

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen (RP 10/2024 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringssekreterare Noora Silmonen, social- och hälsovårdsministeriet
- specialsakkunnig Sofia Johansson, kommunikationsministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- polisinspektör Tuomo Katajisto, Polisstyrelsen
- förvaltningschef Suvi Miettunen, Trafik- och patientskadenämnden
- försäkringschef Johanna Johansson, If Skadeförsäkringsbolag Ab
- direktör Janne Jumppanen, Trafikförsäkringscentralen
- direktör Tapani Alaviiri, LokalTapiola-gruppen Ab
- Country Manager Finland Elina Bürkland, Tier Mobility Finland
- Public Policy Manager Hannu Oskala, Voi Technology AB
- generalsekreterare Anssi Kannas, AKK-Motorsport rf
- direktör Hannu Ijäs, Finanssiala ry
- expert Riku Ainasvuori, Harraste moottoriurheilun keskusjärjestö ry
- verkställande direktör Pasi Anteroinen, Trafikskyddet
- ordförande Erkki Heikkinen, Suomen Moottoriliitto - Finlands Motorförbund ry
- jurist Tapio Nevala, Suomen Moottoriliitto - Finlands Motorförbund ry
- generalsekreterare Ville Salonen, Suomen Moottoriliitto - Finlands Motorförbund ry
- ordförande Jarmo Jokilampi, Suomen Motoristit ry
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- justitieministeriet
- Dataombudsmannens byrå
- Statskontoret
- Transport- och kommunikationsverket

Betänkande KoUB 2/2024 rd

- Riksomfattande handikapprådet
- Helsingfors stad
- Finlands Kommunförbund
- Åbo stad
- A-Katsastus Group Oy
- Bird Micro Electric Mobility
- Automobilförbundet rf
- FINE Försäkrings- och finansrådgivningen
- Linja-autoliitto rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Suomen Taksiliitto ry.

Inget yttrande av

- Konkurrens- och konsumentverket
- MaaS Global Oy.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen. Genom propositionen genomförs de nya bestämmelserna i direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

Tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen föreslås bli preciserat så att det motsvarar direktivets definition av användning av ett fordon. Trafikförsäkringslagens definition av fordon ändras så att långsamma och lätta fordon i fortsättningen inte omfattas av definitionen av fordon. En avvikelse görs från definitionen i direktivet i och med att man som fordon betraktar näringsidkares elsparkcyklar som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer, oberoende av elsparkcykelns vikt. Försäkringsplikten i fråga om fordon som förs in från ett annat EES-land ska preciseras så att den motsvarar bestämmelserna i direktivet. De skadehistorieuppgifter som hänför sig till trafikförsäkringen ska i fortsättningen lämnas på ett enhetligt formulär för intyg om skadehistorik. I trafikförsäkringslagen tas det också in en bestämmelse som preciserar ansvarsfördelningen när det gäller skador som orsakas av fordonskombinationer. I trafikförsäkringslagen tas det in en bestämmelse om ersättning för personskador som orsakats av en hyrd elsparkcykel.

Till trafikförsäkringslagen fogas också bestämmelser om ersättning för skada när ett försäkringsbolag blir insolvent. En skadelidande som har bostadsort i Finland ska kunna framställa sitt ersättningsanspråk till Trafikförsäkringscentralen, om det ersättningsansvariga försäkringsbolaget är insolvent. Till trafikförsäkringslagen fogas bestämmelser om de tidsfrister inom vilka Trafikförsäkringscentralen ska behandla ersättningsanspråk samt om centralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan. Även trafikförsäkringslagens bestämmelser om garantisystemet ska ändras till den del detta är nödvändigt för att genomföra direktivet.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

I propositionen föreslås vissa ändringar i trafikförsäkringslagen utifrån nationella utgångspunkter. Lagen får en bestämmelse enligt vilken personskador som orsakats föraren av ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning inte ersätts från försäkringen för fordonet i fråga. Det föreslås samtidigt att trafikförsäkringslagens tillämpningsområde utvidgas genom att den avgränsning som i trafikförsäkringslagen gjorts för tävlingar på ett avspärrat område slopas. Till trafikförsäkringslagen fogas dessutom en bestämmelse enligt vilken ersättningen för egendomsskador som orsakats av grävning begränsas. Trafikförsäkringscentralen får inte i fortsättningen vara en i direktivet avsedd skaderegleringsrepresentant. I övrigt är de föreslagna ändringarna närmast av teknisk natur.

