|  |  |
| --- | --- |
|  | **MAT Á ÁHRIFUM LAGASETNINGAR\***  *– sbr. samþykkt ríkisstjórnar frá 10. mars 2017*  **\***umfjöllun um einstök efnisatriði misjafnlega ítarleg, eftir umfangi máls og eðli |
| **Málsheiti og nr.** | FJR18030059. Frumvarp til laga um ökutækjatryggingar |
| **Ráðuneyti** | Fjármála- og efnahagsráðuneytið |
| **Stig mats** | Frummat, sbr. 1. gr.  Endanlegt mat, sbr. 10. gr. |
| **Dags.** | 06.09.2018 |

|  |
| --- |
| 1. **Greining og mat á fjárhagslegum áhrifaþáttum fyrir ríkið** |
| 1. **Áætluð fjárhagsáhrif fyrir ríkið vegna helstu breytinga og ráðstafana sem felast í fyrirhugaðri lagasetningu, þar sem tilgreindir eru sérstaklega áhrifaþættir á fjárhag ríkissjóðs** 2. Fyrirhuguð lagasetning hefur engin fyrirséð fjárhagsáhrif á ríkissjóð. |
| 1. **Samræmi við útgjaldaramma og fimm ára fjármálaætlun – fjármögnun** |
| 1. **Hefur verið gert ráð fyrir þeim fjárhagsáhrifum á málaflokk sem leiða kunna af samþykkt frumvarpsins:** 2. í gildandi fjárlögum.  *Fyrirhuguð lagasetning hefur engin fyrirséð áhrif á gildandi fjárlög.* 3. í fjárlagafrumvarpi komandi árs.  *Fyrirhuguð lagasetning hefur engin fyrirséð áhrif á fjárlagafrumvarp komandi árs.* 4. í fimm ára fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar.  *Fyrirhuguð lagasetning hefur engin fyrirséð áhrif á fimm ára fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar.* 5. **Hafi ekki þegar verið gert ráð fyrir útgjöldum við verkefni, hvernig er þá ætlunin að finna þeim stað innan útgjaldaramma málaflokks t.d. með tilfærslu fjármuna eða með því að draga úr öðrum útgjöldum?** Á ekki við. 6. **Tengist einhver ný eða aukin tekjuöflun verkefninu?** Nei. |
| 1. **Efnahagsáhrif – áhrif á atvinnulíf, vinnumarkað og samkeppni** |
| 1. **Hagræn áhrif á heildareftirspurn og einstaka markaði – hagstjórnarsjónarmið.**  Fyrirhuguð lagasetning mun hafa nokkur áhrif á bifreiðaeigendur og tjónþola*.* Lagt er til að fyrningarreglur verði rýmkaðar. 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 tíu árum frá tjónsatburði. Áðurnefnd rýmkun fyrningarreglna felst í því að í frumvarpinu verður lagt til að fjögurra ára fyrningarfrestur eigi ekki við um bætur vegna líkamstjóns, heldur muni þær kröfur fyrnast á tíu árum frá tjónsatburði. Rökin fyrir þessari breytingu 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, en með því að miða upphaf fyrningarfrests við tjónsatburð er þeirri óvissu eytt. Um 1.300 einstaklingar á ári hafa slasast í umferðarslysum síðastliðin fimm ár. Líkt og áður sagði er markmið rýmkunar fyrningarreglna fyrst og fremst að eyða réttaróvissu, en rýmkunin hefur einnig þau áhrif að tjónþoli á bótakröfu í lengri tíma en áður, eða a.m.k. jafnlangan. Vátryggingafélag er því greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna í tíu ár frá tjónsatburði, óháð því hvort fjögur ár eru liðin frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Óvíst er þó að breytingin hafi mikil áhrif á vátryggingafélög, enda þótt ógerningur sé að vita hversu hátt hlutfall þeirra 1.300 einstaklinga sem árlega slasast í umferðarslysum leituðu eða hefðu viljað leita fullnustu kröfu sinnar eftir að fjögurra ára fyrningartímabilinu lauk en áður en tíu ár voru liðin frá tjónsatburði, þá má gera ráð fyrir að það sé afar lágt. M.