

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av trafikförsäkringslagen och 2 a kap. 10 § i lagen om försäkringsbolag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att trafikförsäkringslagen och lagen om försäkringsbolag ändras så att de aktuella lagarna harmonieras med det femte trafikförsäkringsdirektivet. De största förändringarna som föreslås är för det första att importen av fordon skall underlättas. En kortfristig trafikförsäkring för ett fordon som importeras kan tecknas i den medlemsstat där fordonsköparen är bosatt och till vilken fordonsköparen för in fordonet.

För det andra föreslås en ändring i den nationella undantagsbestämmelse som gäller ersättning för trafikskador orsakade av fordon som är befriade från försäkringsplikt. I syfte att garantera en jämlik behandling av de skadelidande föreslås att skador som orsakas av nämnda fordon skall kunna ersättas förutom i den stat där fordonen hör hemma också i andra EES-stater.

En tredje ändring gäller ersättning av skador orsakade av okända fordon. Egendoms-

skador som orsakas av ett okänt fordon ersätts då det också har inträffat en betydande personskada vid samma trafikolycka.

Det nationella genomförandet av det femte trafikförsäkringsdirektivet förbättrar dessutom ställningen för skadelidande så att den skyldighet att lämna information som gäller för informationscentrum som inrättats genom det fjärde trafikförsäkringsdirektivet utvidgas. Dessutom föreslås att förfarandet med motiverat ersättningsanbud som infördes genom det fjärde trafikförsäkringsdirektivet utvidgas till alla trafikskador oavsett i vilken medlemsstat den skadelidande är bosatt. Finlands gällande rätt och försäkringsbolagens praxis uppfyller redan nu det sistnämnda kravet.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att de har antagits och blivit stadfästa.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge	3
1.1. Trafikförsäkringslagstiftningen och praxis.....	3
1.2. EU-lagstiftningen om trafikförsäkring	3
<i>Det femte trafikförsäkringsdirektivet</i>	4
2. Föreslagna ändringar	6
<i>Försäkring av fordon som importeras</i>	6
<i>Fordon som är befriade från försäkringsplikt</i>	7
<i>Egendomsskador orsakade av okänt fordon</i>	8
<i>Rätt att få information</i>	9
<i>Kontroll av trafikförsäkringar</i>	9
<i>Finsk lagstiftning som motsvarar bestämmelserna i det femte trafikförsäkringsdirektivet</i>	9
3. Propositionens konsekvenser	12
3.1. Ekonomiska konsekvenser	12
3.2. Konsekvenser för myndigheterna	12
4. Beredningen av propositionen	13
5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	13
DETALJMOTIVERING.....	14
1. Lagförslag.....	14
1.1. Trafikförsäkringslagen.....	14
1.2. Lagen om försäkringsbolag	19
2 a kap. Bedrivande av direkt försäkring utomlands.....	19
2. Ikraftträdande.....	19
LAGFÖRSLAG	20
om ändring av trafikförsäkringslagen.....	20
om ändring av 2 a kap. 10 § i lagen om försäkringsbolag	22
BILAGA.....	23
PARALLELLTEXTER.....	23
om ändring av trafikförsäkringslagen.....	23
om ändring av 2 a kap. 10 § i lagen om försäkringsbolag	27

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Trafikförsäkringslagstiftningen och praxis

Gällande trafikförsäkringslag (279/1959) trädde i kraft den 1 januari 1960 och genom den upphävdes lagen om ansvarighet vid trafik med motorfordon (408/37). Det bakomliggande målet var att göra den nordiska lagstiftningen om skadeståndsrätt enhetligare. Detta eftersträvades bl.a. genom bestämmelser om enhetliga ansvarsgrunder för trafikförsäkringar och om innehållet i ersättningen.

Den största reformen i trafikförsäkringslagen var att lagen grundar sig på principen om strängt, dvs. objektivt ansvar. Principen innebär att en trafikskada orsakad av ett fordon i regel skall ersättas från trafikförsäkringen även om fordonets ägare eller förare inte har orsakat skadan genom vållande. Ersättning till följd av en trafikskada har sedan 1974 bestämts i enlighet med skadeståndslagen (412/1974), där utgångspunkten är principen om full ersättning. Med avvikelse från ansvarsförsäkringen har även fordonets ägare och förare rätt till ersättning på basis av en trafikskada. I gällande lagstiftning finns inga maximibelopp för ersättningar för personskador. Maximiersättningsbeloppet för sakskador har flera gånger ändrats och är för närvarande 3 300 000 euro.

Bestämmelserna om den skadelidandes egen andel i skadan dvs. medverkan har blivit lindrigare på grund av lagändringar, och efter den lagändring som trädde i kraft vid ingången av 1980 kan ersättning för den skadelidandes personskador endast i undantagsfall förvägras eller nedsättas till följd av den skadelidandes egen andel i skadan. Sådana fall är för närvarande främst skador som orsakats genom grovt vållande eller avsiktligt samt ifall föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller körning under påverkan av rusmedel.

Trafikförsäkringslagen har också ändrats

med anledning av lagstiftningen inom Europeiska unionen, nedan EU. I lagen har tagits in de bestämmelser som förutsätts i gällande trafikförsäkringsdirektiv. Genom verkställigheten av direktiven har en minimiharmonisering av trafikförsäkringen genomförts inom gemenskapen. Genom bestämmelserna har bl.a. införts ett garantisystem som täcker hela EU och som är betydande med tanke på trafikskadeoffren. Systemet upprätthålls av nationella organ som inrättats i varje medlemsland i gemenskapen. I Finland svarar Trafikförsäkringscentralen för att systemet genomförs.

Alla motorfordon som används i trafik skall ha en trafikförsäkring. Ett undantag utgör statliga fordon och fordon som är befriade från försäkringsplikt i trafikförsäkringsförordningen (324/1959). Sådana fordon är bl.a. skördetröskor och andra motorredskap som används för bärning av skörd och är befriade från registrering samt släpvagnar som är befriade från registrering och traktorer vars konstruktiva hastighet är högst 15 km/h. Om ett motorfordon som anländer till Finland inte redan har trafikförsäkring, skall trafikförsäkring tecknas för fordonet som gräns- eller förflyttningsförsäkring. En sådan försäkring beviljas bl.a. av tull- eller gränsmyndigheterna. En trafikförsäkring som teknats i en EU-stat eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan EES-stat, är under försäkringsavtalsperioden i kraft i alla medlemsstater.