Vidare föreslås lagen om Trafikförsäkringscentralen få en bestämmelse om Trafikförsäkringscentralens likviditet. Den bestämmelse i försäkringsbolagslagen som gäller var risken för skadeförsäkring är belägen föreslås bli ändrad så att den motsvarar bestämmelserna i direktivet.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2024.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Det huvudsakliga syftet med regeringens proposition är att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118 om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet. I propositionen ingår också vissa lagändringar som grundar sig på nationella behov.

Försäkringsskyldighet och ersättande av skador

(2) Utskottet välkomnar att propositionen syftar till att med hjälp av bestämmelser om försäkringsskyldighet förbättra ställningen för dem som lidit skada på grund av trafikolyckor i samband med mikromobilitet och minska de kostnader som dessa olyckor orsakar samhället.

(3) Vid utskottets sakkunnigutfrågning har det i huvudsak ansetts motiverat att precisera definitionen av fordon enligt propositionen så att försäkringsskyldigheten gäller fordon med en konstruktionshastighet på över 25 kilometer i timmen eller en nettovikt på över 25 kilogram.

(4) Utskottet anser det vara ändamålsenligt att elsparkcyklar som hyrs ut av näringsidkare enligt regeringens förslag ska omfattas av trafikförsäkringsplikt, oberoende av elsparkcyklarnas vikt. Det EU-direktiv som genomförs genom propositionen förutsätter inga sådana bestämmelser, utan det är fråga om en rent nationell lagstiftningslösning. Syftet med förslaget är att säkerställa att man på grund av försäkringsplikten inte försöker minska vikten på de elsparkcyklar som hyrs ut och på det sättet försämra deras säkerhetsegenskaper. Bestämmelserna har också bedömts kunna skapa incitament för företag som hyr ut elsparkcyklar att utveckla säkerheten i verksamheten, vilket också kan påverka försäkringspremiernas storlek.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

(5) I propositionen föreslås det att ersättningen för personskador hos föraren av en hyrd elsparkcykel avgränsas till de sjukvårdskostnader som avses i trafikförsäkringslagen. Förslaget inskränker ersättningen för skador hos förare av hyrda elsparkcyklar i förhållande till ersättningen för skador hos förare av andra fordon. Om också andra motorfordon är inblandade i skadan, föreslås det i propositionen att skadorna för en till olyckan oskyldig förare av en elsparkcykel på samma sätt som för närvarande ersätts till fullt belopp ur trafikförsäkringen för den skyldiga motparten. Också skador som orsakas tredje parter av användning av elsparkcyklar i trafik ersätts till fullt belopp.

(6) Den ändring som propositionen föreslår i fråga om försäkring av elsparkcyklar och ersättning för skador som användningen av dem orsakat förbättrar enligt erhållen utredning ställningen för de skadelidande. Samtidigt medför ändringen också skyldigheter och kostnader för de företag som hyr ut elsparkcyklar. Sakkunniga har bedömt att utbudet av uthyrningstjänster i fortsättningen kan minska i vissa områden på grund av att kostnaderna ökar. Syftet med de ovan nämnda begränsningarna av ersättningen för skador som orsakats förare är att försäkringskostnaderna ska förbli på en skälig nivå.

Trafiksäkerheten och kostnaderna för olyckor

(7) Utskottet anser det vara ytterst viktigt att lagstiftningen som berör mikromobilitet utvecklas och att man i fortsättningen strävar efter att främja säkerheten särskilt i fråga om användningen av elsparkcyklar. Enligt uppgifter till utskottet medför olyckor bland förare av lätta elfordon också betydande kostnader för samhället. Dessa kostnader måste fås att minska avsevärt i fortsättningen.

(8) Utskottet anser att propositionen är ett steg i rätt riktning när det gäller att minska kostnaderna, men påpekar dock att effekterna av propositionen enligt uppgift är relativt små jämfört med de totala kostnaderna för samhället. Utskottet erfar att kommunerna och även de företag som hyr ut elsparkcyklar har genomfört egna lösningar för att främja säkerheten. Trots det är det viktigt att i fortsättningen finna nya effektiva och verkningsfulla metoder för att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till mikromobilitet.

(9) Enligt uppgifter till utskottet anser kommunerna och städerna allmänt taget att tjänster som tillhandahåller elsparkcyklar, liksom andra mikromobilitetstjänster, är ett välkommet komplement till trafiken och resekedjorna. En allmän förhoppning är emellertid att mikromobiliteten ska utvecklas så att den blir säkrare, och för det ändamålet behöver kommunerna effektivare verktyg än de har i nuläget. De verktyg som kommunerna önskar har enligt uppgift bland annat att göra med möjligheterna att förutsätta användning av sådana tekniska system med vilka det går att styra hastigheter och parkering eller införa andra motsvarande begränsningar.

