

Asia

U 53/2018 rd -kompletterande skrivelse om Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs be-träffande sådan ansvarighet

Kokous

U/E/UTP-tunnus

U 53/2018 rd

Behandlingsskede och tidsplan för den fortsatta behandlingen

Europaparlamentets (nedan även EP) plenarsammanträde godkände ett betänkande från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd i februari 2019.

Som avslutning på Finlands ordförandeskap i EU-rådet fick rådet vid de ständiga representanternas kommittés möte (Coreper II) ett förhandlingsmandat i december 2019. Förhandlingarna i rådet pågick i cirka 1,5 år.

Kroatien, det nuvarande ordförandelandet för rådet, har inlett trepartsförhandlingar (s.k. triloger) i januari—februari 2020. De påföljande förhandlingarna sker i början av mars 2020.

Statsrådets ståndpunkt

Generellt sett motsvarar den kompromiss som ligger till grund för rådets förhandlingsmandat som helhet de randvillkor som är viktiga för Finland (U 53/2018 rd — KoUU 22/2018 rd — StoURS 116/2018 rd) och som har beaktats vid utformandet av det förslag som lades fram under Finlands ordförandeskap i EU-rådet. Som medlem i ordförandettrion i rådet stöder Finland ordförandelandets strävanden att nå ett lyckat förhandlingsresultat. Utöver det som tidigare har antagits som centrala förhandlingsmål för Finland konstaterar statsrådet följande.

Allmänt taget understöder statsrådet ett gott skydd för skadelidande vid trafikskador. Statsrådet understöder att man i ändringsförslagen fortfarande ger medlemsstaterna rätt att i enlighet med minimidirektivets karaktär fastställa strängare krav och bättre skydd än i direktivet. Oberoende av utgången av trepartsförhandlingarna kan Finland således ägna behövlig uppmärksamhet åt t.ex. en tillräckligt omfattande definition för fordon eller på ställningen för personer med fysiska begränsningar så att de skador som dessa personer möjligen orsakat ska ersättas kollektivt av trafikförsäkringen. Statsrådet förhåller sig dock öppet till undantag som är begränsade till sitt tillämpningsområde, exempelvis för motorsportevenemang och avgränsade områden, om sådana behövs för att nå en förhandlingslösning.

Statsrådet ställer sig positivt till att definitionen av begreppet ”användning av ett fordon” preciseras så att den motsvarar EU-domstolens rättspraxis, i första hand genom att endast tidpunkten för skadan beaktas. Statsrådet konstaterar också att uttrycket ”i trafik” som Europaparlamentet föreslår är problematiskt som sådant för många medlemsstater. I rådets arbetsgrupp har medlemsstaterna inte nått samförstånd om innehållet i uttrycket, och även i Finland är innehållet i motsvarande nationella bestämmelse uppenbart mer omfattande än vad Europaparlamentet har föreslagit.

Statsrådet förhåller sig positivt till de preciseringsförslag som gäller avställning eller avregistrering av fordon och som gör det möjligt för medlemsstaterna att bevara nuläget, i första hand genom enkel och omfattande lagstiftningsteknik. Preciseringsförslagen bör omfatta anmälan om avställning (för den tillfälliga avregistreringstiden) eller den slutliga anmälan om avregistrering.

Statsrådet anser att de ändringsförslag som syftar till att förbättra förutsättningarna för överföring av skadehistorikuppgifter i stora drag är värda att understöda, men det finns också problem med gränsöverskridande överföring av skadehistorikuppgifter: innehållet i trafikförsäkringsskyddet kan variera från

land till land och därför kan människor försättas i olika ställning. I länder med mycket omfattande skydd inträffar sannolikt fler trafikskador som ska ersättas än i länder med mycket begränsat skydd, vilket skapar ett nytt slags ojämlikhetsproblem vid flytt från ett land till ett annat. Personer som flyttar från ett land till ett annat har också möjlighet att påverka huruvida man i det nya bostättningslandet beaktar tidigare skadehistorik, vilket de stadigvarande bosatta i landet inte nödvändigtvis har. Statsrådet understöder dock icke-diskriminerande behandling av skadehistorikuppgifter vid försäkringsföretagen. Statsrådet kan godta att kommissionen utfärdar närmare bestämmelser om innehållet i formuläret för intyg om skadehistorik i första hand genom kommissionens tekniska genomförandestandarder på lägre nivå, förutsatt att dess behörighet att anta rättsakter är tillräckligt tydlig och noggrant avgränsad.

