

Fjármála- og efnahagsráðuneytið
Arnarhvoli við Lindargötu
101 Reykjavík
(lagt fram á samráðsgátt)

Reykjavík, 2. mars 2026

Bls. | 1

Efni: Drög að frumvarpi til laga um breytingar á lögum um ökutækjatrýggingar

Hinn 20. febrúar 2026 lagði Fjármála- og efnahagsráðuneytið fram á samráðsgátt stjórnvalda drög að frumvarpi til laga um breytingu á lögum um ökutækjatrýggingar frumvarpsdrögin hafa verið tekin til skoðunar á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu, hér eftir samtökin, og þykir ástæða til að koma eftirfarandi á framfæri.

Tillaga um brottfall síðasta málsliðar 12. gr. laga um ökutækjatrýggingar

SVP leggja til að síðasti málsliður 12. gr. laga um ökutækjatrýggingar verði felldur brott, þ.e. að ákvæðið verði með eftirfarandi hætti:

„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 tvö ár frá gjalddaga nema gjöldum til ríkissjóðs. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjármáms. Lögveðið fellur ekki niður við eigendaskipti.“

Samtökin telja að fyrirkomulagið um að lögveð falli ekki niður við eigendaskipti sé í raun tímaskekkja, enda rekur það sögu sína a.m.k. aftur til laga nr. 48/1994. Aðstæður eru í dag allt aðrar og skráning ökutækjaskipta orðin miðlæg rafræn skráning hjá Samgöngustofu. Kerfislægur vandi skapast hins vegar ef bifreið er seld, og ógreidd gjöld hvíla á henni sem lögveð. Í slíkum tilvikum veit nýi eigandinn ekki af þessum gjöldum. Nýi eigandinn er enda ekki skuldarinn og fær því ekki tilkynningu um ógreidda skuld. Að auki næsta ómögulegt fyrir eigandann að fá upplýsingar um skuldina, enda fjárhagsleg málefni annars aðila og veðið, þótt lögveð sé, er ekki skráð á bifreiðina.

Einu aðilarnir sem hafa nokkra yfirsýn yfir þessi mál, eru kröfuhafar skuldarans. Þar er um að ræða tryggingafélögin, sem hafa fengið til sín hin lögboðnu viðskipti. Verði fallið frá lögveði við eigendaskipti, eru það tryggingafélögin sem standa uppi með kostnaðinn af því að innheimta skuldina.

Í núverandi ástandi er það hins vegar nýr eigandi, sem kann að vera ungt fjölskyldufólk, sem fyrirvaralaust fær tilkynningu um að fjölskyldubifreiðin er á leiðinni að vera andlag aðfarargerðar. Nýja eigandanum er þá uppálagt að greiða skuld þriðja manns til að losa lögveð af fjölskyldubílnum og sækja svo féð til upphaflegs skuldara.

Í 5. kafla frumvarpsdraga segir um umsögn SVP:

„Í umsögn SVP 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.“

SVP fagna því að ráðuneytið hafi tekið umsögn samtakanna til skoðunar og sýni þeim umtalsverðan skilning. Samtökin telja að skilja megi framangreindar athugasemdir í greinargerð frumvarpsdraga sem svo að frekari rökstuðnings sé óskað. Samtökin þakka það tækifæri til að koma á framfæri eftirfarandi frekari rökstuðningi.

Raunverulegar afleiðingar – ekki fræðileg hættu

Því má halda til hags að framangreind atvikalýsing um ungt fólk sem skyndilega fær tilkynningu um að fjölskyldubifreiðin er á leið á uppboð er ekki tilbúningur. Fyrir u.þ.b. tveimur árum fjallaði fréttastofa RÚV um ungt fólk sem var kafið um rúmlega 300.000- krónur vegna tryggingaskuldar í kjölfar þess að hafa keypt sér notaðan bíl.¹

Þá hafa samtökin einnig fengið upplýsingar um tilvik sem ekki rataði í fjölmiðla. Um var að ræða erfingja sem voru í þeirri stöðu að dánarbú nákomins var í umsjá sýslumanns, en út úr dánarbúinu hafði verið seld bifreið. Níu mánuðum seinna fékk einstaklingurinn sem keypt hafði bifreiðina út úr dánarbúinu tilkynningu um að til stæði að bjóða bifreiðina upp. Enginn hafði vitað af því hvernig ástatt var fyrir málinu, hvorki kaupandi né aðstandendur hins látna. Ekki vissi embætti sýslumanns heldur hvernig málið stóð og hlýtur það að vera til marks um hversu ógagnsætt núverandi kerfi er. Að endingu kom í ljós að krafan sem lá til grundvallar uppboðs var svokallað viðbótariðgjald, sem var í raun sjálfsábyrgðin. Hér virðist því sem tryggingafélagið í þessu tilfelli hafi nýtt þessa heimild með rýmri hætti en ætla má af hefðbundnum lestri 12. gr. Af þessu má berlega sjá að það virðist með engu móti mögulegt að hafa eftirlit með því að tilvik sem þessi komi ekki upp.