(10) Utskottet anser utifrån inkommen utredning att det är viktigt att mikromobilitet och trafiksäkerheten i anslutning till den bedöms som en helhet och att det säkerställs att bestämmelserna är enhetliga och överensstämmande med övrig lagstiftning. Kommunikationsministeriet har hösten 2023 inlett ett lagstiftningsprojekt om lätta elfordon i enlighet med regeringsprogrammet. Syftet med projektet är att utarbeta en proposition om de lagstiftningsändringar som behövs för att förbättra trafiksäkerheten. Syftet är också att möjliggöra nya mobilitetstjänster och innovationer.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

Den arbetsgrupp som tillsatts för projektet har till uppgift att utreda och bedöma vilka bestämmelser som behövs för att det i fortsättningen ska vara så säkert som möjligt att ta sig fram med och parkera lätta elfordon och för att andra i trafiken ska kunna ta sig fram obehindrat. Arbetsgruppen utreder enligt uppgift bland annat kommunernas möjligheter att styra mikromobiliteten och myndigheternas möjligheter att ingripa i trafikförseelser, trafikbrott och felparkering bland vägtrafikanterna. Vidare utreds en promillegräns för mikromobilitet och hur den kan övervakas samt en harmonisering av trafikreglerna som gäller elsparkcyklar. Utskottet anser också att möjligheten till ett tillståndssystem bör utredas.

(11) Utskottet anser att arbetsgruppen utför ett mycket viktigt arbete och uppmuntrar arbetsgruppen till att göra en samlad bedömning och ta fram heltäckande metoder för att lösa de aktuella problemen. Utskottet understryker behovet av tydliga och enhetliga spelregler för att trygga säkerheten i anslutning mikromobiliteten. Det är viktigt att statsrådet i fortsättningen utifrån ovan nämnda utredningsarbete utan dröjsmål vidtar de lagstiftningsåtgärder och andra motsvarande åtgärder som behövs för att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till mikromobilitet och för att minska antalet olyckor och de kostnader som olyckorna orsakar samhället, menar utskottet.

Grenspecifik träning inom motorsport

(12) Utskottet framhåller att det är ändamålsenligt och viktigt att de bestämmelser i anslutning till tillämpningsområdet som gäller för ett avspärrat område slopas på grund av de tolkningsproblem som de i praktiken medför.

(13) I propositionen föreslås det att personskador som orsakats föraren av ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning inte ersätts från trafikförsäkringen. I sådana situationer ska trafikförsäkringen täcka skador som orsakats utomstående, men inte skador som orsakats föraren. Skador hos föraren ska kunna täckas med annat försäkringsskydd.

(14) I motiveringen till 41 a § i lagförslag 1 definieras grenspecifik träning som handledda eller övervakade övningar enligt ett övningsprogram som syftar till tävlingar. Vid utfrågningen av sakkunniga har det i någon mån lyfts fram önskemål om att definitionen bör preciseras eller förenklas, samtidigt som det också har påpekats att den föreslagna formuleringen i princip är relativt bra och exakt. Enligt en redogörelse till utskottet behöver begreppet definieras på det sätt som föreslås i propositionen för att man ska kunna undvika tolknings- och bevisproblem med tanke på olika praktiska situationer. Utskottet har därför inte ändrat eller kompletterat de tolkningsanvisningar som anges i propositionsmotiven.

Tillsynen över efterlevnaden av lagen

(15) Sakkunniga har bedömt att polisen i och med de ändringar som nu behandlas bör avsätta uppskattningsvis minst två årsverken mer än i nuläget för att utreda trafikförsäkringars giltighet och för åtgärder som föranleds i situationer där försäkring saknas.

(16) Sakkunniga har med avseende på myndighetstillsynen påpekat att de största praktiska utmaningarna sannolikt kommer att orsakas av sådana privatägda lätta elfordon som har en nettovikt på över 25 kilogram och som enligt propositionen ska försäkras. Enligt uppgift kommer det

Betänkande KoUB 2/2024 rd

oundvikligen att vara svårt för tillsynsmyndigheterna att identifiera och särskilja sådana fordon i trafiken. Utskottet hoppas att man hittar fungerande sätt att genomföra tillsynen i praktiken, eftersom en effektiv tillsyn är av central betydelse för att de mål som eftersträvas med lagstiftningen ska nås.

