

**Statsrådets skrivelse till Riksdagen med anledning av kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (*femte direktivet om motorfordonsförsäkring*)**

I enlighet med 96 § 2 mom. grundlagen översänds till riksdagen Europeiska gemenskapernas kommissions förslag av den 7 juni 2002 till ett direktiv av Europaparlamentet och rådet om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG, 90/232/EEG och direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 29 augusti 2002

Social- och hälsovårdsminister *Maija Perho*

Biträdande avdelningschef Katriina Lehtipuro

**FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM ÄNDRING AV RÅDETS DIREKTIV 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG, 90/232/EEG OCH DIREKTIV 2000/26/EG OM ANSVARFÖRSÄKRING FÖR MOTORFORDON; KOM(2002)244 SLUTLIG 2002/0124 (COD)**

## 1. Allmänt

I Europeiska unionens lagstiftning ingår i dagens läge fyra direktiv om motorfordonsförsäkring. Behovet av en översyn och modernisering av motorfordonsförsäkringsdirektiven bekräftades vid det omfattande samråd som kommissionen inledde under 1999 och som omfattade nationella myndigheter, försäkringsbranschen och grupperingar som företräder försäkrade och skadelidande. I juli 2001 antog Europaparlamentet en resolution i vilken det rekommenderades att ett femte motorfordonsförsäkringsdirektiv skulle antas. Detta förslag till direktiv är kommissionens svar på denna resolution.

I förslaget till direktiv föreslås att vissa bestämmelser i de direktiv om motorfordonsförsäkring som antogs på 1970- och 1980-talen skall moderniseras. Dessutom föreslås att upptäckta brister skall rättas till och att man skall finna lösningar på vissa problem, såsom rätten för personer som tillfälligt tjänstgör och bor utomlands att teckna försäkring, svårigheten att få kortfristig försäkringsskydd när man köper bil i en annan medlemsstat, det ökade behovet av att fotgängare och cyklister skall omfattas av motorfordonsförsäkringen och svårigheten att få skadeintyg när en försäkringstagare byter försäkringsföretag. Fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring (2000/26/EG) är endast tillämpligt på reglering av trafikolyckor som inträffar utanför den medlemsstat där den skadelidande är bosatt. Med detta arrangemang strävar man efter att säkerställa att skadelidande som råkat ut för en skada i en annan medlemsstat ersätts snabbt och efter att upprätta ett effektivt ersättningssystem

med ett minimum av rättsliga kostnaderna. Det föreslås nu att detta arrangemang skall utvidgas så att det omfattar alla trafikolyckor oavsett vilket den skadelidandes hemland är.

## 2. Förslagets huvudsakliga innehåll

### *Tillfälliga registrerings skyltar (artikel 1.1 a)*

Definitionen av det "territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande" i artikel 1.4 i första direktivet om motorfordonsförsäkring (72/166/EEG) avser territoriet i den stat vars registrerings skylt fordonet bär. I definitionen anges dock inte om registrerings skylten skall vara tillfällig eller permanent. Det har i vissa fall varit svårt att finna försäkringsskydd för bilar med tillfälliga registrerings skyltar i den medlemsstat där de är registrerade. För att undvika att denna bestämmelse feltolkas föreslås att definitionen ändras så att den innehåller en uttrycklig hänvisning till tillfälliga registrerings skyltar.

### *Fordon utan registrerings skylt eller med felaktig skylt (artikel 1.1 b)*

När en trafikolycka orsakas av ett fordon som saknar registrerings skylt eller är felskyldad kan fastställandet av "det territorium inom vilket fordonet är normalt hemmahörande" ibland medföra problem. Council of Bureaux, samordningsorganet för systemet med gröna kort, har föreslagit att, när det gäller fordon utan registrerings skylt eller med en skylt som inte hör till fordonet, skall i skaderegleringssyfte det territorium där fordonet normalt är hemmahörande vara territoriet i den medlemsstat där trafikolyckan inträffade.