Statsrådet anser att det i princip är motiverat att skador som orsakats av brott som begåtts med ett fordon som omfattas av försäkringsplikten i första hand ersätts av trafikförsäkringen. Statsrådet konstaterar att praxis för enhetlig ersättning av trafikskador och andra skador har kunnat variera mellan olika medlemsstater. Därför förhåller sig statsrådet öppet till en medlemsstatsoption som tillåter sådana ersättningssystem med motsvarande ersättningsskydd som trafikförsäkringen, om det behövs för att nå en förhandlingslösning.

När det gäller försäkringsföretag som bedriver lagstadgad trafikförsäkring kan statsrådet godkänna rådets ändringsförslag och i huvudsak Europaparlamentets ändringsförslag avseende både nationella och gränsöverskridande skadefall i fråga om försäkringsföretagens insolvens och ersättningsorganens verksamhet. Statsrådet anser dock att det är problematiskt att ersättningsorganet enligt Europaparlamentets ändringsförslag ska ge sitt svar till den skadelidande enbart utifrån de uppgifter som den skadelidande har lämnat. Detta skulle bidra till att öka antalet obefogade ersättningsanspråk och eventuellt utbetalningen av ersättningar. Statsrådet bedömer att det i fråga om insolvenssituationer kan vara motiverat att utfärda bestämmelser som kompletterar direktivet för att säkerställa konsekventa förfaranden vid ersättningsorganen i olika medlemsstater. Statsrådet är dock till denna del berett att även godkänna ett arrangemang som grundar sig på ett avtal mellan ersättningsorganen.

Statsrådet stöder fortfarande möjligheten att ge medlemsstaterna rätt att kontrollera försäkringens giltighet. Kontrollerna ska då utföras på ett icke-diskriminerande sätt så att de inte får inriktas enbart på inhemska eller utländska fordon och att de utförs med respekt för kontrollobjektets rättigheter enligt nationell rätt och EU-rätt. Statsrådet förhåller sig dock med förbehåll till Europaparlamentets övriga förslag som förpliktar medlemsstaterna när det gäller gränsöverskridande försäkringskontroller. Innan bindande lagstiftning antas vore det bra att utreda möjligheten att införa ett begränsat avtalsbaserat system mellan medlemsstaterna och hur de åtskilliga systemtekniska detaljerna ska genomföras.

När det gäller obligatoriska trafikförsäkringar betonar statsrådet vikten av lika konkurrensvillkor och en transparent prissättning. Enligt statsrådets uppfattning är det i Finland redan tillräckligt enkelt att göra prisjämförelser i försäkringsföretagens eller försäkringsförmidlarnas nuvarande webbtjänster. Det finns inte behov av ett separat oberoende prisjämförelseverktyg som certifieras eller rentav utvecklas av myndigheterna. Enligt statsrådets uppfattning kan förslaget till denna del godkännas om det är nödvändigt för att uppnå ett förhandlingsresultat.

Vad gäller tillgången till olycksrapporter konstaterar statsrådet att offentlighet av handlingar i Finland regleras i synnerhet i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Enligt den lagen är myndighetshandlingar i princip offentliga om det inte finns laglig grund för att sekretessbelägga en handling eller informationen i den. Enligt statsrådet är det inte nödvändigt att införa en uttrycklig bestämmelse om skyldigheten att offentliggöra myndigheternas olycksrapporter. Enligt statsrådets uppfattning kan förslaget dock godkännas till denna del, om det är nödvändigt för att nå ett förhandlingsresultat.

Statsrådet konstaterar att praxis vid de finländska domstolarna är att tillämpa bestämmelser i lagen om beräkning av laga tid för beräkning av tidsfrister 150/1930. Enligt statsrådets uppfattning behövs inga uttryckliga bestämmelser om saken i fråga om ett försäkringsslag. Statsrådet understöder till denna del i princip inte några specialbestämmelser om tider för väckande av talan eller beräkning av tidsfrister. Enligt statsrådets uppfattning kan Europaparlamentets förslag godkännas till denna del, om det är nödvändigt för att nå ett förhandlingsresultat.

