að fengnum tillögum Fjármálaeftirlitsins að breyta váttryggingarfjárhæðum. Hefur sú heimild verið notuð margsinis. Hámarksbætur á Íslandi eru nú töluvert hærri en lágmarksfjárhæðir tilskipunarinnar og því óvíst hvort framseldar reglugerðir framkvæmdastjórnarinnar um lágmarksfjárhæðir bóta muni hafa gildi á Íslandi í framtíðinni.

Um 11. gr.

Í greininni sem byggir á 16. gr. a tilskipunarinnar er lagt til bætt verði við lögin nýju ákvæði sem veitir Seðlabanka Íslands heimild til að votta óháð samanburðartæki fyrir ökutækjatrýggingar. Í ákvæðinu eru tilgreind þau skilyrði sem þarf að uppfylla til að fá vottun frá Seðlabankanum, m.a. um rekstrarlegt sjálfstæði og gagnsæi rekstraraðila, hlutlæg viðmið, skýrt málfar, uppfærðar upplýsingar, aðgang allra tryggingafélaga og skilvirka leið til að tilkynna um rangar upplýsingar. Þá skal koma fram að niðurstöður séu ekki bindandi fyrir váttryggingafélög. Í ákvæðinu er einnig kveðið á um að Seðlabankinn skuli halda skrá yfir vottuð samanburðartæki, heimild til afturköllunar á vottun, ásamt heimild fyrir Seðlabankann að setja reglur um framkvæmd vottunar.

Um 12. gr.

Í greininni er lagt til að lögin taki gildi 1. janúar 2027. Váttryggingafélög þurfa tíma til að bregðast við nýjum kröfum, s.s. með breytingum á tölvukerfum vegna samræmdra tjónavottorða á EES-svæðinu.

Um 13. gr.

Í greininni er lögð til breyting á 6. mgr. 39. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Í málsgreininni er kveðið á um heimild ráðherra til að setja reglugerð um akstursíþróttir og aksturskeppni. Með tillögunni er gert skýrt að ráðherra hafi heimild til að fjalla um váttryggingarskyldu í tengslum við akstursíþróttir í reglugerð. Fjallað er um váttryggingarskyldu í tengslum við akstursíþróttir í 8. gr. reglugerðar um akstursíþróttir og aksturskeppni, nr. 507/2007.