ö.o. ekki er gert ráð fyrir teljandi mælanlegum áhrifum á greiðsluskyldu vátryggingafélaga þar sem réttarstaða eigenda ökutækja verður nánast hin sama og gildandi lög kveða á um. Ef hins vegar greiðsluskylda vátryggingafélaga eykst vegna þeirrar rýmkunar fyrningarreglna sem um ræðir þá er líklegt að félögin bregðist við með hærri iðgjöldum þar eð rýmkunin hefur víkkað bótasvið tryggingarinnar.  Í 12. gr. frumvarpsins er kveðið á um það nýmæli að lögboðið vátryggingariðgjald ökutækis ásamt vöxtum og kostnaði hvíli sem lögveð á ökutækinu og gengur því 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 undangengis dóms, sáttar eða fjárnáms. Lögveðið fellur ekki niður við eigendaskipti.  Lagt er til að í frumvarpinu verði reglur um réttarstöðu tjónþola en slíkt ákvæði er ekki í XIII. kafla gildandi umferðarlaga. 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. Að því marki sem breytingin þrengir bótasvið tryggingarinnar má ætla að hún stuðli að lægri iðgjöldum, en ljóst er að réttarstaða tjónþola er nánast sú sama og áður og bótasvið tryggingarinnar því hér um bil óbreytt. 2. **Áhrif á fyrirtækjaeftirlit og reglubyrði, hversu mörg fyrirtæki verða fyrir áhrifum og hvers konar fyrirtæki? Einföldun laga eða stjórnsýslu? Leitað umsagnar ráðgjafarnefndar um opinberar eftirlitsreglur? Sbr. lög nr. 27/1999.** Markmið fyrirhugaðrar lagasetningar er m.a. að gera skýrari gildandi lagaákvæði um lögmæltar ökutækjatryggingar og bótaábyrgð vegna tjóns af völdum vélknúinna ökutækja. T.a.m. 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. 3. **Samkeppnisskilyrði** 4. Líkur á því að fjöldi fyrirtækja á markaði takmarkist með beinum hætti vegna reglusetningar (líklegt ef aðgerðin felur í sér einhvers konar einkarétt, leyfiskerfi eða kvóta).  *Ekki er talið að fyrirhuguð lagasetning hafi bein áhrif á fjölda fyrirtækja á markaði.* 5. Líkur á því að fyrirtækjum á markaði fækki með óbeinum hætti vegna reglusetningar (líklegt ef aðgerðin felur í sér aukinn kostnað við inngöngu á markað eða tekur aðeins til hluta starfandi fyrirtækja).  *Sjá svar við C.3.c).* 6. Takmarkanir á möguleikum fyrirtækja til þess að mæta samkeppni vegna reglusetningar (líklegt ef aðgerðin hefur áhrif á verð fyrirtækja eða eðli vörunnar t.d. staðlar eða ef aðgerðin takmarkar sölusvæði, svigrúm til að auglýsa eða til að ákveða hvernig vara er framleidd.  *Í 10.gr. frumvarpsins er mælt fyrir um þá almennu skyldu eiganda að vátryggja ökutæki. Lagt er til að heimilt verði 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. Beri eigandi ökutækis alfarið ábyrgð á því að ökutæki sé með lögboðnar tryggingar má ætla að eigandi ökutækis kjósi að vátryggja ökutækið í eigin nafni fremur en að semja um að umráðamaður ökutækis vátryggi það. Hagkvæmnisrök benda þá til þess að eignaleigur kjósi að vátryggja öll ökutæki sín hjá einu og sama vátryggingafélaginu, sem er ekki ákjósanleg niðurstaða út frá samkeppnissjónarmiðum.* 7. Takmarkanir á frumkvæði fyrirtækja til að stunda samkeppni með virkum hætti vegna reglusetningar (líklegt ef aðgerðin felur í sér að fyrirtæki verði undanþegin samkeppnislögum eða ef fyrirtæki bera skyldu eða eru hvött til að skipta með sér hvers konar viðskiptalegum upplýsingum) *Ekki er talið að fyrirhuguð lagasetning takmarki frumkvæði fyrirtækja á markaði til að stunda samkeppni með virkum hætti að öðru leyti en því sem tekið er fram í lið C.3.c) hér að ofan.* |
| 1. **Önnur áhrif** |