Huvudsakligt innehåll

Rådets och Europaparlamentets ändringsförslag avseende samma ärende

Tillämpningsområde: Definitionen av fordon, lätta eldrivna fordon och medlemsstaternas rätt att utfärda mer skyddande bestämmelser

Ett gemensamt mål med rådets och Europaparlamentets ändringsförslag är att normala fordon och släpvagnar på motsvarande sätt som i nuläget ska omfattas av definitionen av fordon och av direktivets tillämpningsområde. Ett annat gemensamt mål är att lätta fordon, t.ex. elsparkcyklar och eldrivna cyklar, inte ska omfattas av den

lagstadgade skyldigheten att ha trafikförsäkring och att skador som de orsakar tredje parter inte behöver ersättas. Däremot avviker sätten att nå detta mål från varandra i ändringsförslagen. I rådets och Europaparlamentets ändringsförslag ges medlemsstaterna dock för tydlighets skull rätt att föreskriva om krav som ger ett bättre skydd än miniminivån i direktivet.

I rådets ändringsförslag föreslås att direktivets definition av fordon ändras. Den omfattar fordon som färdas på land och drivs av enbart mekaniskt förmedlad kraft. I rådets ändringsförslag införs i definitionen av fordon också allmänna självständiga gränsvärden för fordonets hastighet eller vikt. När åtminstone det ena gränsvärdet överskrids omfattas fordonet av direktivets definition av fordon och således av direktivets tillämpningsområde. Definitionen omfattar fordon med en högsta konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h eller som väger mer än 25 kg, exklusive rullstolar för personer med fysiska begränsningar.

Europaparlamentet föreslår en särskild bestämmelse enligt vilken direktivet endast ska tillämpas på fordon som avses i de s.k. typgodkännandeförordningarna (förordning (EU) nr 2018/858, förordning (EU) nr 167/2013 eller förordning (EU) nr 168/2013). Försäkrings- och ersättningsskyldigheten bör enligt Europaparlamentet fortfarande omfatta fordon som kan orsaka allvarlig skada och som måste uppfylla säkerhetskraven.

Definitionen av användning av ett fordon

I rådets ändringsförslag har definitionen av användning av ett fordon endast preciserats så att tidpunkten för granskningen av fordonets användningsändamål och därmed för bedömningen av ersättningsskyldigheten är bunden till tidpunkten för skadan. Detta motsvarar EU-domstolens senaste rättspraxis. Förslaget har dessutom motiverats närmare i skälen i ingressen så att t.ex. användning av ett fordon som enbart kraftkälla inom industrin eller jordbruket inte är normal användning av fordonet som transportmedel. Europaparlamentet har också gjort ett liknande ändringsförslag.

Europaparlamentet föreslår dessutom att uttrycket ”i trafik” införs i definitionen av användning av ett fordon (eng. in traffic). Om ett fordon har vållat skada i trafik användning i den mening som avses i definitionen ska skadan ersättas av trafikförsäkringen; om fordonet inte har varit i trafik ska skadan inte ersättas av trafikförsäkringen. Uttrycket ”i trafik” avser användning av ett fordon på allmänna och privata vägar samt på parkeringsplatser och andra motsvarande allmänt framkomliga privata områden. Definitionen omfattar inte allmänt framkomliga allmänna områden. I Finland innebär detta t.ex. allmänna skogar eller fjällområden som är framkomliga med snöskotrar.

Användning av ett fordon i ett stängt område där allmänheten inte har tillträde utgör enligt de skäl i ingressen som Europaparlamentet anför inte heller användning av fordonet i trafik i den mening som avses i direktivet. Skador som har inträffat inom ett sådant område ersätts således inte alls. Enligt rådets ändringsförslag kan en medlemsstat föreskriva begränsade undantag för områden med begränsat tillträde enligt nationell lagstiftning. Rådets förslag motiveras dessutom närmare i skälen i ingressen. Exempel på sådana områden är hamnar och flygfält. Till skillnad från Europaparlamentets ändringsförslag ska den skadelidande enligt rådets ändringsförslag dock alltid få ersättning för skador som inträffar i dessa områden, i sista hand av det nationella ersättningsorganet.

