

U 53/2018 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktivet 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (*direktiv om ändring av motorfordonsförsäkringsdirektivet*)

Enligt 96 § 2 mom. i grundlagen sänds Europeiska kommissionens förslag av den 25 maj 2018 om Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktivet 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet samt en promemoria om förslaget till riksdagen.

Helsingfors den 27 juni 2018

Social- och hälsovårdsminister Pirkko Mattila

Regeringssekreterare Milla Mustamäki

SOCIAL- OCH
HÄLSOVÄRDSMINISTERIET

PROMEMORIA EU/2018/1097
18.6.2018

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM ÄNDRING AV DIREKTIVET 2009/103/EG OM ANSVARFÖRSÄKRING FÖR MOTORFORDON OCH KONTROLL AV ATT FÖRSÄKRINGSPLIKTEN FULLGÖRS BETRÄFFANDE SÅDAN ANSVARIGHET COM(2018) 336

1 Förslagets bakgrund och syfte

Kommissionen lade den 24 maj 2018 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet COM(2018) 336 final (nedan benämnt förslaget).

Europeiska unionens lagstiftning om motorfordonsförsäkring har utvecklats stegvis. I det senaste direktivet angående motorfordonsförsäkringar 2009/103/EG (nedan benämnt direktivet) kodifierades fem tidigare direktiv om motorfordonsförsäkringar, av vilka det första var från 1972. Syftet med direktivet är att skydda offren för trafikolyckor och samtidigt möjliggöra fri rörlighet för fordon inom unionen. I direktivet finns bestämmelser om bland annat skyldigheten att försäkra ett fordon med en ansvarsförsäkring som är giltig överallt inom unionen på grundval av en enda premie. I direktivet fastställs också ett obligatoriskt minimibelopp på den försäkringstäckning som motorfordonsförsäkringen måste ge i händelse av personskada och sakskada. I direktivet ingår ett förbud för medlemsstaterna mot att utföra systematiska kontroller av försäkringens giltighet för fordon som är hemmahörande i en annan medlemsstat. Direktivet förpliktar medlemsstaterna att inrätta garantifonder för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av oförsäkrade eller oidentifierade fordon. I direktivet finns dessutom bestämmelser om försäkringstagarens rätt att få ett intyg över sin skadehistorik under de senaste fem åren från sitt försäkringsbolag.

I Finland har direktiven om motorfordonsförsäkringar verkställts i trafikförsäkringslagen (460/2016). Direktivet om motorfordonsförsäkringar är till största delen ett direktiv som grundar sig på så kallad minimiharmonisering, det vill säga det är möjligt för medlemsstaterna att på nationell nivå fastställa ett bättre försäkringsskydd än det som krävs i direktivet. Trafikförsäkringslagen i Finland garanterar på många sätt ett bättre skydd än miniminivån i Europa, bland annat genom att ersätta skada som drabbat föraren av ett fordon som förorsakat en trafikolycka samt kräva ett högre minimibelopp på försäkringstäckning.

I kommissionens arbetsprogram för 2016 uppgavs att direktivets verkningsfullhet, effektivitet och konsekvens skulle utvärderas. Enligt utvärderingen fungerar direktivet huvudsakligen bra, men vissa punkter kräver ändringar. Vidare meddelade kommissionen i sin handlingsplan om finansiella tjänster för konsumenter som publicerades i mars 2017 att man kort efter att utvärderingen slutförts skulle besluta om eventuella ändringar för att förbättra skyddet för personer som drabbas av trafikolyckor i fall där försäkringsbolaget är insolvent samt för att förbättra det gränsöverskridande erkännandet av intyg om skadehistorik. Kommissionen ordnade också ett offentligt samråd om direktivet, som ägde rum mellan juli och oktober 2017.