1.2. EU-lagstiftningen om trafikförsäkring

Med anledning av EU-lagstiftningen har trafikförsäkringssystemen i medlemsstaterna närmast sig varandra, vilket har underlättat både försäkringen och skadelidandes ställning inom unionen. Rådets första direktiv om trafikförsäkring 72/166/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon

och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, nedan det första trafikförsäkringsdirektivet, gavs den 24 april 1972. Målet var att genom det första trafikförsäkringsdirektivet säkerställa att fordonen i medlemsstaterna försäkras med en trafikförsäkring. I och med direktivet täckte den trafikförsäkring som tecknats i hemlandet även skador som orsakats i en annan medlemsstat i enlighet med lagstiftningen i den stat där olyckan inträffat.

Rådets andra direktiv 84/5/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon, nedan det andra trafikförsäkringsdirektivet, gavs den 30 december 1983. Genom det andra trafikförsäkringsdirektivet preciserades innehållet i trafikförsäkringen och dessutom förutsattes att varje medlemsstat skall ha ett organ som ersätter skador som orsakas av oförsäkrade eller oidentifierade fordon.

Rådets tredje direktiv 90/232/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon, nedan det tredje trafikförsäkringsdirektivet, gavs den 14 maj 1990. Det centrala kravet i direktivet var att trafikförsäkringen på grundval av en enda premie skall omfatta alla medlemsstater.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG, nedan det fjärde trafikförsäkringsdirektivet, gavs den 16 maj 2000. På basis av det fjärde trafikförsäkringsdirektivet inrättades i EU:s medlemsstater ett system i enlighet med vilket varje försäkringsbolag som beviljar trafikförsäkringar skulle ha en s.k. skaderegleringsrepresentant i en annan medlemsstat. Om en skaderegleringsrepresentant inte valts, skulle medlemsstaterna se till att det fanns ett skadeersättningsorgan som ansvarar för ersättningar i sådana fall. Dessutom krävdes att skaderegleringsrepresentanten skulle behandla ersättningsanspråk inom tre månader, dvs. lämna ett s.k. motiverat ersättningsanbud. Det fjärde trafikförsäkringsdirektivet möjliggjorde således behandlingen av ersättningsanspråk för trafikskador vid en trafikskada

som orsakas utanför den stat där den skadelidande är bosatt. Avsikten med dessa bestämmelser var att säkerställa snabba ersättningar till den som drabbats av skada i en annan medlemsstat och ett effektivt ersättningssystem som minskar rättegångskostnaderna. Dessutom skulle det på basis av direktivet i varje medlemsstat finnas ett informationscentrum via vilket den som fallit offer för en trafikolycka eller dennas representant kunde få information om det fordon som varit inblandat i trafikolyckan och om dess försäkringsbolag.

Det femte trafikförsäkringsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon, nedan det femte trafikförsäkringsdirektivet, gavs den 11 maj 2005 och tidsfristen för det nationella genomförandet går ut den 11 juni 2007. Genom det femte trafikförsäkringsdirektivet preciseras de tidigare fyra trafikförsäkringsdirektiven och förbättras skadelidandes ställning även vid nationella skador.

Genom det femte trafikförsäkringsdirektivet moderniseras bestämmelserna i trafikförsäkringsdirektiven och tillrättaläggs uppdagade brister. Sådana bestämmelser är bl.a. minimiansvarsbeloppen för ersättning av trafikskada. I direktivet föreskrivs även om den rätt personer som tillfälligt arbetar och bor utomlands har att få en försäkring, ett kortfristigt försäkringsskydd när de köper bil i en annan medlemsstat, om att fotgängare och cyklister skall införlivas i den obligatoriska trafikförsäkringens skydd samt om rätten att få s.k. bonusintyg (skadefria år) från föregående försäkringsbolag när försäkringstagaren byter till ett annat försäkringsbolag. I direktivet föreskrivs även om att skyldigheten att ersätta skador orsakade av oidentifierade fordon skall utvidgas även till egendomsskador vid allvarliga personskador. Situationen för skadelidande förbättras också så att det s.k. förfarandet med motiverat ersättningsanbud som infördes genom det fjärde trafikförsäk-

ringsdirektivet utvidgas till alla trafikskador oavsett i vilken medlemsstat skadan inträffat och den skadelidande är bosatt.

I artikel 1.1 preciseras definitionen av det territorium där fordonet är normalt hemmahörande genom en ändring av det första trafikförsäkringsdirektivet. Enligt en bestämmelse i punkten är det territorium där fordonet är normalt hemmahörande den stat vars registreringsskylt fordonet bär, oavsett om denna skylt är permanent eller tillfällig. Dessutom föreskrivs i punkten om fastställandet av den stat där ett fordon hör hemma då fordonet saknar registreringsskylt eller har en registreringsskylt som inte motsvarar fordonet.

I artikel 1.2 föreskrivs om ett förbud mot att kontrollera innehav av trafikförsäkringar vid gränserna till EU/EES-stater. Förbudet ingick redan i det första trafikförsäkringsdirektivet, men genom bestämmelsen i den här punkten preciseras medlemsstaternas möjlighet till andra än systematiska kontroller.

I artikel 1.3 ändras regleringen i det första trafikförsäkringsdirektivet angående medlemsstaternas möjlighet att nationellt förordna om undantag från obligatorisk trafikförsäkring. Det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätter att trafikskador orsakade av fordon som är befriade från försäkringsplikt ersätts skadelidande på samma sätt som om fordonen var oförsäkrade. Syftet med regleringen är att förbättra de skadelidandes ställning och garantera dem lika bemötande i alla medlemsstater.

Genom en bestämmelse i artikel 1.4 ändras det första trafikförsäkringsdirektivet så att medlemsstaternas icke-europeiska territorium inte längre nämns särskilt.