I rådets ändringsförslag ingår uttrycket ”i trafik” inte i definitionen av användning av ett fordon. Många medlemsstater hade velat ha med uttrycket ”i trafik” i rådets ändringsförslag. Vissa medlemsstater ville dock ha ett mycket brett innehåll medan andra ville ha ett mycket begränsat innehåll. Det är uppenbart att det inte går att nå samförstånd om innehållet i uttrycket ”i trafik” i rådet.

Europaparlamentet föreslår också preciserande bestämmelser om ersättningsbarheten för skador. Enligt Europaparlamentets förslag får medlemsstaterna vid behov föreskriva undantag från ersättningsskyldigheten när ett fordon inte är i trafik och när medlemsstaterna anser att en skadas ersättningsbarhet ligger utanför det som förutsätts av trafikförsäkringen, dvs. när inget behov av försäkringsskydd förväntas, t.ex. om en traktor endast används som kraftkälla.

Avställning eller avregistrering av fordon

I skälen i ingressen till rådets ändringsförslag sägs att medlemsstaterna, när ett fordon avregistreras eller avställs enligt villkoren i nationell rätt, ska se till att skador orsakade av fordon ersätts på det sätt som avses i trafikförsäkringsdirektivet både under och utanför användnings- eller registreringstiden, om fordonet trots avställningen eller avregistreringen används på det sätt som avses i direktivet.

När det gäller uttrycket ”i trafik” (se ovan) föreslår Europaparlamentet att fordon som helt eller tillfälligt avregistrerats och som inte kan användas som transportmedel inte bör omfattas av ersättningsskyldigheten. Exempel på sådana är museifordon, fordon som genomgår reparation och fordon som används säsongsmässigt.

Motorsportevenemang

I rådets ändringsförslag föreslås att det ska vara tillåtet för medlemsstaterna att göra vissa begränsningar i trafikförsäkringsskyldigheten och ersättningsskyldigheten när det gäller användning av fordon i områden som används för motorsportevenemang och som är avgränsade, inhägnade och märkta. Medlemsstaten ska i praktiken ersätta skadorna på normalt sätt ur trafikförsäkringen eller föreskriva uttryckligen om införandet av ett alternativt system.

Europaparlamentet föreslår att direktivet inte ska tillämpas på fordon som är avsedda att enbart användas vid motorsportevenemang eller relaterade evenemang inom ett stängt område.

Intyg om skadehistorik

I rådets ändringsförslag beaktas att det i flera medlemsstater inte har konstaterats några särskilda problem i samband med gränsöverskridande trafikförsäkringar när det gäller erkännande av utländska intyg om skadehistorik. I rådets ändringsförslag betonas därför att användningen av intyg om skadehistorik är valfri och att det är fråga om minimiharmonisering och anmälan av uppgifter av allmän karaktär. Affärshemligheter behöver inte offentliggöras.

Europaparlamentet betonar i sitt ändringsförslag att om ett försäkringsföretag beaktar intyg om skadehistorik vid prissättningen av kunders försäkringar, måste det behandla intyg från inhemska och utländska försäkringsföretag i medlemsstaterna på samma sätt, i enlighet med eventuella tvingande bestämmelser om prissättning i nationell lagstiftning. Europeiska kommissionen ska ha rätt att anta delegerade akter om intyg om skadehistorik i stället för tekniska genomförandestandarder. Europaparlamentet föreslår också detaljpreciseringar angående vilka frågor kommissionen får anta delegerade akter om.

Användning av fordon som vapen och ersättning av skador ur trafikförsäkringen

Enligt skälen i ingressen till rådets ändringsförslag kan en medlemsstat ha kvar vissa separata system för ersättning eller återkrav i fråga om allvarliga brottsrelaterade skador som inträffar i trafiken. Medlemsstaten ska sträva efter att den skadelidande garanteras åtminstone den ersättningsnivå som anges i trafikförsäkringsdirektivet. I vissa medlemsstater har ett sådant system för ersättning eller återkrav skapats för brott där ett fordon avsiktligt orsakar allvarlig sak- eller personskada. I dessa medlemsstater anses sådan användning av ett fordon inte utgöra normal användning av fordonet i den mening som avses i trafikförsäkringsdirektivet, utan de skador som uppstår till följd av användningen av ett sådant fordon kan ersättas från ett annat system.