Ikraftträdande

(17) Sakkunniga har framfört att den planerade tidtabellen för lagens ikraftträdande är tämligen snäv och att det bör reserveras tillräckligt med tid i synnerhet för att i tillräcklig utsträckning informera konsumenterna om lagändringen, och även i övrigt för det praktiska genomförandet av bestämmelserna. Utskottet anser därför att det är ändamålsenligt att bestämmelserna träder i kraft senare än planerat, tidigast den 1 juni 2024.

Information och uppföljning

(18) Utskottet framhåller att det är viktigt att man satsar tillräckligt på att informera konsumenterna och andra aktörer om de ändringar som föreslås i propositionen. Sakkunniga har ansett att det i synnerhet bör informeras aktivt om att ersättningen för skador som orsakas förare av elsparkcyklar begränsas till enbart sjukvårdskostnader.

(19) Enligt utskottet är det ytterst viktigt att man i fortsättningen gör en samlad bedömning av hur de föreslagna bestämmelserna påverkar säkerheten och kostnaderna samt de tjänster som tillhandahålls. Vidare bör statsrådet i fråga om andra färdssätt som mikromobiliteten omfattar men som inte berörs av försäkringsskyldigheten följa i vilken mån det förekommer olyckor och vad som orsakar dem. Dessutom är det nödvändigt att följa och utvärdera hur definitionen av hyrd elsparkcykel och bestämmelserna om motorsport fungerar i praktiken. Utskottet anser det också viktigt att man i fortsättningen ger akt på om de föreslagna begränsningarna av tillämpningsområdet också kan medföra att man i fråga om elsparkcyklar som används för privat bruk i allt större utsträckning övergår till färdmedel som väger mindre och har sämre säkerhetsegenskaper.

DETALJMOTIVERING

1. Lagen om ändring av trafikförsäkringslagen

1 §. Lagens tillämpningsområde. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 3 mom. i den finska texten.

2 §. Definitioner. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 22 punkten i den finska texten.

91 b §. Trafikförsäkringscentralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan.

Sakkunniga har påpekat att det i specialmotiveringen till 91 b § 5 mom. i propositionen anges att det är tillåtet att behandla personuppgifter i försäkringsverksamhet med stöd av 6 § 1 mom. 1 punkten och 7 § 1 mom. 1 punkten i dataskyddslagen (1050/2018). Utskottet gör inga ändringar i

Betänkande KoUB 2/2024 rd

paragrafen, men fäster med tanke på tolkningen av bestämmelsen uppmärksamhet vid att hänvisningen till dataskyddslagens 7 § i propositionsmotiven bör gälla 7 § 1 mom. 2 punkten.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2 och 3 i proposition RP 10/2024 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 10/2024 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 1 §, 2 § 1 och 21 punkten, 8 §, 32 § 3 mom., 34 § 1 mom., 42 §, 43 § 1 mom., 62 § 2 mom., 66 §, 67 § 2 mom., 70 § 3 och 4 mom., 74 § 3 mom., 75 § 2 mom., 86 § 2 mom., 92 § 2 mom. samt 94 § 1 och 2 mom., av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 92/2021, 2 § 21 punkten sådan den lyder i lag 566/2022, 32 § 3 mom. sådant det lyder i lag 244/2020 samt 42 och 66 §, 67 § 2 mom. och 92 § 2 mom. sådana de lyder i lag 960/2019, och *fogas* till 2 §, sådan den lyder i lagarna 92/2021 och 566/2022, en ny 22 punkt, till lagen en ny 6 a §, till 19 § nya 2–5 mom., till lagen nya 34 a, 39 a och 41 a §, till 69 § ett nytt 5 mom., till 74 § ett nytt 4 mom. och till lagen nya 91 a och 91 b § som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om ersättning för person- och saksador som orsakas av användning av motorfordon i trafik och om trafikförsäkring som tecknas mot sådana skador.