Genom en bestämmelse i artikel 2 ändras det andra trafikförsäkringsdirektivet. Genom denna bestämmelse ställs minimiansvarsbelopp för ersättningen av person- och egendomsskador i syfte att trygga skadelidandes ställning i alla medlemsstater. Dessutom ålägger bestämmelsen i artikel 2 medlemsstaterna att ersätta egendomsskador vid trafikolyckor där ett oidentifierat fordon orsakar en betydande personskada.

Genom en bestämmelse i artikel 3 slopas förbudet mot att representationen för ett för-

säkringsbolag inte får agera som en sådan skaderegleringsrepresentant som avses i det fjärde trafikförsäkringsdirektivet.

Genom en bestämmelse i artikel 4 ändras det tredje trafikförsäkringsdirektivet. I 1 punkten förutsätts att medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att säkerställa att ersättningar på grundval av en trafikolycka betalas även till sådana passagerare som åkt med i ett fordon medvetna om att föraren är berusad.

I artikel 4.2 föreskrivs att fotgängare, cyklistar och andra icke-motoriserade trafikanter skall omfattas av det obligatoriska trafikförsäkringsskyddet. I gällande finländsk lagstiftning har detta redan införts.

Genom en bestämmelse i artikel 4.3 preciseras principen i det tredje trafikförsäkringsdirektivet enligt vilken en trafikförsäkring som tecknats i EU/EES-stater på grundval av en enda premie skall omfatta hela gemenskapens territorium. Principen omfattar även perioder under vilka fordonet under avtalsperioden befinner sig i andra medlemsstater.

Genom en bestämmelse i artikel 4.4 fogas artiklarna 4 a—4 e till det tredje trafikförsäkringsdirektivet. I artikel 4 a föreskrivs om försäkring av fordon som importeras så att det för fordon som importeras bör tecknas en trafikförsäkring i införselmedlemsstaten redan innan fordonet registrerats i denna medlemsstat. Bestämmelsen är ett undantag från principen för i vilken medlemsstat försäkringsrisken anses vara belägen, och avsikten med bestämmelsen är att underlätta importen av fordon. Genom bestämmelsen i artikel 4 b strävar man åter efter att underlätta försäkringstagarnas ställning vid byte av försäkringsbolag. Försäkringstagaren bör enligt bestämmelsen få ett intyg från det föregående försäkringsbolaget om ersättningskrav som ansluter sig till den aktuella försäkringen, dvs. ett s.k. bonusintyg över skadefria år. I artikel 4 c föreskrivs om den princip som redan gäller i Finland att självrisk inte skall tillämpas på den som drabbats av en trafikskada när det gäller de ersättningar som betalas från trafikförsäkringen. I artikel 4 d föreskrivs om den s.k. direkta skadeståndsrätt som också redan gäller i Finland. Enligt bestämmelsen skall skadelidande ha rätt att rikta anspråk direkt mot det skadevållande for-

donets försäkringsbolag. Genom artikel 4 e utvidgas det s.k. förfarandet med motiverat ersättningsanbud som infördes genom det fjärde trafikförsäkringsdirektivet även till trafikolyckor som inträffar i hemlandet.

I artikel 4.5 föreskrivs om en utvidgning av skyldigheten att lämna information för de informationscentrum som inrättats genom det fjärde trafikförsäkringsdirektivet. Enligt bestämmelsen skall informationscentrumen ge de skadelidande vissa uppgifter vid alla trafikolyckor. På så vis omfattas även trafikolyckor i hemlandet av skyldigheten att lämna information.

Genom bestämmelsen i artikel 5.1 fogas till ingressen i det fjärde trafikförsäkringsdirektivet en tolkningsrekommendation i fråga om rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstolsbehörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, nedan Bryssel I-förordningen. Syftet med tolkningsrekommendationen är att säkerställa att den skadelidande kan väcka talan om ersättning vid en domstol i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.

Även i artikel 5.2 är det fråga om en ändring av det fjärde trafikförsäkringsdirektivet och en tolkningspresumtion som gäller Bryssel I-förordningen. Utnämningen av en skaderegleringsrepresentant i en annan medlemsstat skall inte innebära att en filial öppnas eller att representanten skall anses vara ett etableringsställe enligt det andra skadeförsäkringsdirektivet.

Genom bestämmelsen i artikel 5.3 ändras informationscentrumens uppgifter enligt det fjärde trafikförsäkringsdirektivet. På grund av de övriga bestämmelserna i det femte trafikförsäkringsdirektivet som gäller kontrollen av trafikförsäkringar vid unionens inre gränser samlar informationscentrumen inte längre in uppgifter om numren på gröna kort eller gränsförsäkringsavtal.

I artikel 5.4 föreskrivs att de grundläggande uppgifter som behövs för utredning av ersättningskrav i tid skall göras tillgängliga för de skadelidande i alla medlemsstater. I bestämmelsen förutsätts dessutom att dessa grundläggande uppgifter vid behov skall göras tillgängliga i elektronisk form.

I artiklarna 6–8 föreskrivs om genomförandet av direktivet, ikraftträdande och att direktivet riktar sig till alla medlemsstater.

2. Föreslagna ändringar

Det femte trafikförsäkringsdirektivet genomförs genom de ändringar som föreslås i trafikförsäkringslagen och lagen om försäkringsbolag. Direktivet förutsätter bl.a. att försäkringen av fordon som importeras underlättas, att bestämmelser som redan ingår i gällande trafikförsäkringsdirektiv för att förbättra skadelidandes ställning även utvidgas till nationella skador, samt vissa preciseringar i bestämmelserna i de tidigare trafikförsäkringsdirektiven.

Försäkring av fordon som importeras

När det femte trafikförsäkringsdirektivet utfärdades var målet att underlätta fordonsimporten över EES-staternas gränser och tecknandet av en trafikförsäkring för detta. I syfte att underlätta tecknandet av trafikförsäkring för fordon som importeras föreslås i denna proposition bestämmelser som bygger på nämnda direktiv och på grundval av vilka ett försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet i Finland kan bevilja trafikförsäkring enligt finsk lagstiftning för ett motorfordon som importeras från en annan EES-stat, även om fordonet fortfarande är försett med registreringsskyltar från den stat där fordonet köptes. Registreringsskyltarna på fordonet kan vara antingen temporära eller permanenta. Med anledning av de föreslagna bestämmelserna blir en fordonsköpare som är bosatt i Finland och har för avsikt att importera det fordon han eller hon köpt skyldig att teckna trafikförsäkring i Finland omedelbart när han eller hon accepterat leveransen. Försäkringsplikten föreskrivs uppstå omedelbart på samma sätt som vid byten av fordonsägare inom Finlands gränser. Att försäkringsplikten uppstår innebär i praktiken att försäkring skall tecknas omedelbart när skyldigheten uppstår.