2 Förslagets huvudsakliga innehåll

2.1 Direktivets tillämpningsområde

En precisering av direktivets tillämpningsområde föreslås. EU-domstolen har tagit ställning till direktivets tillämpningsområde i rättsfallen Vnuk (C-162/13), Rodrigues de Andrade (C-514/16) och Torreiro (C-334/16). Enligt domstolen omfattar tillämpningsområdet för direktivet om motorfordonsförsäkringar användning av ett fordon som överensstämmer med den sedvanliga användningen som transportmedel, oavsett den terräng där användningen sker och om fordonet är stillastående eller i rörelse. På grund av rättssäkerheten ska rättspraxisen kodifieras så att till direktivet om motorfordonsförsäkringar läggs en definition av begreppet användning av fordon. I förslaget konstateras också att nya typer av motorfordon, såsom eldrivna cyklar, segways och elskotrar, redan omfattas av begreppet fordon i direktivet. Dessa nya typer av elektriska motorfordon kan ge upphov till olyckor när de används i trafiken och de skadelidande måste då kunna få skydd och ersättning. I kommissionens förslag konstateras också att direktivet ger medlemsstaterna befogenhet att efter eget gottfinnande undanta lätta eldrivna fordon från försäkringsskyldigheten, om en garantifond ersätter de skador som fordonen orsakat.

2.2 Försummelse av försäkringsskyldighet

Enligt gällande regelverk ska medlemsstaterna inte utföra kontroller av trafikförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelandets territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Förbudet grundar sig på att kontrollen av om en giltig försäkring finns tidigare har krävt att fordonet stoppas och därför utgjort ett hinder för den fria rörligheten för personer. Utvecklingen av ny teknik möjliggör kontroller av försäkringen utan att fordonen behöver stanna, exempelvis med hjälp av igenkänning av nummerplåtar.

Enligt förslaget får medlemsstaterna i fortsättningen utföra kontroller av försäkringens giltighet förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, och utförs som en del av en kontroll som inte uteslutande syftar till att verifiera försäkringen, eller utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet och inte kräver att fordonet stannar.

2.3 Minimibelopp på försäkringstäckning

I direktivet finns bestämmelser om minimibelopp på försäkringstäckning som motorfordonsförsäkringen ska ersätta. Även om direktivet syftar till att införa samma minimibelopp för försäkringstäckning i alla EU:s medlemsstater finns det för närvarande 13 medlemsstater där minimibeloppen är lägre än de högre belopp som föreskrivs i direktivet. I det gällande direktivet fastställs olika referensdatum för den periodiska omräkningen av minimibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater, vilket leder till olika minimibelopp för täckningen i olika medlemsstater. Detta beror på övergångsperioderna som har använts av medlemsstaterna. För att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för skadelidande i hela unionen bör dessa minimibelopp harmoniseras och en enhetlig översynsklausul bör införas med Eurostats harmoniserade konsumentprisindex som referensvärde, samt procedurregler som styr översynen och fastställer en enhetlig tidsram för den.

Enligt förslaget bör motorfordonsförsäkringen täcka personskador för minst 6 070 000 euro per olycka, oavsett antalet skadelidande, eller 1 220 000 euro per skadelidande. För sakskadornas del bör beloppet vara 1 220 000 euro per skadehändelse, oavsett antalet skadelidande. Medlemsstaterna kan även i fortsättningen ta i bruk en maximal ersättning som är högre än de minimibelopp som fastställs i direktivet.

2.4 Försäkringsbolagets insolvens

I direktivet om motorfordonsförsäkringar finns inga bestämmelser som gäller betalning av ersättningar i en situation där försäkringsbolaget är insolvent. Om medlemsstaterna inte har stiftat nationella lagar angående detta kan skadelidande stå utan ersättning om försäkringsbolaget är insolvent. I synnerhet i gränsöverskridande fall kan det vara svårt och tidskrävande att reda ut betalningsskyldigheten, vilket kan fördröja betalningen av ersättningen. Enligt förslaget läggs till direktivet en bestämmelse om att medlemsstaterna ska utse ett organ till garantifond med uppgift att ersätta skador som orsakats skadelidande om försäkringsbolaget är försatt i konkurs eller föremål för ett likvidationsförfarande enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II), eller om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte har lämnat ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket inom tre månader från den dag då anspråket framfördes till försäkringsbolaget.