Europaparlamentet föreslår att även skador till följd av att ett oförsäkrat eller oidentifierat fordon används som vapen för att begå våldsbrott eller terrordåd ska ersättas ur trafikförsäkringen.

Insolvens för försäkringsföretag som bedriver lagstadgad trafikförsäkring samt ersättningsorgan

I rådets ändringsförslag föreslås att bestämmelsen om ersättningsorganets verksamhet endast ska tillämpas när försäkringsföretag som bedriver lagstadgad trafikförsäkring är insolventa. Rådets ändringsförslag utgår från varje medlemsstats skyldighet att inrätta eller utse ett ersättningsorgan i händelse av ett försäkringsföretags insolvens. Medlemsstaten ska föreskriva eller på annat sätt se till att ersättningsorganet i dessa situationer har tillräcklig finansiering för skötseln av sina ersättningsuppgifter. Dessa finansieringsåtgärder kan inbegripa rätt att kräva betalningar från auktoriserade försäkringsföretag med säte i den berörda medlemsstaten. I rådets ändringsförslag föreslås dessutom mycket detaljerade bestämmelser om inledande av ett ersättningsorgans verksamhet, om det svar som den skadelidande ska ges inom utsatt tid i olika situationer, om att ersättningen till den skadelidande ska betalas utan dröjsmål, om skyldigheten för ersättningsorganet i försäkringsföretagets hemstat att betala ersättningen till ersättningsorganet på den skadelidandes bosättningsort samt om informationsutbyte mellan försäkringsföretagen, myndigheterna och medlemsstaternas ersättningsorgan.

Europaparlamentets ändringsförslag utgår från den skadelidandes rätt att kräva ersättning vid insolvenssituationer av ett företag som bedriver lagstadgad trafikförsäkring. Dessa situationer i sig överensstämmer med rådets ändringsförslag. Varje medlemsstat är skyldig att i händelse av ett försäkringsföretags insolvens inrätta eller utse ett ersättningsorgan hos vilket den skadelidande får ansöka om ersättning direkt eller framställa ett ersättningsanspråk som tidigare framställts hos försäkringsföretaget och som försäkringsföretaget ännu inte har svarat på. I Europaparlamentets ändringsförslag föreslås dessutom mycket detaljerade bestämmelser som i viss mån avviker från rådets ändringsförslag när det gäller det svar som ska ges den skadelidande, betalningen av ersättning till den skadelidande inom utsatt tid samt skyldigheten för ersättningsorganet i försäkringsföretagets hemstat att betala ersättningen till ersättningsorganet på den skadelidandes bosättningsort.

Enligt Europaparlamentets ändringsförslag ska bestämmelserna i artikeln träda i kraft när alla medlemsstaters ersättningsorgan har kommit överens om de uppgifter och förfaranden som rör deras verksamhet och när kommissionen har bestämt ett datum för när ersättningsorganen ska inleda sin verksamhet. Om en överenskommelse inte kan nås inom två år från det att ändringsdirektivet trätt i kraft, får kommissionen anta delegerade akter om uppgifter och skyldigheter i samband med ersättningsorganens förfaranden.

Europaparlamentets övriga ändringsförslag

Kontroll av försäkringar

I sitt ändringsförslag betonar Europaparlamentet att försäkringskontroller för trafikförsäkring inte får riktas enbart mot utländska fordon. Europaparlamentet betonar också de rättigheter som föremålet för kontrollen har. Europaparlamentet föreslår att medlemsstaterna ska ge andra medlemsstater tillgång till sina egna fordonsregister för att kontrollera försäkringarnas giltighet genom automatisk sökning av information i EUCARIS-systemet. Europaparlamentets ändringsförslag innehåller mycket detaljerade bestämmelser om vilka uppgifter som ska hållas tillgängliga och vilka förfaranden som ska följas.