Vid import av fordon till Finland skall trafikförsäkring alltså tecknas vid ett finländskt försäkringsbolag redan innan det aktuella

fordonet registreras i Finland. För att bolag som bedriver trafikförsäkringsverksamhet i Finland skall ha lagfäst rätt att bevilja denna försäkring ändras bestämmelsen i lagen om försäkringsbolag om i vilken stat den försäkringsrisk som ansluter sig till fordon skall anses vara belägen. Det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätter att risken vid import av fordon skall anses vara belägen i fordonets införselmedlemsstat under 30 dagar från det att fordonsköparen accepterade fordonsleveransen. Till trafikförsäkringslagen fogas åter en bestämmelse om importörens försäkringsplikt.

Om lagstadgad trafikförsäkring inte tecknas för fordonet, skall fordonet betraktas som ett oförsäkrat fordon. I det fallet ansvarar Trafikförsäkringscentralen i enlighet med trafikförsäkringslagen för skador orsakade av fordonet. Ansvaret gäller dock endast 30 dagar från det att köparen accepterade fordonsleveransen. Då kan gottgörelse enligt trafikförsäkringslagen tas ut hos fordonets ägare eller innehavare.

I en motsatt situation, dvs. då ett fordon som är registrerat i Finland köps för att föras till en annan EES-stat och registreras där, kan en trafikförsäkring enligt den aktuella införselmedlemsstaten tecknas för fordonet redan i Finland. Även utförsel av fordon skall vara handel med fordon för att bestämmelsen skall passa. Andra situationer, t.ex. utförsel av ett fordon som ägs av en finländare och är registrerat i Finland till utlandet i samband med flyttning, hör inte till bestämmelsens tillämpningsområde.

Fordon som är befriade från försäkringsplikt

I trafikförsäkringsdirektiven tillåts att undantag från försäkringsplikten föreskrivs i den nationella lagstiftningen. Undantagen kan gälla vissa offentligrättsliga eller privaträttsliga fysiska personer eller juridiska personer eller vissa slags fordon. Det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätter att trafikskador som orsakas av fordon som genom nationella beslut är befriade från försäkringsplikt ersätts både i EES-stater och även i den medlemsstat där fordonet normalt hör hemma.

I Finland är statliga fordon befriade från försäkringsplikt, men Statskontoret ersätter redan med stöd av gällande trafikförsäkringslagstiftning skador som orsakas av fordon som staten äger eller förvaltar både i hemlandet och i andra EES-stater. Till dessa delar uppfyller gällande finsk lagstiftning redan kraven i det femte trafikförsäkringsdirektivet.

Dessutom är vissa slags fordon befriade från försäkringsplikt i trafikförsäkringslagstiftningen i Finland, såsom sådana motorredskap, skördetröskor och traktorer, vars konstruktiva hastighet är högst 15 km/h. Innan det femte trafikförsäkringsdirektivet kom hade en medlemsstat i fråga om fordon som befriats från försäkringsplikt i en annan medlemsstat rätt att kräva grönt kort eller gränsförsäkring när sådana fordon kom över till en annan medlemsstat. Denna bestämmelse slopas genom det femte trafikförsäkringsdirektivet, eftersom fordonsförsäkringar inte längre skall granska vid EU:s inre gränser. Eftersom kontroller inte längre skall göras, kan man inte heller säkerställa att fordon som kommer över gränserna har en gällande trafikförsäkring. För att kunna garantera betalningen av ersättningar förutsätts i det femte trafikförsäkringsdirektivet att fordon som är befriade från försäkringsplikten i fortsättningen behandlas som oförsäkrade fordon vid skador orsakade av sådana fordon. Trafikskador orsakade av dessa fordon både i den medlemsstat där fordonet hör hemma och i en annan medlemsstat skall ersättas medborgare i alla medlemsstater. För närvarande ersätts skador som fordon befriade från försäkringsplikt orsakar i den stat där de normalt hör hemma inte alls från en trafikförsäkring enligt trafikförsäkringsdirektiven. I Finland kan den skadelidande i ett sådant fall få ersättning på grundval av någon annan lag än trafikförsäkringslagen eller på grundval av den lagstadgade olycksfallsförsäkringen eller frivilliga privata olycksfallsförsäkringar och t.ex. ansvarsförsäkringar för gårdsbruket.

Kraven i det femte trafikförsäkringsdirektivet uppfylls i Finland genom en lagändring så att staten påförs ansvaret för alla skador som omfattas av trafikförsäkringslagen och orsakas i hemlandet av fordon som befriats

från trafikförsäkringsplikten och Trafikförsäkringscentralen påförs ansvaret för ersättning av skador som fordon som befriats från försäkringsplikten orsakar i andra medlemsstater. Den uppdelning av ersättningsansvaret som föreslås är motiverat, eftersom staten i egenskap av lagstiftare avgör vilka fordon som befrias från försäkringsplikt. Om ersättningsansvaret till dessa delar skulle vila på Trafikförsäkringscentralen, får ägarna till dessa fordon en försäkringspremiefördel på de övriga trafikförsäkringstagarnas bekostnad. Dessutom har man på andra håll i Europa använt olika slags finansieringsformer till att finansiera den garantifond som gjorts ersättningsskyldig i nämnda direktiv, varav en del är helt och hållet statsfinansierade. Finansieringsmodellerna varierar från land till land och även statsägda privaträttsliga garantifonder kan vara separat finansierade. I Finland är försäkringsbranschen finansiär för garantifonden, vilket talar för att ersättningsansvaret skall påföras staten i det finländska systemet.