Om den skadelidande och försäkringsbolaget är hemmahörande i olika medlemsstater har garantifonden som betalat ersättning till den skadelidande rätt att kräva gottgörelse ur garantifonden i den medlemsstat där försäkringsbolaget har ett verksamhetsställe.

Enligt förslaget ska kommissionen med en delegerad akt kunna precisera de uppgifter eller skyldigheter som garantifonderna har i fråga om ersättning.

2.5 Skadehistorik

För att göra det lättare för försäkringstagare att flytta sin försäkring till ett nytt försäkringsbolag krävs i det nu gällande direktivet att medlemsstaterna ser till att försäkringstagaren har rätt att begära ett intyg om skadehistorik för de fem senaste åren. Det finns dock inget krav på att försäkringsbolagen beaktar dessa intyg när de beräknar försäkringspremierna. Utvärderingen visade att intygen ofta ignoreras av försäkringsbolagen, särskilt om de är utfärdade av ett försäkringsbolag i en annan medlemsstat, och ibland ifrågasätts deras äkthet.

Enligt förslaget bör försäkringsbolaget använda ett intyg om skadehistorik för att ge försäkringstagaren information om dennes skadehistorik. Vidare bör försäkringsbolag som beaktar intyg om skadehistorik när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring inte diskriminera på grundval av nationalitet eller med den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare varit bosatt som enda skäl för särbehandling.

Enligt förslaget bör försäkringsbolagen offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier.

I förslaget ingår också bestämmelser om innehållet i formuläret för intyg om skadehistorik. Kommissionen skall specificera innehållet i formuläret för intyg om skadehistorik med en genomförandeakt.

3 Behörighetsgrund och förhållande till subsidiaritetsprincipen

Direktivets rättsliga grund är artikel 114.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som möjliggör reglering rörande den inre marknaden och dess funktion. Direktivets mål är att

undanröja vissa direkta och indirekta hinder för en korrekt fungerande integrerad marknad för motorfordonsförsäkringar, underlätta den fria rörligheten för fordon mellan medlemsstaterna och säkerställa de skadelidandes ställning oavsett i vilken medlemsstat en trafikolycka inträffar.

Förslaget kan anses följa subsidiaritetsprincipen. Den fria rörligheten för fordon och därmed också personer inom unionen kan inte främjas tillräckligt utan reglering på EU-nivå. Direktivets mål att säkerställa de skadelidandes ställning kan inte förverkligas på tillräckligt hög nivå enbart med nationell reglering eller frivilliga arrangemang mellan garantifonder. Därför är det nödvändigt med lagstiftning på unionsnivå.

Förslaget kan också anses följa proportionalitetsprincipen. De åtgärder som föreslås har valts och planerats så att balansen bevaras mellan det allmänna intresse som kan uppnås med åtgärderna och de kostnader som åtgärderna medför för myndigheter, försäkringsgivare och försäkringstagare.

4 Förslagets konsekvenser

4.1 Kommissionens konsekvensbedömning

Till förslaget hör kommissionens konsekvensbedömning SWD (2018) 247 final samt tillhörande sammandrag SWD (2018) 248 final. Enligt konsekvensbedömningen skulle i synnerhet offer för trafikolyckor dra nytta av förslaget. Förslaget skulle ändå inte medföra något stort höjningstryck på försäkringspremierna.