Verktyg för prisjämförelse

Enligt Europaparlamentets ändringsförslag ska medlemsstaterna se till att konsumenterna kostnadsfritt har tillgång till minst ett oberoende verktyg för prisjämförelse för att jämföra och uppskatta allmänna priser och avgifter. Försäkringsdistributörerna ska förse de behöriga myndigheterna med all behövlig, aktuell och detaljerad information för att verktyget ska fungera exakt.

Europaparlamentet föreslår också vissa närmare bestämmelser om de egenskaper som krävs för att verktyget ska vara tillgängligt. Medlemsstaterna ska också ha befogenhet att påföra administrativa påföljder. Europaparlamentet föreslår också att kommissionen ska anta delegerade akter om verktygets format och funktioner samt om de kategorier av information som försäkringsdistributörerna ska tillhandahålla.

Tillgång till olycksrapporter

Europaparlamentet föreslår att den skadelidande ska ha rätt att i god tid få en kopia av den behöriga myndighetens olycksrapport. Om myndigheten på grund av nationell rätt inte kan ge en hel rapport, ska den skadelidande ha rätt att få en förkortad version med relevanta delar till dess att rapporten är tillgänglig i sin helhet.

Särskild tid för väckande av talan avseende trafikförsäkringar, avbrytande av tiden för väckande av talan och beräkning av den

Enligt Europaparlamentets förslag ska medlemsstaterna se till att en tid för väckande av talan på minst fyra (4) år eller en i medlemsstatens lagstiftning föreskriven längre tid tillämpas på en talan enligt artiklarna 19 och 20.2 för person- eller sakskada till följd av en gränsöverskridande trafikolycka. Tiden för väckande av talan ska avbrytas mellan det att ett ersättningsanspråk framställts mot svaranden, dvs. försäkringsföretaget, dess skaderegleringsrepresentant eller ersättningsorganet, och svarandens avslagsbeslut. Om tiden för väckande av talan är kortare än sex (6) månader vid utgången av tiden för avbrytande, ska medlemsstaterna se till att käranden får minst ytterligare sex (6) månader på sig att väcka talan vid domstol. Dessutom innehåller Europaparlamentets förslag detaljerade bestämmelser om beräkningen av tidsfristerna.

Rättslig grund / beslutsförfarande enligt EU-rätten

Den rättsliga grunden för förslaget till ändring av direktivet är artikel 114.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Behandling i Europaparlamentet

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd godkände föredragandens betänkande den 28 januari 2019 (A8-0035/2019). Betänkandet sändes till plenum (första och enda läsningen).

Plenarsammanträdet godkände betänkandet från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd den 13.2.2019 (T8-0110/2019). För godkännandet röstade 562 ledamöter, 36 röstade emot och 19 var frånvarande (första och enda läsningen). Ett sammandrag av de frågor som lyfts fram i plenum finns tillgängligt på engelska på <https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/summary.do?id=1573606&t=e&l=en>, hämtat 21.2.2020). Webbplats: Europaparlamentets

Nationell beredning

Ett utkast till kompletterande U-skrivelse har behandlats den 7–14.2.2020 i EU-beredningssektion 16 (försäkringstjänster), där centrala myndigheter och intressentgrupper inom försäkringsbranschen är representerade. Trafik- och kommunikationsministeriet, Finansinspektionen och Finans Finland r.f. har framfört sina iakttagelser om utkastet.

Riksdagsbehandling

U 53/2018 rd

KoUU 22/2018 rd

StoURS 116/2018 rd

Nationell lagstiftning, inkl. Ålands ställning

Förslaget gäller försäkringsavtal, som enligt 27 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

Ekonomiska konsekvenser

De bestämmelser som gäller tillämpningsområdet för den finländska trafikförsäkringslagen torde i huvudsak kunna bevaras till följd av förslaget, även om vissa ändringar i definitionen av fordon och den nya definitionen av användning av ett fordon föreslås. Eftersom direktivet fortfarande har karaktär av minimiharmonisering torde ändringarna i genomförandefasen dock inte innebära någon väsentlig förändring jämfört med nuvarande praxis.