Att fordon som befriats från försäkringsplikten och oförsäkrade fordon delvis har en annan ställning i systemet talar också för att ersättningsansvaret skall vila på staten. Om fordonet har varit oförsäkrat, har sanktioner för detta ställts i varje stat eller återkravet riktats till den fordonsägare eller fordonsförare som försummat försäkringsplikten. Även om försäkringsbranschen skulle ha påförts en skyldighet att finansiera skador orsakade av dessa fordon blir åtminstone en del av pengarna återkrävda. I Finland leder försummelse av försäkringsplikten till att en särskild gottgörelse indrivs. När det gäller fordon som är befriade från försäkringsplikt är det igen inte fråga om en förseelse, eftersom försäkring med anledning av lagstiftningen inte behöver tecknas för fordonet och det får användas i trafik. Då finns det inte heller något motsvarande återkrav genom vilket eventuella skador skulle täckas åtminstone delvis. Skadorna betalas helt och hållet av försäkringsbolagen och därigenom av försäkringstagarna.

Trafikförsäkringscentralen fungerar i Finland som en garantifond som enligt ordalydelsen i direktivet påförs ersättningsskyldighet för skador som inträffat utomlands. Då ett finländskt fordon som befriats från försäk-

ringsplikt orsakar trafikskada i en annan EES-stat än Finland, är det i praktiken garantifonden i den stat där olyckan inträffat som sköter behandlingen av ersättningskravet och betalar ut ersättningen. Trafikförsäkringscentralen betalar ersättning sedan garantifonden i den aktuella staten framställt sitt regresskrav till den finländska garantifonden, dvs. Trafikförsäkringscentralen.

Egendomsskador orsakade av okänt fordon

Enligt gällande trafikförsäkringsdirektiv kan medlemsstaterna föreskriva att egendomsskador orsakade av okända fordon inte alls ersätts eller ersätts i begränsad utsträckning. Genom det femte trafikförsäkringsdirektivet ändras denna princip så att det organ som i medlemsstaten sköter ersättningen av personskador orsakade av okänt fordon skall betala ersättningar även för egendomsskador, om det till offret för samma trafikskada har betalats ersättning för betydande personskador. Medlemsstaten kan dock föreskriva att den som drabbats av egendomsskada i ett sådant här fall kan ha en självrisk på högst 500 euro i försäkringen. Förutsättningarna för betydande personskada kan definieras i enlighet med den nationella lagstiftningen eller de administrativa bestämmelserna i den medlemsstat där en trafikolycka inträffar. I detta sammanhang kan medlemsstaterna beakta bl.a. om skadan förutsatt sjukhusvård.

I Finland ersätts personskador orsakade av okänt fordon av Trafikförsäkringscentralen. Bestämmelser om saken ingår i 10 § i gällande trafikförsäkringslag. Dessutom ersätter Trafikförsäkringscentralen i samband med personskada en skada som uppkommit på kläder eller andra personliga bruksföremål, som bärs av den skadade eller som han hade med sig, eller på hov- eller klövdjur. Genomförandet av bestämmelsen i det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätter således en ändring av trafikförsäkringslagen till dessa delar så att ersättningsområdet för ersättningar för egendomsskador ses över i enlighet med direktivet. Egendomsskador ersätts när offer för samma trafikskada skall betalas ersättningar för betydande personskador. Där emot ersätts enligt förslaget inte längre ska-

dor som uppkommit på kläder eller andra personliga bruksföremål, som bärs av den skadade eller som han hade med sig annat än i samband med betydande personskador. Denna ändring motsvarar regleringen i det femte trafikförsäkringsdirektivet. Att ersättningsplikten knöts an till betydande personskador motiverades vid beredningen av direktivet med att detta ansågs förebygga missbruk samt ogrundade ersättningsansökningar som baserar sig på t.ex. självförvållade skador. Inga bestämmelser om självriskens föreslås i Finland.

Rätt att få information

Enligt kravet i det fjärde trafikförsäkringsdirektivet inrättades i EES-staterna informationscentrum vars uppgift är att i syfte att trygga skadelidandes intressen säkerställa att de snabbt får tillgång till nödvändig information med anledning av trafikskadan. Vid en trafikolycka har den skadelidande rätt att få lagstadgade uppgifter från Informationscentralen i Finland, men rätten att få information är i enlighet med det fjärde trafikförsäkringsdirektivet begränsad till vissa, i huvudsak gränsöverskridande situationer, om vilka föreskrivs i 14 h § i gällande trafikförsäkringslagen. I Finland är det Trafikförsäkringscentralen som är informationscentrum och den skall lämna uppgifter under sju år efter trafikskadan.

Genom det femte trafikförsäkringsdirektivet utvidgas informationscentrumens informationsplikt. För att skadelidande skall garanteras en möjlighet att lättare ansöka om ersättningar för trafikskada från rätt instans, skall informationscentrumen lämna de uppgifter som behövs för att ansöka om ersättning i alla fall av trafikskada. Således utvidgas Trafikförsäkringscentralens skyldighet att lämna uppgifter jämfört med nuläget. Utvidgningen gäller i synnerhet trafikskador som inträffar i Finland, eftersom Trafikförsäkringscentralen redan nu är skyldig att lämna information i gränsöverskridande fall. I trafikskador i Finland gäller rätten att få information dock endast de som drabbats av trafikskada i sådana situationer där uppgif-

terna behövs för att utreda ersättningsärenden.

Kontroll av trafikförsäkringar

Bestämmelser om kontroll av trafikförsäkringar ingår i förordningen om tullverkets åligganden vid trafikförsäkring av motorfordon som införts till landet för tillfälligt bruk (456/1995). Denna förordning bör ändras för att artikel 1.2 och 1.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet skall sättas i kraft. Trafikförsäkringar kan inte systematiskt kontrolleras vid gränserna till EU/EES-stater, om det fordon som införs är registrerat i en annan EU/EES-stat. Genom en bestämmelse i artikel 1.4 ändras det första trafikförsäkringsdirektivet så att medlemsstaternas icke-europeiska territorium inte längre nämns särskilt. På grund av dessa bestämmelser föreslås att 1 § i nämnda förordning ändras så att till förteckningen över stater där försäkringskort inte kan krävas av ett registrerat fordon fogas alla de stater som anslutit sig till EU efter 1999 och av Danmarks icke-europeiska territorier även Grönland.