| 1. **Áhrif á frjáls félagasamtök.**   Í frumvarpinu verður lagt til að Félag íslenskra bifreiðaeigenda og Samtök verslunar og þjónustu tilnefni sameiginlega aðila í endurkröfunefnd, í stað aðeins tilnefningar hins fyrrnefnda líkt og nú er. Hlutverk endurkröfunefndar er að ákveða hvort beita skuli endurkröfurétti vegna stórkostlegs gáleysis eða ásetnings þess sem ábyrgð ber á tjóni sem vátryggingafélag hefur bætt.   1. **Áhrif á jafnrétti kynjanna.**   Kynja- og jafnréttisáhrif lagasetningarinnar eru talin svo lítil að ekki er þörf á jafnréttismati.   1. **Áhrif á stjórnsýslu, s.s. hvort ráðuneyti og stofnanir eru í stakk búin til að taka við verkefni.** Ekki er gert ráð fyrir að fyrirhuguð lagasetning hafi áhrif á störf ráðuneyta, en meðal markmiða lagasetningarinnar er að setja ökutækjatryggingar í sérlög, m.a. vegna þess að málefni ökutækjatryggingar heyra undir annað ráðuneyti (fjármála- og efnahagsráðuneyti) en málefni umferðarökutækja (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti).  Áhrif fyrirhugaðrar lagasetningar á stofnanir eru óveruleg og stofnanir eru í stakk búnar til að takast á við þær breytingar sem lagasetningin mælir fyrir um. Þannig er lagt til að kveðið verði á um lok vátryggingar og vanskil en ákvæði þar að lútandi eru ekki í XIII. kafla gildandi umferðarlaga. Ef vátrygging vegna skráðs vélknúins ökutækis fellur úr gildi skal viðkomandi vátryggingafélag senda tilkynningu þess efnis til Samgöngustofu þá þegar. Er hér um lítillega breytta framkvæmd að ræða þar sem í gildandi reglugerð um lögmæltar ökutækjatryggingar er gert ráð fyrir að félag sendi Samgöngustofu tilkynningu þremur mánuðum eftir gjalddaga iðgjalds. Fyrirséð er því að tilkynningum til Samgöngustofu kunni að fjölga verði frumvarpið að lögum.  Verði frumvarp þetta samþykkt munu verða ný heildarlög um lögmæltar ökutækjatryggingar. Lagt er til að Fjármálaeftirlitinu verði falið eftirlit með framkvæmd laganna að því er varðar eftirlitsskylda aðila skv. lögum nr. 87/1998, um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi. Fjármálaeftirlitið mun ekki hafa eftirlit með starfsemi Samgöngustofu. |
| 1. **Niðurstaða mats – með vísun í fylgiskjöl ef við á** |
| 1. **Samandregin niðurstaða fjárhagsáhrifa fyrir ríkissjóð – heildarútkoma varðandi tekjur, gjöld, afkomu og efnahag.** Fyrirhuguð lagasetning hefur engin fyrirséð áhrif á fjárhag ríkissjóðs. 2. **Önnur áhrif en bein fjárhagsáhrif, álitamál eða fyrirvarar sem ástæða þykir til að vekja athygli á.** Á ekki við. 3. **Samfélagslegur ávinningur veginn á móti kostnaði og fyrirhöfn (ekki gerð krafa um tölulegt mat).** Samfélagslegur ávinningur af fyrirhugaðri lagasetningu stafar e.t.v. fyrst og fremst af því að fyrningarfrestur bótakröfu vegna líkamstjóns verður tíu ár frá tjónsatburði. Fyrningarfresturinn er þar með mun skýrari en áður og réttaróvissu þar með eytt. Gert er ráð fyrir að rýmkun fyrningarfrests vegna líkamstjóna hafi óveruleg áhrif á greiðsluskyldu vátryggingafélaga, ef einhver, |
| 1. **Til útfyllingar vegna endanlegs mats – breytingar frá frummati** |
| 1. **Voru áform um lagasetninguna ásamt frummati á áhrifum kynnt fyrir FJR?** 2. **Eru helstu efnisatriði frumvarpsins óbreytt/lítið breytt frá þeim tíma?** 3. **Ef gerðar hafa verið breytingar umfram það, sbr. það frummat á áhrifum frumvarpsins sem áður var kynnt, hverjar eru þær og hver eru fjárhagsáhrifin?** |