I fortsättningen kommer lätta eldrivna forskaffningsmedel sannolikt inte att omfattas av definitionen av fordon eller tillämpningsområdet för trafikförsäkringsdirektivet. Eftersom begreppet fordon i trafikförsäkringslagen exakt motsvarar den gällande formuleringen i direktivet kommer trafikförsäkringslagen sannolikt att behöva preciseras i detta avseende för att den ska stämma överens med de nya definitionerna.

Det undantag 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 kommer sannolikt att vara möjligt även i fortsättningen. När direktivet genomförs bör det säkerställas att det alternativa ersättningssystemet lämpar sig för sådana situationer.

I den mån rådets skäl i ingressen avser användning av fordon som vapen, kan trafikförsäkringsersättning som betalats till en skadelidande i Finland återkrävas av den som orsakat trafikskadan, om brottet har orsakats av minst grov oaksamhet. Det står klart att Finland i enlighet med rådets skäl i ingressen kan bevara sitt system.

I rådets och Europaparlamentets förslag har bestämmelserna om insolvens för sådana företag som bedriver lagstadgad trafikförsäkring och om ersättningsorgan preciserats väsentligt, men det finns också flera inbördes skillnader mellan förslagen. De ekonomiska konsekvenserna beror på de slutliga formuleringarna i förslagen. Förslagen torde dock inte medföra några stora förändringar med tanke på skadelidande i Finland. Bestämmelserna om ersättningsorganets rätt att i fråga om lagstadgad trafikförsäkring få tillbaka ersättning möjliggör att Trafikförsäkringscentralen i fall av insolvens relativt snabbt kan få tillbaka de ersättningar som centralen har betalat från ersättningsorganet på ett utländskt försäkringsföretags hemort i stället för att behöva bevaka sina fordringar när det utländska försäkringsföretaget går i konkurs, vilket kan ta flera år. Rådets förslag innebär däremot att sättet att finansiera ersättningsorganen när det gäller insolvenssituationer förändras: Finland kan i fortsättningen inte längre kräva att utländska försäkringsföretag som är verksamma i Finland deltar i finansieringen av ett finländskt ersättningsorgan som inrättats eller utsetts i händelse av insolvens till den del det är fråga om lagstadgad trafikförsäkring. På motsvarande sätt behöver finländska försäkringsföretag inte delta i finansieringen av utländska ersättningsorgan till den del det är fråga om lagstadgad trafikförsäkring.

När det gäller skadehistorikuppgifter motsvarar förslaget i huvudsak det som föreskrivs i den finländska trafikförsäkringslagen; rådets förslag, som baserar sig på frivillighet, torde närmare än Europaparlamentets förslag motsvara nuläget.

Europaparlamentets förslag är förenade med flera utredningar som kräver fortsatt teknisk beredning. Om de förslag som Europaparlamentet lagt fram i sina ändringsförslag antas, är det sannolikt att det i Finland krävs ändringar på flera ställen i den nationella materiella och processuella lagstiftningen. De ekonomiska konsekvenserna är potentiellt betydande, om Finland genom myndigheternas åtgärder ska skapa system för kontroll av fordonsförsäkringar som är jämförbara på europeisk nivå samt skapa ett oberoende prisjämförelseverktyg.

Andra faktorer som påverkar behandlingen av ärendet

—

Handlingar

Betänkande av Europaparlamentets föredragande, daterat 28.1.2019, tillgängligt på följande adress: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0035_SV.pdf, hämtad 21.2.2020.

Rådets förhandlingsmandat, daterat 13.12.2019, tillgängligt på engelska på följande adress: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14645-2019-INIT/en/pdf>, hämtad 21.2.2020.

Författarens och de övriga handläggarnas kontaktuppgifter

Konsultativ tjänsteman Juha Jokinen, [juha.jokinen\(at\)stm.fi](mailto:juha.jokinen(at)stm.fi), +358 50 466 7702

Konsultativ tjänsteman Kirsi Terhemaa, [kirsi.terhemaa\(at\)stm.fi](mailto:kirsi.terhemaa(at)stm.fi), +358 50 439 0985

Tf. avdelningschef Hannu Ijäs, [hannu.ijas\(at\)stm.fi](mailto:hannu.ijas(at)stm.fi). + 358 50 367 1529

EUTORI-tunnus

EU/2018/1097

Liitteet

Viite U 53/2018 rd

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