### *Försäkringskontroller (artikel 1.2)*

Genom artikel 2 i första direktivet om motorfordonsförsäkring avskaffades kontrollen av gröna kort för fordon som normalt är hemmahörande i en medlemsstat vid inresa i en annan medlemsstat. Det har rätt viss förvirring rörande räckvidden av ordet "stickprovskontroll" i artikel 2.1. I förslaget vill man klargöra denna fråga och det föreslås att försäkringskontroller av trafiken inom gemenskapen skall kunna vara motiverade på vissa villkor av skäl som har samband med den allmänna ordningen (t.ex. efter en olycka eller ett tillbud). Villkoren skall vara att kontrollerna inte är systematiska eller diskriminerande och att deras egentliga syfte inte är försäkringskontroll.

### *Undantag från kravet på försäkring av vissa fordon (artikel 1.3)*

Enligt artikel 4 i första direktivet om motorfordonsförsäkring får medlemsstaterna från den obligatoriska försäkringen undanta särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt, förutsatt att sådana undantagsregler meddelas av den berörda staten till övriga medlemsstater och till kommissionen. Enligt punkt b i artikeln får en medlemsstat från kravet på obligatorisk försäkring undanta "särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt", dvs. vissa fordon med låg maximihastighet och vissa motordrivna maskiner. Det finns inget krav på att medlemsstaten skall garantera skadeersättningen till skadelidande vid olyckor som orsakas av dessa fordon i en annan medlemsstat. Enligt denna punkt får medlemsstaterna vid gränsen kontrollera att förarna av dessa fordon innehar grönt kort eller har ingått avtal om gränsförsäkring. Det föreslås att undantaget från försäkringskravet skall upphävas eftersom sådana försäkringskontroller som avses i artikel 4b till följd av Schengenavtalet inte längre är tillåtna vid gemenskapens inre gränser.

### *Översyn av minimibeloppen för täckningskapaciteten (artikel 2)*

De nu gällande minimibeloppen för den obligatoriska försäkringen i andra direktivet om motorfordonsförsäkring (84/5/EEG) är för personskador 350 000 euro för en skadelidande och 500 000 euro per försäkringsfall med mer än en skadelidande, för saksador 100 000 euro för varje skadehändelse och för personskador och saksador 600 000 euro för varje skadehändelse. De gällande minimibeloppen har aldrig justerats sedan direktivet antogs. Det föreslås att ansvarsbeloppen med anledning av inflationen skall höjas till 1 000 000 euro för varje skadelidande vid personskador och till 500 000 euro för varje försäkringsfall vid saksador, oavsett antalet skadelidande.

### *Begränsning av ersättningen för olyckor som orsakats av oidentifierade fordon (artikel 2)*

Fjärde stycket i artikel 1.4 i andra direktivet om motorfordonsförsäkring innehåller ett undantag med stöd av vilket medlemsstaterna får begränsa eller utesluta utbetalningen av ersättning som gäller saksador orsakade av oidentifierade fordon. Detta undantag är motiverat "med hänsyn till risken för bedrägeri". Det föreslås att rätten att begränsa ersättningen avlägsnas i fall då samma olycka har resulterat i saksador och betydande personskador och bedrägeririsen därför är försumbar. Medlemsstaterna bör i den nationella lagstiftningen fastställa en definition av begreppet "betydande personskador".

### *Ordningen för representanter för tjänstetillhandahållaren (artikel 3)*

Det föreslås att artikel 12a.4 i andra direktivet om motorfordonsförsäkring (88/357/EEG) ändras för att det skall bli möjligt för filialer till försäkringsföretag att fungera som representanter vid det fria tillhållandet av tjänster. Förslaget motsvarar praxis gällande andra slag av försäkringsverksamhet.

Skyddet för passagerare som kände till, eller borde ha känt till, att föraren var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel (artikel 4.1)

I flera medlemsstater har en tolkning gjorts enligt vilken en passagerare kan uteslutas från skyddet på den grunden att han visste, eller borde ha vetat, att föraren var påverkad

av alkohol eller något annat berusningsmedel. Att beröva passagerare skydd under sådana omständigheter skulle klart strida mot EG-domstolens praxis. Det föreslås att det i 1 artikeln i tredje direktivet om motorfordonsförsäkring (90/232/EEG) skall inkluderas en förtydligande bestämmelse enligt vilken en passagerare inte får uteslutas från skyddet på grund av att han visste, eller borde ha vetat, att föraren var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel när trafikolyckan inträffade. Att passagerare i sådana fall skall omfattas av den obligatoriska motorfordonsförsäkringen påverkar inte ett eventuellt ansvar som de kan ha ådragit sig enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen eller nivån på skadestånd till följd av en viss olycka. Dessa frågor skall avgöras av de nationella domstolarna.