Vid bedömningen av om ett motorfordon används i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag ska hänsyn inte tas till motorfordonets egenskaper eller var motorfordonet används eller om det står stilla eller befinner sig i rörelse.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

Ett motorfordon är inte i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag när

- 1) det på en plats utanför trafiklederna används för ett väsentligen annat ändamål än för transport av personer eller gods,
- 2) det förvaras, repareras, undergår service eller tvättas på en plats som är avskild från trafikleder.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett motorfordon som drivs av mekaniskt förmedlad kraft längs marken men inte på spår, med en högsta konstruktiv hastighet på över 25 kilometer i timmen, eller en högsta nettovikt på över 25 kilogram samt en hyrd elsparkcykel, oavsett elsparkcykelns vikt, samt en kopplad eller fristående släpvagn, dock inte en i 28 § 1 mom. i fordonslagen (82/2021) avsedd cykel med elassistans,

21) *myndighet som ansvarar för ordnandet av social- och hälsovård* de välfärdsområden som avses i 5 § i lagen om välfärdsområden (611/2021) samt välfärdsområdena i landskapet Nyland, Helsingfors stad och HUS-sammanslutningen till den del de ordnar social- och hälsovård i enlighet med lagen om ordnande av social- och hälsovården och räddningsväsendet i Nyland,

22) *hyrd elsparkcykel* ett sådant i 1 punkten avsett tvåhjuligt fordon med elmotor som styrs stående på en fotbräda och är försett med styrstång och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer.

6 a §

Införsel av fordon från en annan EES-stat

Om ett fordon förs in till Finland från en annan EES-stat, får fordonets köpare välja om denne försäkrar fordonet i den medlemsstat där fordonet är registrerat, eller i Finland.

8 §

Undantag från försäkringsplikten

Trafikförsäkring behövs inte för

- 1) ett motorredskap eller en traktor vars konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen, förutsatt att motorredskapet eller traktorn inte behöver registreras,
- 2) ett motorredskap som i gårdsbruk används för produktion eller bärgning av skörd och som inte behöver registreras,
- 3) en släpvagn som inte behöver registreras,
- 4) eldrivna rullstolar och andra motsvarande fordon av lätt konstruktion som är avsedda att användas enbart av personer med funktionsnedsättning och som inte behöver registreras,
- 5) fordon som inte behöver registreras och som inte används i trafik,
- 6) fordon vars ägare eller innehavare är finska staten,

Betänkande KoUB 2/2024 rd

7) fordon där någon annan stat eller dess ersättningsorgan ansvarar för trafikskador som de orsakar,

8) fordon som avställt och som inte används i trafik,

9) fordon som avregistrerats slutligt.

Fordonets ägare och innehavare har dock rätt att försäkra fordon som avses i 1 mom. 5, 6 och 8 punkten.

19 §

Skadehistorieuppgifter

Försäkringsbolaget ska lämna skadehistorieuppgifter med användning av formuläret för intyg om skadehistorik, vars form och innehåll fastställs i kommissionens genomförandeakt som antagits med stöd av artikel 16 sjätte stycket i direktivet.

Skadehistorieuppgifter kan också lämnas av Trafikförsäkringscentralen.

När försäkringsbolaget beaktar intyg om skadehistorik får bolaget inte behandla försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätta ett högre pris på deras försäkringspremier på grundval av deras nationalitet eller på grundval av den medlemsstat i vilken de tidigare varit bosatta. Om försäkringsbolaget beaktar intyg om skadehistorik för att fastställa försäkringspremier, ska försäkringsbolaget behandla intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade i Finland, även när bolaget tillämpar eventuella rabatter.

Försäkringsbolaget ska offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur det används intyg om skadehistorik vid beräkning av försäkringspremier.

32 §

Ersättningsansvar för trafikskada

Vad som i 33–39, 39 a, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 och 79–83 §, 84 § 1 mom. och 85 § föreskrivs om försäkringsbolag tillämpas också på Statskontoret.

34 §

Ersättning för personskada

Ersättning för en personskada bestäms i enlighet med 5 kap. 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 och 8 § samt 7 kap. 3 § i skadeståndslagen (412/1974), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Rätt till ersättning för sveda och värk och andra tillfälliga men finns dock inte, om personskadan är obetydlig. Bestämmelser om ersättning för en personskada som orsakats av en förare av en hyrd elsparkcykel finns i 34 a § i denna lag.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

34 a §

Ersättning för personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel

För en personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel ersätts från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln endast sådana sjukvårdskostnader som avses i denna lag.

39 a §

Skador som orsakas av fordonskombinationer

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination bestående av en eller flera släpvagnar och ett fordon som drar dessa, ska det försäkringsbolag som försäkrat dragfordonet ansvara för skadan, om inte skadan beror på släpvnagnens bristfälliga skick, varvid det försäkringsbolag som försäkrat släpvnagnen ansvarar för skadan.

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination bestående av en eller flera släpvagnar och ett fordon som drar dessa, men dragfordonet inte kan identifieras, ska det försäkringsbolag som försäkrat släpvnagnen ansvara för skadan, eller de försäkringsbolag som försäkrat släpvnagnarna solidariskt ansvara för skadan.