Samkvæmt framangreindu, telur ráðuneytið að leggjast þurfi í nánari skoðun á afleiðingum þess að ákvæðinu verði breytt á þann veg sem samtökin leggja til. Samtökin eru á öndverðum meiði því afleiðingarnar eru nokkuð auðveldlega fyrirséðar, hvað varðar aukið réttaröryggi einstaklinga og grandlausra þriðju aðila. Þær eru einnig fyrirséðar um að tryggingafélögum yrði ekki lengur mögulegt að bæta eftirlitslaust við lögveðið svokölluðum viðbótariðgjöldum

Án lögveðs, sem leggst á grandlaust fólk með framangreindum afleiðingum, mun staða tryggingafélaga vera með sama hætti og hvað varðar aðrar kröfur. Krafan hverfur ekki, frekar

¹ <https://www.ruv.is/frettir/innlent/2024-05-02-rukkud-um-gamla-tryggingaskuld-fyrri-eiganda-efrir-bilakaup-411751>

en aðrar kröfur. Og tryggingafélögin hafa á að skipa umtalsverðum fjölda starfsfólks, þar af margt sem hefur umtalsverða þekkingu á meðhöndlun krafna.

Í ljósi þess að samtökin hafa sýnt fram á með óyggjandi hætti raunverulegar neikvæðar afleiðingar af núverandi fyrirkomulagi fyrir venjulegt fólk sem hefur ekkert unnið sér til saka annað en að grandlaust kaupa sér bifreið, telja samtökin eðlilegt að sönnunarbyrðin hvíli á stjórnvöldum ætli þau að viðhalda óbreyttu ástandi.

Bls. | 3

Hafa ber þá í huga að þau rök sem helst hefur verið teft fram gegn breytingu, eru þau að mögulega geti eigendur bifreiða komist hjá greiðslu iðgjalda með því að færa skráningu á tengdan aðila. Með öðrum orðum þá virðast helstu rökin gegn breytingu felast í óljóstri kenningu um mögulega sviksemi. Þegar þeim ímyndaða sviksemismöguleika er stillt upp við hlið raunverulegra dæma, teiknast upp eftirfarandi mynd: Lög um ökutækjategyggingar standa vörð um hagsmuni tryggingafélaga sem myndu eftir sem áður eiga fyllilega gilda og réttmæta kröfu á skuldara, vegna þess að möguleiki er fyrir hendi á því að skuldari myndi véla nákominn til að taka þátt í sviksamri háttsemi. Til að vernda þá hagsmuni, er hagsmunum venjulegs fólks fórnað, með þeim afleiðingum að það sama fólk þarf að greiða skuldir annarra og mögulega standa straum af lögfræðikostnaði því tengdu. Að ónefndu því tilfinningalega álagi sem hlýst af því að fá tilkynningu um að bifreið fjölskyldunnar sé á leið á uppboð.

Að endingu virðist því löggjöfin að óbreyttu telja það betur endurspeglar sanngirni að þessir einstaklingar eigi að standa straum af því að innheimta hin vangoldnu gjöld af upphaflegum eiganda bifreiðarinnar, frekar en fyrirtæki sem sýsla með kröfur og fjármuni alla daga. Hin sömu fyrirtæki og hafa fengið viðskipti til sín vegna hinnar lögboðnu tryggingar. Samtökin telja að þarna sé ekki á ferðinni sanngjarnt fyrirkomulag, heldur tímaskekkja, sem full rök standa til að leiðrétta. Í því samhengi er full ástæða til að geta þess á að í nefndaráli um frumvarp til kílómetragjalds var fallist á þau sjónarmið að erfitt gæti orðið í framkvæmd fyrir nýjan eiganda ökutækis að vita hvort lögveð hvíldi á bifreið.² Tímaskekkjan um lögveð í bifreiðum hefur með öðrum orðum verið viðurkennd.

Aukins gagnsæis er þörf ef lögveði er viðhaldið

Verði ekki fallist á að fella lokamálslið 12. gr. brott, leggja samtökin til að fundin verði önnur leið til að tryggja betur hagsmuni neytenda. Hvort farin verði sú leið að tryggingafélögum eða Samgöngustofu verði gert að halda úti aðgengilegri upplýsingasíðu um vangoldin lögboðin iðgjöld, sem bifreiðasalar hafi aðgang að við undirbúning viðskipta, eða hvort önnur leið verði fyrir valinu, lýsa samtökin sig reiðubúin til að hafa samráð um.

Samtökin leggja til að síðasti málsliður 12. gr. verði felldur brott. Markmið breytingarinnar er að tryggja réttaröryggi kaupenda ökutækja og koma í veg fyrir að þeir beri fjárhagslega ábyrgð á vanskilum fyrri eigenda sem þeir höfðu hvorki vitneskju um né raunhæfa möguleika á að kanna.

² <https://www.althingi.is/alttext/pdf/154/s/1872.pdf>

Virðingarfyllt,
f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

Bls. | 4

Kristinn Már Reynisson

Kristinn Már Reynisson

lögfræðingur