#### *Fotgängare och cyklister (artikel 4.2)*

Det föreslås att det i andra direktivet om motorfordonsförsäkring skall införas en ny bestämmelse i syfte att inlemma personskadorna som fotgängare och cyklister lider vid olyckor med fordon inblandade bland de skador som omfattas av fordonsförsäkringen. Sådana skador bör omfattas av den obligatoriska motorfordonsförsäkringen oavsett om föraren varit vållande eller ej. Så är fallet i Finlands gällande lagstiftning. Denna täckning genom den obligatoriska motorfordonsförsäkringen påverkar inte fastställande av fotgängarens eller cyklistens grad av ansvar i en enskild trafikolycka eller nivån på ett eventuellt skadestånd. Detta måste avgöras enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen och av de nationella domstolarna.

#### *Tillfälliga vistelser i andra medlemsstater (artikel 4.3)*

Svårigheterna att få en försäkring för en tillfällig vistelse utomlands, något som beror på den praxis som följs av vissa försäkringsföretag, strider mot artikel 2 första strecksatsen i tredje direktivet om motorfordonsförsäkring, enligt vilken medlemsstaterna är skyldiga att säkerställa att alla avtal om obligatorisk

ansvarsförsäkring för motorfordon omfattar hela gemenskapens territorium på grundval av en enda premie. Det föreslås att direktiven skall ändras så att en försäkrad som tillfälligt flyttar till en annan medlemsstat, av privata eller yrkesmässiga skäl, inte kan fräntas sitt försäkringsskydd.

#### *Försäkringsskydd för importerade fordon (artikel 4.4)*

Det har förekommit problem vid försäkring av nya eller begagnade bilar när bilen köps i en medlemsstat och den importerats till en annan medlemsstat. I förslaget föreslås en lösning på detta problem. Den importerande medlemsstaten skall enligt förslaget under trettio dagar från leverans anses vara det territorium inom vilket fordonet är normalt hemmahörande. Då kan försäkringsföretag i denna medlemsstat täcka risken under denna tidsperiod utan att behöva uppfylla de villkor som föreskrivs i direktiven när det gäller fritt tillhandahållande av tjänster. Detta skulle göra det lättare att skaffa försäkringsskydd för de första trettio dagarna efter leveransen och göra det möjligt för köparen att importera och låta registrera fordonet under denna tid.

#### *Uppgifter om skadehistorik från försäkringsföretag (artikel 4.4)*

Om en försäkringstagare vid avtalstidens utgång beslutar att ingå ett nytt avtal med ett försäkringsföretag som är etablerat i en annan medlemsstat (eftersom han ändrat bosättning eller önskar gränsöverskridande försäkring) kan det visa sig svårt att få det tidigare företaget att lämna ett intyg om inträffade skadehändelser. Om han inte kan styrka sin skadehistorik under tiden för det tidigare avtalet, kan han ofta inte förhandla sig fram till bästa pris hos det nya försäkringsföretaget.

Det föreslås därför att det i direktiven skall föreskrivas en skyldighet för försäkringsgivare att överlämna ett sådant intyg om skadehistorik när ett avtalsförhållande upphör.

#### *Självrisk (artikel 4.4)*

För ett effektivt skydd av skadelidande krävs att, när det gäller den obligatoriska försäkringen, bestämmelser om självrisk i

nationell lagstiftning eller enligt avtal inte kan genomdrivas mot olycksoffer. Det föreslås att dessa självrisker borde tillåtas endast inom ramen för relationen mellan försäkrad och försäkringsgivare.