Förslaget förtydligar parternas ansvar vid insolvens genom att bestämma både var ett offer för en trafikolycka kan söka ersättning i första hand (garantifonden i den stat där personen är bosatt) samt vem som är slutgiltigt betalningsskyldig (garantifonden på försäkringsbolagets hemort). Förslaget garanterar i detta avseende den skadelidandes rätt till ersättning, till skillnad från det befintliga systemet där den rätten beror på lagstiftningen i enskilda medlemsstater. Förslaget skapar också incitament för att garantera försäkringsbolagens solvens genom att göra försäkringsbranschen i försäkringsbolagets hemstat betalningsskyldig i sista hand. Förslaget i sig inverkar inte på försäkringsbolagens solvens eller på antalet insolvensärenden. Däremot klarlägger förslaget regleringen, vilket minskar behovet av behandling av ersättningsärenden i rätten och medför minskade kostnader för alla parter. Kommissionen uppskattar att förslaget kan medföra inbesparingar på 500 000—2 500 000 euro årligen i rättegångskostnader.

Enligt förslaget kan medlemsstaterna utföra kontroller av fordonsförsäkringar vid gränserna om de inte kräver att fordon stoppas. Förslaget kan i detta avseende medföra att fler försummelse av försäkringsskyldigheten avslöjas och minska antalet oförsäkrade fordon. Medlemsstaterna kan välja om de vill börja med kontroller av försäkringar och i vilken omfattning. Oförsäkrade fordon som är hemmahörande i en annan medlemsstat orsakar årligen ersättningskostnader på cirka 870 miljoner euro inom unionen. En minskning av antalet oförsäkrade fordon skulle gagna försäkringstagarna i form av lägre försäkringspremier och minska garantifondernas arbetsmängd.

En harmonisering av miniminivån på den maximala ersättningen från försäkringen påverkar endast de medlemsstater där miniminivåerna nu är lägre än de som fastställts i direktivet på grund av övergångsperiodernas inverkan. Enligt kommissionens konsekvensbedömning kan förslaget i dessa medlemsstater medföra behov av att höja försäkringspremierna. Däremot anser kommissionen att det inte finns några direkta bevis på att den maximala ersättningen för skador påverkar försäkringspremierna.

Tabell 1. Förändringar i minimibelopp på försäkringstäckning i olika medlemsstater

% förändring av minimibeloppen som ersätts från försäkringen	Personskada	Sakskada
Ingen förändring	BE, CZ, DK, DE, IE, ES, FR, CY, LU, FI, SE, UK	BE, CZ, DK, ES, FR, CY, LU, HU, FI, SE, UK
< 10%	EE, HR, NL, AT	DE, EE, IE, HR, NL, AT
10% – 23%	BG, IT, LT, LV, HU, EL, PL, PT, RO, SK, SI	BG, EL, IT, LT, LV, MT, PL, PT, RO, SK, SI

Källa: Kommissionens konsekvensbedömning

Ett harmoniserat formulär för intyg om skadehistorik underlättar tillgången till och godkännandet av information om skadehistorik, när försäkringstagaren vill försäkra ett fordon i en annan medlemsstat. Ett harmoniserat formulär gör det lättare för försäkringsbolagen att bedöma skadehistorikens äkthet. Förslaget ökar också öppenheten i fråga om hur försäkringsbolagen använder uppgifterna i skadehistoriken och hur de inverkar på försäkringspremien.

4.2 Konsekvenser för Finland

Bestämmelserna som gäller tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen i Finland måste sannolikt preciseras på grund av förslaget. Det kan leda till att trafikförsäkringslagens tillämpningsområde utvidgas något jämfört med nuläget. Det undantag som ingår i trafikförsäkringslagen, enligt vilket tillämpningsområdet inte omfattar användning av fordon på ett område som avspärrats från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som direkt hänför sig till en tävling, skulle enligt förslaget inte nödvändigtvis vara möjligt i fortsättningen. Undantagen i trafikförsäkringslagen som gäller tillämpningsområdet har emellertid tolkats snävt i rättspraxis, så betydelsen av en utvidgning av tillämpningsområdet torde i praktiken bli liten.