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination, och det i 38 § avsedda maximibeloppet för ersättningar för sakskada som ska betalas från den försäkring som ansvarar för skadan överskrids, ersätts den överskjutande delen från försäkringen för den andra delen av fordonskombinationen.

41 a §

Skada som drabbar förare som deltagit i tävling

Från försäkringen för ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning ersätts inte skada som drabbar fordonets förare, förutsatt att trafikreglerna inte skulle iakttas i verksamheten i fråga.

42 §

Skador som inträffar under vissa arbetsprestationer

En skada som inträffar under lastning, lossning eller annan arbetsprestation ersätts inte, om den drabbar

- 1) fordonets ägare, innehavare, förare eller någon annan person som utför arbetet i fråga medan fordonet står stilla, eller
- 2) egendom som är föremål för en arbetsprestation eller ett annat fordon som deltar i verksamheten i fråga.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ersätts inte egendomsskador som orsakats av grävning.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

43 §

Skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten

Trafikförsäkringscentralen ersätter trafikskador som inträffar i Finland och som orsakas av att fordon vars stadigvarande hemort är i Finland, och för vilka trafikförsäkring enligt 8 § 1 mom. 1—4 punkten inte behöver tecknas, används i trafik.

62 §

Tidsfrist för betalning av ersättning

Försäkringsbolaget ska utan dröjsmål och senast en månad efter att det har fått de handlingar, uppgifter och annan tillräcklig utredning som avses i 69 § i lagen om försäkringsavtal betala ut ersättning eller meddela att någon ersättning inte betalas. Som en sådan utredning som avses här betraktas inte trafik- och patientskadenämndens rekommendation till avgörande, ens när en sådan enligt 66 § i denna lag ska begäras.

66 §

Skyldighet att begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden

Om ett ersättningsärende inte har avgjorts av domstol genom ett lagakraftvunnet beslut, ska försäkringsbolaget begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden i ett anhängigt ersättningsärende, när ärendet gäller

1) fortlöpande ersättning som betalas på grundval av bestående inkomstbortfall eller dödsfall, eller dess kapitalvärde om ersättningen i stället betalas som engångsersättning,

2) förhöjning eller sänkning av fortlöpande ersättning med stöd av 5 kap. 8 § i skadeståndslagen,

3) ersättning för men, om skadan är svår,

4) rättelse av ett oriktigt beslut till en parts nackdel, om parten inte samtycker till rättelsen av felet; rekommendation till avgörande behöver dock inte begäras om felet är uppenbart och det har orsakats av en parts eget förfarande eller om det är fråga om ett uppenbart skriv- eller räknefel.

Om försäkringsbolagets beslut avviker från nämndens rekommendation till avgörande till ersättningstagarens nackdel, ska försäkringsbolaget foga rekommendationen till sitt beslut och delge nämnden beslutet.

Trots en begäran om rekommendation till avgörande som framställts till nämnden ska försäkringsbolaget i enlighet med 62 § betala den ostridiga delen av ersättningen.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

67 §

Fördröjd ersättning

Dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta ska betalas från dagen efter den dag då försäkringsbolaget enligt 62 och 70 § senast borde ha betalat ut ersättning. Om utredningen ska anses vara otillräcklig endast i fråga om ersättningsbeloppet, ska dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta dock betalas på det ersättningsbelopp som skäligen kan anses vara utrett. För en sådan ersättningspost som med stöd av ett och samma beslut betalas senare räknas dock dröjsmålsförhöjningen från förfallodagen.

69 §

Skaderegleringsrepresentanter och ersättningsombud

Om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte iakttar bestämmelserna i denna paragraf, kan Finansinspektionen vidta sådana tillsynsåtgärder mot försäkringsbolaget som föreskrivs i lagen om Finansinspektionen (878/2008).

70 §

Rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten

Om ersättningsansvaret helt eller delvis bestrids eller ersättningsansvaret är oklart, eller om skadornas storlek inte har bestämts i sin helhet, ska försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inom den tid som anges i 2 mom. lämna ett motiverat skriftligt svar på ersättningsanspråket.

Trafikförsäkringscentralen får inte vara en för Finland utsedd skaderegleringsrepresentant för ett försäkringsbolag som är etablerat i en annan EES-stat.

74 §

Trafikförsäkringscentralens regressrätt

Trafikförsäkringscentralen har rätt att kräva tillbaka ersättning som den betalat med stöd av 91 a § av insolvensorganet i den EES-stat där det insolventa försäkringsbolaget har sin hemort.