Finsk lagstiftning som motsvarar bestämmelserna i det femte trafikförsäkringsdirektivet

Alla bestämmelser i det femte trafikförsäkringsdirektivet föranleder inget behov av ändring i finsk lagstiftning vid verkställigheten. Trafikförsäkringssystemet i Finland och den lagstiftning som genomför det är tillräckligt täckande och tryggar skadelidandes rättigheter i större utsträckning än trafikförsäkringslagstiftningen i många andra EES-stater.

Genom det femte trafikförsäkringsdirektivet föreskrivs som minimiansvarsbelopp i trafikförsäkringen vid personskador antingen 1 000 000 euro för varje skadelidande eller 5 000 000 euro per skadehändelse. Vid egendomsskador är motsvarande summa 1 000 000 euro per skadehändelse. När det gäller personskada skall medlemsstaten välja någondera av de valbara summorna. En bestämmelse om saken ingår i artikel 2 i det femte trafikförsäkringsdirektivet som ersätter artikel 1.1—1.3 i det andra trafikförsäkringsdirektivet.

I Finland gäller för närvarande inget tak i eurobelopp för ersättningar vid personskador, ersättning vid sakskador har begränsats till 3 300 000 euro per varje trafikförsäkring som är ansvarig för skadan. Kravet i det femte trafikförsäkringsdirektivet orsakar således inte till dessa delar ändringar i lagstiftningen i Finland.

I en bestämmelse i artikel 2 i det femte trafikförsäkringsdirektivet som ersätter artikel 1.4 i det andra trafikförsäkringsdirektivet åläggs medlemsstaterna att inrätta eller be-
myndiga ett organ att sköta betalningen av ersättningar i sådana fall då en trafikskada har orsakats av ett oidentifierat fordon eller ett fordon i fråga om vilket försäkringsplikten inte har fullgjorts. I nämnda direktivbestämmelse preciseras att ersättningsorganet skall betala ersättningar för både person- och egendomsskador. I bestämmelsen förbjuds dessutom att man i medlemsstaterna skulle ställa som villkor för ersättningsorganets utbetalning av en ersättning som baserar sig på trafikförsäkringsdirektiven att den skadelidande företer bevis på att den som orsakat skadan inte kan betala ersättningar.

Bestämmelser om det ersättningsorgan som avses i direktivet ingår i 10 § i gällande trafikförsäkringslag. Trafikskador som orsakats av ett oidentifierat eller oförsäkrat fordon i Finland ersätts av Trafikförsäkringscentralen på samma sätt som om centralen hade beviljat försäkringen. Enligt finsk lagstiftning ersätts både person- och egendomsskador som trafikskador. Bestämmelser om detta ingår i 1 och 6 § i gällande trafikförsäkringslag där det i fråga om bestämmandet av ersättningen hänvisar till skadeståndslagen (412/1974). Det nationella genomförandet av artikel 2 i det femte trafikförsäkringsdirektivet kräver således inte till dessa delar lagändringar i Finland.

Bestämmelsen i artikel 2 i det femte trafikförsäkringsdirektivet som ersätter artikel 1.5 i det andra trafikförsäkringsdirektivet orsakar inga lagstiftningsändringar i Finland. Enligt bestämmelsen i nämnda direktiv kan den skadelidande vända sig direkt till ersättningsorganet, som är skyldigt att ge den skadelidande ett motiverat beslut om utbetalningen av ersättningen. Gällande trafikför-

säkringslag uppfyller detta krav, eftersom praxis enligt bestämmelsen i direktivet följs på basis av redan gällande bestämmelser och anvisningarna om god försäkringssed. Trafikförsäkringslagen innehåller ingen bestämmelse genom vilken försäkringsgivaren skulle åläggas att motivera sitt ersättningsbeslut, men på lagstadgad trafikförsäkringsverksamhet tillämpas förvaltningslagen (434/2003). I 45 § i förvaltningslagen föreskrivs att ett beslut skall motiveras.

Ovan nämnda artikel i det femte trafikförsäkringsdirektivet gäller även ersättning av skador orsakade av oförsäkrade fordon i vissa situationer. Medlemsstaten kan föreskriva att ersättningsorganet inte skall betala ersättningar för skador som orsakats personer som frivilligt åkt med i det skadevällande fordonet medvetna om att fordonet är oförsäkrat. Bevisbördan för att personen varit medveten om situationen vilar i detta fall på ersättningsorganet. I Finland har denna möjlighet använts så att ersättningar varken betalas till den som äger ett oförsäkrat fordon som orsakat skada eller till föraren av detta fordon, om denna visste eller borde ha vetat att fordonet inte är försäkrat. Bestämmelser om saken ingår i 10 § 2 mom. i gällande trafikförsäkringslag.

I artikel 3 i det femte trafikförsäkringsdirektivet slopas förbudet mot att representationen för ett försäkringsbolag inte får agera som skaderegleringsrepresentant enligt det fjärde trafikförsäkringsdirektivet. Något sådant förbud finns inte i gällande lagstiftning i Finland och därför föranleder genomförandet av direktivet inga åtgärder till dessa delar.

I artikel 4.1 i det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätts att den som reser i ett fordon skall ersättas för trafikskador även om han eller hon visste eller borde ha vetat att föraren var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel. Om medlemsstatens lagstiftning innehåller en bestämmelse på basis av vilken passageraren förvägras ersättning i en sådan situation, eller om försäkringsavtalet innehåller ett villkor som gäller förvägrande av ersättning, kan bestämmelsen eller villkoret inte tillämpas. I Finland ersätts trafikskador redan med stöd av 1 och 4 § i gällande trafikförsäkringslag enligt principen

om strängt ansvar. Dessa bestämmelser är tvingande och åsidosätter således klausuler som strider mot dessa bestämmelser och eventuellt har tagits in i försäkringsavtalet. I 7 § i gällande trafikförsäkringslag föreskrivs om den s.k. allmänna principen om medverkan, på basis av vilken ersättningen kan nedsättas eller förvägras med anledning av den skadelidandes egen andel i saken. Bestämmelsen kan dock inte enligt vedertagen tolkningspraxis leda till att ersättning förvägras i nämnda situation som avses i direktivets bestämmelse. Det har ansetts att ersättningen kan nedsättas eller förvägras endast på basis av förarens egen medverkan, t.ex. kraftig berusning.