Kommissionen föreslår inga ändringar av begreppet motorfordon. Eftersom begreppet fordon i trafikförsäkringslagen exakt följer formuleringen i direktivet är det inte nödvändigt att ändra trafikförsäkringslagen i detta avseende. I Finland har Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagen tolkat trafikförsäkringslagen så att lätta eldrivna forskaffningsmedel, med en effekt på mindre än 1 kW och maximal hastighet på 25 km/h, inte är motorfordon som avses i trafikförsäkringslagen och direktivet. Denna tolkning avviker från kommissionens uppfattning, enligt vilken lätta eldrivna forskaffningsmedel omfattas av tillämpningsområdet för direktivet om motorfordonsförsäkringar. I förslagets nationella genomförande kan det i ett senare skede bli aktuellt att överväga om dessa forskaffningsmedel borde undantas från försäkringskyldigheten. Då skulle Trafikförsäkringscentralen ersätta eventuella skador de orsakat. Det kan också bli aktuellt att överväga om det är motiverat att ur trafikförsäkringen ersätta skador som orsakats förarna av dessa fordon själva.

Medlemsstaternas möjlighet att kontrollera fordonsförsäkringens giltighet medför inga direkta konsekvenser för Finland. På nationell nivå kan man bedöma om den här typen av kontroller borde göras i framtiden. I Finland rör sig jämförelsevis få fordon som är registrerade i ett annat EU-land och avsaknaden av försäkring är inget stort problem.

U 53/2018 rd

Harmoniseringen av miniminivån på försäkringsbeloppet inverkar inte på lagstiftningen i Finland. I trafikförsäkringslagen fastställs att för sakskada ersätts högst 5 000 000 euro för varje trafikförsäkringsavtal som ansvarar för en skada. Minimibeloppet enligt direktivet är 1 000 000 euro per skada. För personskador finns inget maximibelopp i Finland. I direktivet är minimibeloppet minst 1 000 000 euro för varje skadelidande eller 5 000 000 euro per skadehändelse.

I Finland är Trafikförsäkringscentralen skyldig att betala ersättning åt den skadelidande, om försäkringsbolaget är insolvent. I sista hand täcks de utbetalda ersättningarna med en garantiavgift som påförs de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring. Förslaget medför alltså ingen stor förändring med tanke på skadelidande i Finland. Regleringen av garantifondens rätt att få tillbaka ersättning i enlighet med förslaget möjliggör däremot att Trafikförsäkringscentralen i fall av insolvens kan få tillbaka de ersättningar som centralen har betalat från garantifonden på försäkringsbolagets hemort i stället för att bevaka sina fordringar när försäkringsbolaget går i konkurs.

För skadehistorikuppgifternas del motsvarar förslaget till största delen bestämmelserna i trafikförsäkringslagen i Finland. Försäkringsbolagen använder redan nu enhetliga intyg frivilligt. Försäkringsbolagen beaktar skadehistoriken som samlats i en annan medlemsstat, om en sådan är tillgänglig. I Finland inkluderar skadehistorikuppgifterna också de skador som föraren har orsakat sig själv. Dessa ingår inte i det harmoniserade intyget om skadehistorik. Harmoniseringen av formuläret för intyg om skadehistorik kommer sannolikt att kräva ändringar av datasystemen vid försäkringsbolagen. Däremot förbättrar förslaget ställningen för försäkringstagare som flyttar från Finland till andra medlemsstater. Enligt förslaget bör försäkringsbolagen offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier. Förslaget förbättrar i viss mån öppenheten i fråga om prissättningen av trafikförsäkringen ur försäkringstagarnas synvinkel. I dagens läge ska skadehistorikuppgifternas inverkan på fordonets eller ett till kvaliteten och användningen liknande fordons försäkringspremier uppges i grunderna för beräkningen av premier.

5 Nationell behandling av förslaget och behandling inom Europeiska unionen

Utkastet till U-skrivelse har behandlats i EU-sektion 16 (försäkringstjänster), där berörda myndigheter och försäkringsbranschens intressentgrupper är representerade.