Om Trafikförsäkringscentralen till följd av försäkringsbolagets insolvens har betalat ersättning till en skadelidande i enlighet med 91 a §, övergår den skadelidandes rätt till ersättning från administrations- eller konkursboet till centralen upp till det belopp som centralen har betalat.

Betänkande KoUB 2/2024 rd

75 §

Fördelningssystemet och de kostnader som ska täckas ur det

De kostnader som ska täckas genom fördelningssystemet (*fördelningskostnaderna*) är

- 1) kostnader som orsakas av skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för, utan de ersättningar som anges i 2–6 punkten, från vilket belopp avgifter enligt 27 och 28 § och premierna för gräns- och förflyttningsförsäkringar har avdragits,
- 2) indexjusteringar av de fortlöpande ersättningar som avses i 35 §,
- 3) de sjukvårdskostnader som det föreskrivs om i 34, 34 a, 53, 54, 58 och 59 § och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då skadefallet inträffade,
- 4) sådana ersättningar för rehabilitering som avses i 7 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,
- 5) fullkostnadsavgift enligt 55 § när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,
- 6) ersättningar för stora skador enligt vad som föreskrivs i 4 mom.

86 §

Informationscentrum

För att trygga de skadelidandes intressen, säkra en snabb tillgång till information i sådana skadefall som avses i 70 § och säkra tillgången till behövlig information om försäkringsplikten för fordon som avsänts från en annan medlemsstat samlar Trafikförsäkringscentralen in och sprider information som har betydelse för erhållande av ersättning samt hjälper dem som har rätt till denna information att få den.

91 a §

Ersättning för skada vid försäkringsbolagets insolvens

En skadelidande som har bostadsort i Finland kan framställa sitt ersättningsanspråk direkt till Trafikförsäkringscentralen, om det försäkringsbolag som är ersättningsansvarigt för en trafikskada som inträffat i Finland eller i en annan EES-stat är insolvent.

Ett finländskt försäkringsbolag anses vara insolvent på det sätt som avses i 1 mom. om bolaget har försatts i likvidation eller konkurs. Bestämmelser om likvidationens början finns i 23 kap. 5 § i försäkringsbolagslagen och bestämmelser om försättning i konkurs i 29 § i det kapitlet. Om försäkringsbolaget har sin hemort i en annan EES-stat bestäms inträdandet av insolvens enligt lagstiftningen i bolagets hemmedlemsstat.

Trafikförsäkringscentralen ska inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk ersätta trafikskadan eller lämna ett motiverat ersättningsanbud, om centra-

Betänkande KoUB 2/2024 rd

len har fastställt att den är ersättningsansvarig för skadan, ersättningsanspråket inte bestrids och skadans storlek helt eller delvis har fastställts.

Trafikförsäkringscentralen ska lämna den skadelidande ett motiverat skriftligt svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om centralen har konstaterat att försäkringsbolaget inte är insolvent på det sätt som avses i 2 mom. eller ersättningsansvaret bestrids eller är oklart, eller skadans storlek inte helt har fastställts. Ett motiverat svar ska lämnas inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk.

Trafikförsäkringscentralen ska betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och i varje fall senast inom tre månader från det att den skadelidande har meddelat att denne godkänner ersättningsanbudet. Om ersättningsbeloppet inte är ostridigt, ska Trafikförsäkringscentralen betala den ostridiga delen av ersättningen inom den tid som anges i detta moment.

91 b §

Trafikförsäkringscentralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan

Om ett finländskt försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring blir insolvent på det sätt som avses i 91 a §, ska Trafikförsäkringscentralen utan dröjsmål underrätta de i artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet avsedda insolvensorganen i de övriga EES-staterna.

När Trafikförsäkringscentralen tar emot ett ersättningsanspråk som hänför sig till ett försäkringsbolags insolvens ska centralen underrätta motsvarande insolvensorgan i försäkringsbolagets hemmedlemsstat samt det insolventa försäkringsbolaget eller försäkringsbolagets rekonstruktör enligt artikel 268.1 e i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II) eller dess förvaltare enligt artikel 268.1 f i det direktivet.

Försäkringsbolaget, dess rekonstruktör eller förvaltare ska underrätta Trafikförsäkringscentralen, om försäkringsbolaget betalar ut ersättning för en sådan skada som också anmälts till Trafikförsäkringscentralen.