Den lagstadgade trafikförsäkringen bör också täcka trafikskador som orsakats fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter, om dessa i enlighet med nationell privaträtt är berättigade till ersättning för trafikskador som fordonet orsakat. Bestämmelser om detta ingår i artikel 4.2 i det femte trafikförsäkringsdirektivet. I Finland är även ovan nämnda skadelidande berättigade till ersättning enligt trafikförsäkringslagen då skadan orsakats av ett motorfordon som skall ha trafikförsäkring. Med stöd av 1 och 4 § och 6 § i gällande trafikförsäkringslag, varav det i den sistnämnda hänvisas till bestämmelser i skadeståndslagen, ersätts person- och egendomsskador som trafikskador. Gällande lagstiftning i Finland uppfyller således redan nu kravet i direktivet.

I artikel 4.3 i det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätts att medlemsstaterna säkerställer att trafikförsäkringen på grundval av en enda premie och för hela avtalstiden omfattar hela gemenskapens territorium, även perioder när fordonet befinner sig i andra medlemsstater. Genom bestämmelsen preciseras den första strecksatsen i artikel 2 i det tredje trafikförsäkringsdirektivet, enligt vilken trafikförsäkringen bör vara i kraft på grundval av en enda premie i alla EES-stater. Sistnämnda bestämmelse har i Finland verkställts genom 15 a § i trafikförsäkringslagen. Det finns inget behov att särskilt föreskriva om att försäkringen är i kraft under hela avtalsperioden heller i det fall att fordonet befinner sig i en annan medlemsstat. Att för-

flytta ett fordon från Finland till en annan medlemsstat kan nämligen inte anses vara en sådan grund enligt 15 § i lagen om försäkringsavtal (543/1994) med stöd av vilken ett trafikförsäkringsavtal kan sägas upp att upphöra under försäkringsperioden.

Försäkringsbolagen får inte tillämpa självrisken i anslutning till den lagstadgade trafikförsäkringen på skadelidande vid en trafikolycka. Bestämmelser om saken ingår i artikel 4.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet, genom vilken artikel 4 c fogas till det tredje trafikförsäkringsdirektivet. I Finland bestäms de ersättningar som skall betalas på grundval av trafikförsäkringen på basis av trafikförsäkringslagen och de bestämmelser i skadeståndslagen som skall tillämpas med stöd av den. Skadeståndslagen bygger på principen om full ersättning, vilket således inte möjliggör påförande av självrisk. Nämnda direktivbestämmelse föranleder under dessa omständigheter inget behov av ändring i finsk lagstiftning.

Till gällande trafikförsäkringslag fogades en ny 11 a § i samband med det nationella genomförandet av det fjärde trafikförsäkringsdirektivet. Enligt bestämmelsen har den skadelidande rätt att yrka på ersättning direkt från försäkringsgivaren för den part som är ansvarig för skadan. Nämnda bestämmelse togs in i lagen endast för tydlighetens skull, eftersom den skadelidandes direkta talerätt redan genomförts i finsk lagstiftning på basis av lagen om försäkringsavtal och trafikförsäkringslagen. Även i artikel 4.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet genom vilken artikel 4 d fogades till det tredje trafikförsäkringsdirektivet föreskrivs om kravet på direkt talerätt. Gällande lagstiftning i Finland uppfyller redan nämnda krav.

Genom det fjärde trafikförsäkringsdirektivet togs vid ersättning av vissa trafikskador som inträffat utomlands i bruk ett s.k. förfarande med motiverat ersättningsanbud. Syftet med det är att få försäkringsgivaren att framställa sitt beslut om ersättning inom skälig tid. Bestämmelser om förfarandekravet ingår i 14 e § i gällande trafikförsäkringslag. Genom en bestämmelse i artikel 4.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet, genom vilken artikel 4 e fogas till det tredje trafikförsäk-

ringsdirektivet, utvidgas förfarandet med motiverat ersättningsanbud även till nationella skador och således nationella aktörer. Införandet av nämnda förfarande i Finland kräver inga lagstiftningsändringar, eftersom man redan på basis av gällande bestämmelser och anvisningarna om god försäkringssed följer den praxis som är förmånligare för de skadelidande. I trafikförsäkringslagen finns dock ingen bestämmelse genom vilken försäkringsgivaren åläggs att komma med en utredning eller motivering till sitt ersättningsbeslut, men på lagstadgad trafikförsäkringsverksamhet tillämpas förvaltningslagen. I 23 och 45 § i förvaltningslagen föreskrivs att beslutet skall fattas utan ogrundat dröjsmål och att beslutet skall motiveras. I förfarandet med motiverat ersättningsanbud ingår att efter det att en tidsgräns på tre månader överskridits skall dröjsmålsränta betalas på den försenade ersättningen. I 12 a § i gällande trafikförsäkringslag föreskrivs om försäkringsgivarens skyldighet att på fördröjd ersättning för egendomsskador betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (633/1982) och förhöjning på fördröjd ersättning för personskada.

Artikel 5.1 och 5.2 i det femte trafikförsäkringsdirektivet gäller internationell privaträtt. När det gäller frågorna om behörig domstol i punkt 1 behövs ingen nationell reglering för ikraftsättandet, eftersom det där är fråga om direktivets icke-bindande ingress, där det ges en tolkningsrekommendation för Bryssel I-förordningen. Finlands gällande lagstiftning överensstämmer redan nu med tolkningsrekommendationen. Även tolkningspresumtionen för Bryssel I-förordningen i punkt 2 motsvarar rådande tolkning i Finland.

I artikel 5.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätts att de grundläggande uppgifter som behövs för utredning av ersättningskrav i tid skall göras tillgängliga för skadelidande i alla medlemsstater. Dessa grundläggande uppgifter kan redan med stöd av gällande lagstiftning fås från Trafikförsäkringscentralen, Fordonsförvaltningscentralen samt polisen och därför behövs inget särskilt genomförande av denna bestämmelse i direktivet.