6 Ålands självstyrelse

Förslaget gäller försäkringsavtal, för vilka lagstiftningsmakten enligt Ålands självstyrelselag (1144/1991) 27 § hör till rikets behörighet.

7 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att förslaget till direktiv är välkommet och överlag kan stödas. Statsrådet stöder strävan att förbättra skyddet för trafikolycksoffer och konsumenternas rättigheter.

Statsrådet anser det viktigt att den föreslagna regleringen även i fortsättningen grundar sig på minimiharmonisering. Detta möjliggör nationell lagstiftning i medlemsstaterna som garanterar en bättre nivå på skyddet vid trafikolyckor.

U 53/2018 rd

Statsrådet förhåller sig positivt till en precisering av direktivets tillämpningsområde för att motsvara EU-domstolens rättspraxis. Preciseringen ökar rättssäkerheten och förbättrar nivån på skyddet i många medlemsstater. Enligt statsrådet hade det varit önskvärt att undanta vissa lätta eldrivna fordon, såsom elcyklar, från direktivets tillämpningsområde i detta sammanhang. Statsrådet strävar till att utreda och främja detta alternativ i samband med förhandlingarna.

Statsrådet stöder medlemsstaternas rätt att kontrollera försäkringens giltighet. Det ligger i försäkringstagarnas intresse att minska antalet oförsäkrade fordon. Alternativet gör det möjligt för medlemsstaterna att om de så önskar ta i bruk kontroller och utifrån dessa utveckla informationsutbytet mellan medlemsstaterna. Stadsrådet anser det dock viktigt att det handlar om just en möjlighet och inte är en skyldighet för medlemsstaterna. Skillnaderna är avsevärda i fråga om antalet oförsäkrade fordon från en annan medlemsstat som rör sig i trafiken i olika medlemsstater. Medlemsstaterna har alltså mycket varierande behov och intresse att ta i bruk kontrollsystem vid gränserna.

Stadsrådet anser det viktigt att bestämmelserna om minimibeloppet på försäkringstäckningen ändras i enlighet med förslaget för att trygga trafikolycksoffrens ställning. Tillräckliga minimibelopp garanterar en hög nivå på skyddet också när en person som är permanent bosatt i Finland råkar ut för en trafikolycka i en annan medlemsstat.

Statsrådet anser förslaget om en förbättring av förutsättningarna för överföring av skadehistoriken i huvuddrag kan stödas. Ett standardiserat intyg om skadehistorik främjar överföringen av skadehistoriken mellan medlemsstaterna, vilket förbättrar ställningen för försäkringstagare som flyttar från en medlemsstat till en annan. Ett harmoniserat formulär gör det också lättare för försäkringsbolagen att bedöma skadehistorikens äkthet. Statsrådet anser det viktigt att säkerställa att förslaget inte utgör ett hinder för elektronisk hantering av skadehistorikuppgifterna. Statsrådet förhåller sig positivt till försäkringsbolagens skyldighet att offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier. Statsrådet anser att förslaget förbättrar öppenheten i fråga om prissättningen av trafikförsäkringen. Förslagets formulering är dock delvis otydlig och det bör strävas till att precisera den under förhandlingarnas lopp.

Enligt förslaget bör kommissionen ha befogenhet att utfärda genomförandeakter och delegerade akter angående intyget om skadehistorik, garantifondens uppgifter vid insolvens och den maximala ersättningen från försäkringen. Bestämmelserna preciserar direktivets innehåll och skulle sannolikt vara tekniska till karaktären. Statsrådet anser att bestämmelser som kompletterar direktivet kan vara befogade för att nå direktivets mål. Trots att de befogenheter att utfärda bestämmelser som föreslås till största delen är tillräckligt tydliga och noggrant avgränsade, är det viktigt att i samband med beredningen av direktivet utreda om åtminstone en del av de nämnda frågorna borde regleras i direktivet i stället för med delegerade förordningar.