Om ett finländskt försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring är insolvent på det sätt som avses i 91 a §, ska Trafikförsäkringscentralen, om insolvensorganet i en annan EES-stat så kräver, ersätta insolvensorganet för den ersättning som organet betalat för en trafikskada till en skadelidande. Ersättningen ska betalas inom rimlig tid som inte får överstiga sex månader, om inte annat skriftligen avtalas av Trafikförsäkringscentralen och insolvensorganet.

Trafikförsäkringscentralen har trots sekretessbestämmelserna rätt att av försäkringsbolaget, av försäkringsbolagets i 2 mom. avsedda rekonstruktör och förvaltare och av Finansinspektionen få de uppgifter som är nödvändiga för skötseln av uppgifter enligt denna paragraf och 91 a §.

92 §

Försäkringsbolags likvidation eller konkurs

Trafikförsäkringscentralen ska i samband med ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs sköta utbetalningen av ersättningar även sedan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet har överförts till centralen, samt sköta övriga uppgifter som anges i 23 kap. 21 § i försäkringsbolagslagen och i 49 § i lagen om utländska försäkringsbolag. Om likvida-

Betänkande KoUB 2/2024 rd

tionen eller konkursen gäller ett försäkringsbolag vars hemort finns i någon annan EES-stat än Finland, kan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet överföras till Trafikförsäkringscentralen, om Finansinspektionen godkänner överföringen.

94 §

Garantiavgift som påförs försäkringsbolag

Om det för en ersättning enligt denna lag till följd av ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs antingen delvis eller helt och hållet saknas säkerhet sedan försäkringstagare har påförts tillskottspremie, ska de övriga finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring gemensamt ansvara för ersättningen eller en del av den. Finansieringen av den andel för vilken säkerheter saknas sker genom att en årlig garantiavgift tas ut hos de finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring under debiteringsåret. Den merkostnad som garantiavgiften orsakar kan försäkringsbolaget inkludera i de inflytande trafikförsäkringspremierna.

Garantiavgiftens storlek fastställs i proportion till försäkringsbolagets premieinkomst från trafikförsäkringen, eller till en uppskattad premieinkomst som beräknats utifrån de risker som försäkringarna täcker. Avgiften får årligen utgöra högst två procent av den ovan avsedda premieinkomsten. Närmare bestämmelser om garantiavgiftens storlek får utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Beslut om garantiavgiften, garantiavgiftens storlek och redovisningen av garantiavgiften fattas av Trafikförsäkringscentralen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

På skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Bestämmelserna i 62, 66, 67 och 91 a § i denna lag tillämpas även på skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 91 a och 91 b § i denna lag tillämpas dock endast om försäkringsbolagets likvidation eller konkurs har börjat efter ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om Trafikförsäkringscentralen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016) rubriken för 3 § och
fogas till 3 § ett nytt 4 mom. som följer:

3 §

Ansvar för Trafikförsäkringscentralens kostnader och likviditet

Trafikförsäkringscentralens medlemmar ansvarar också för Trafikförsäkringscentralens likviditet och är skyldiga att betala centralen avgifter för att centralens eget kapital ska hållas på den nödvändiga nivå som centralen behöver för fullgörandet av sina ekonomiska förpliktelser. Till den del ansvaret för Trafikförsäkringscentralens kostnader och tryggheten av centralens likviditet beror på att Trafikförsäkringscentralen enligt 87 § 4 mom. i trafikförsäkringslagen är ett insolvensorgan, ska endast de medlemsbolag som har hemort i Finland svara för avgifterna. Vad som i 1–3 mom. och 4 § föreskrivs om kostnadsandelar och bestämmande och uttag av avgifter som behövs för att täcka Trafikförsäkringscentralens kostnader tillämpas också på kostnadsandelar och bestämmande och uttag av avgifter som behövs för att upprätthålla likviditeten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 3 kap. 7 § i försäkringsbolagslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i försäkringsbolagslagen (521/2008) 3 kap. 7 § 3 mom. som följer:

Betänkande KoUB 2/2024 rd

7 §

Stat där risken är belägen

När ett motorfordon avsänds från en medlemsstat till en annan är risken, med avvikelse från det som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten, belägen antingen i registreringsstaten eller i destinationsmedlemsstaten för en period av 30 dagar efter det att fordonets köpare accepterat mottagandet av fordonet, även om fordonet inte officiellt har registrerats i destinationsmedlemsstaten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors 18.4.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Terhi Koulumies saml
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jani Mäkelä ps
medlem Pinja Perholehto sd
medlem Anne Rintamäki saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.