#### *Rätt till direktanspråk (artikel 4.4)*

Genom denna bestämmelse utvidgas den rätt till direktanspråk som föreskrivs i artikel 3 i fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring till att omfatta parter som har lidit sakskada eller personskada i varje form av trafikolycka.

#### *Skaderegleringsrepresentanter och förfarandet med motiverat ersättningsanbud (artikel 4.4)*

Genom denna bestämmelse utvidgas det förfarande med motiverat ersättningsanbud som avses i artikel 4.6 i fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring till alla former av trafikolyckor. Eftersom varje försäkringsföretag, om detta förfarande skall fungera korrekt, måste ha skaderegleringsrepresentanter i alla medlemsstater och redan, till följd av fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring, är skyldiga att utse sådana, utökas dessutom i förslaget dessa representanters uppgifter så att de kan handha varje slag av trafikolycka som vållas av ett fordon som omfattas av den obligatoriska försäkringen.

#### *Informationscentrum (artikel 4.4)*

För att göra det lättare för den skadelidande parten att ansöka om ersättning föreslås att uppgifterna för de informationscentrum som föreskrivs i det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring utvidgas så att de bör tillhandahålla information i fråga om alla former av olyckor orsakade av fordon som omfattas av obligatorisk försäkring.

#### *Uteslutande av hänvisningar till en upphävd artikel (artikel 5)*

Genom artikel 5 i förslaget upphävs artikel 4b i första direktivet om motorfordonsförsäkring, som avser vissa fall då undantag kan ges från kravet på motorfordonsförsäkring. Hänvisningarna till denna punkt i artikel 5 i fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring bör därför utgå.

### **3. Verknningar på lagstiftningen i Finland**

Förslaget kommer att gälla trafikförsäkringslagen (279/1959) och trafikförsäkringsförordningen (324/1959). Största delen av ändringarna har inga verknningar på Finlands trafikförsäkringssystem eftersom de antingen stämmer överens med Finlands trafikförsäkringslagstiftning eller förtydligar de existerande direktiven. Däremot föranleder kravet på obligatorisk försäkring för arbetsmaskiner för gårdsbruk och släpvagnar att man blir tvungen att registrera och trafikförsäkra uppskattningsvis 200 000-500 000 fordon i onödan. Sådana gränsövergångssituationer som avses i förslaget och som kräver försäkring förekommer i praktiken inte i Finland. Den föreslagna ändringen av hur försäkringsskydd för importerade bilar ordnas vore betydande och positiv åtminstone för bilhandeln och konsumenterna och det föreslagna genomförandet föranleder inte några legislativa eller försäkringstekniska problem. Det kan vara problematiskt att låta saksador som orsakats av oidentifierade fordon omfattas av trafikförsäkringen även om förutsättningen för ersättning är att den skadelidande lidit betydande personskador till följd av samma olycka. Bedrägeri är möjligt i sådana fall då fordonet har kört av vägen på grund av att föraren själv gjort ett fel och försöker få det att se ut som om olyckan skulle ha orsakats av ett oidentifierat fordon.

### **4. Statsrådets ståndpunkt**

I det preliminära skedet av beredningen har Finland i huvudsak understött kommissionens förslag eftersom de skapar klarhet och enhetlighet i systemet med motorfordonsförsäkring och förbättrar skyddet för de skadelidande. Finland stävar dock efter att sörja för att man i fråga om de fordon som avses i § trafikförsäkringsförordningen skall finna en lösning som inte kräver registrering och försäkring av hundratusentals fordon, framför allt arbetsmaskiner för gårdsbruk. Till skadeersättningen för saksador som orsakats av oidentifierade fordon förhåller

sig Finland än så länge avvärjande eftersom risken för bedrägeri är stor i samband med sådana olyckor. Även om Finland understöder en harmonisering av försäkringsskyddet för fotgängare och cyklister i medlemsländerna och ett förtydligande av tolkningen av direktivet

som gäller försäkringsskyddet för passagerare som åker med en berusad person strävar Finland efter att försäkra sig om att det fortfarande skall vara möjligt att tillämpa bestämmelserna om medverkan och regress inom ramen för de gränser som fastställs i den nationella lagstiftningen.