3. Propositionens konsekvenser

3.1. Ekonomiska konsekvenser

Enligt förslaget skall staten i enlighet med trafikförsäkringslagen svara för trafikskador orsakade i Finland av motorfordon som är befriade från försäkringsplikt och normalt hör hemma i Finland. Skador som nämnda fordon orsakar i andra EES-stater än Finland ersätts åter av Trafikförsäkringscentralen. De föreslagna ändringarna bedöms inte medföra stora merkostnader för staten eller Trafikförsäkringscentralen, eftersom sådana långsamma fordon som befriats från försäkringsplikt endast sporadiskt används i ett annat medlemsland och typiskt endast under skördetider i det land där fordonet hör hemma. De föreslagna ändringarna kan inte väntas orsaka kostnader för fordonens ägare.

Lagreformen har även andra ekonomiska konsekvenser för Trafikförsäkringscentralen. Nya kostnader uppstår av det förslag som gäller trafikförsäkring för fordon som importeras. Trafikförsäkringscentralen är ersättningsansvarig för skador som oförsäkrade importfordon orsakar på vägen till Finland. Dessutom bör Trafikförsäkringscentralen enligt förslaget ersätta egendomsskador som uppstår i samband med en betydande personskada orsakad av ett okänt fordon. Denna utgiftspost väntas inte bli så stor.

3.2. Konsekvenser för myndigheterna

Den skötsel av ersättningsverksamheten som i propositionen föreslås bli överförd på Statskontoret förläggs till linjen för skadeståndstjänster där man redan nu sköter bl.a. ersättningar enligt trafikförsäkringslagen för trafikskador orsakade av statliga fordon. Eftersom den ersättningsverksamhet som krävs i direktivet i fråga om omfattning kan antas vara ganska liten, förutsätter den inte flera personal- eller andra resurser vid Statskontoret, utan uppgiften kan skötas genom en omorganisering av de tillgängliga resurserna vid Statskontoret så att konsekvenserna för övrig verksamhet hålls begränsade.

Den ökning av ersättningsutgifter som förorsakas av att direktivet genomförs bör beak-

tas i Statskontorets budget vid dimensioneringen av det anslag som på basis av trafikförsäkringslagen reserverats för ersättning av trafikskador.

Detta förslag ökar Trafikförsäkringscentralens uppgifter så att centralen ges skyldighet att lämna information även om trafikskador i Finland samt föra ett centralregister med grundläggande uppgifter om skadorna för skadelidande, försäkringsbolag och deras lagliga företrädare. Skötseln av dessa uppgifter antas inte kräva avsevärda tilläggsresurser eller merkostnader.

4. Beredningen av propositionen

Genomförandet av det femte trafikförsäkringsdirektivet har beretts som tjänsteuppdrag vid social- och hälsovårdsministeriet. I samband med beredningen hördes sakkunniga från justitieministeriet, Statskontoret och Trafikförsäkringscentralen. Dessutom var

man under beredningen i kontakt med Försäkringsinspektionen.

Utlåtanden om propositionen begärdes från finansministeriet, kommunikationsministeriet, justitieministeriet, Tullstyrelsen, Statskontoret, Försäkringsinspektionen, Trafikförsäkringscentralen, Finanssialan Keskusliitto - Finansbranschens Centralförbund ry, Konsumenternas försäkringsbyrå och Fordonsförvaltningscentralen.

5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Vid social- och hälsovårdsministeriet bereds som bäst en totalreform av trafikförsäkringslagen. Arbetsgruppens tidsfrist går ut den 31 december 2007. Avsikten är att de ändringar som föreslås i denna proposition skall tas in i den nya trafikförsäkringslag som föreslås.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1.1. Trafikförsäkringslagen

1 §. I paragrafen föreskrivs om lagens tillämpningsområde och i 5 mom. föreskrivs om definitionen på det område där fordonet normalt hör hemma. Momentet föreslås bli ändrat i enlighet med artikel 1.1 i det femte trafikförsäkringsdirektivet. Genom nämnda direktivbestämmelse ändras artikel 1 i det första trafikförsäkringsdirektivet.

Enligt den huvudregel som ingår redan i 1 § 5 mom. i gällande trafikförsäkringslag är det område inom vilket ett fordon normalt är hemmahörande den stat där fordonet är registrerat eller där den försäkringsskylt eller det märke som fordonet bär har utfärdats. Genom det femte trafikförsäkringsdirektivet preciseras bestämmelsen så att man hänvisar till den stat som utfärdat registreringsskylten i stället för till var det är registrerat. Dessutom preciseras att registreringsskylten också kan vara temporär. På så vis strävar man efter att undvika en felaktig tolkning av det område där ett fordon normalt hör hemma som anges i det första trafikförsäkringsdirektivet samt att underlätta ansökningsprocessen om försäkringsskydd för fordon som är försedda med temporära skyltar.

Undantag från ovan nämnda huvudregel görs om fordonet inte är försett med en registrerings- eller försäkringsskylt eller märke. Då betraktas den plats där fordonets innehavare är stadigvarande bosatt som det område där fordonet normalt hör hemma. Som en ny bestämmelse tas i momentet in en bestämmelse om ett sådant fall då registreringsskylten på ett fordon som är inblandat i en trafikskada är falsk eller olaglig. Då definieras den stat där trafikskadan inträffade som den plats där fordonet normalt hör hemma. Sistnämnda bestämmelse ingår i det femte trafikförsäkringsdirektivet, och enligt artikel 1.1 i direktivet skall fordonet anses höra hemma inom den statens område där trafikskadan inträffade, om fordonets registreringsskyltar är förfalskade eller annars inte, eller inte längre,

motsvarar fordonet. Registreringsskyltarna motsvarar inte längre fordonet t.ex. om skyltarna har stulits från ett annat fordon, skyltarnas giltighetstid har gått ut eller de har förfalskats.

10 §. I gällande paragraf föreskrivs att Trafikförsäkringscentralen svarar för skadan som om försäkringen meddelats av centralen, om det inte då en trafikskada inträffat fanns trafikförsäkring för fordonet eller det inte har kunnat utrönas, vilket fordon som orsakat skadan. En trafikskada som orsakats av ett oidentifierat fordon ersätts dock av Trafikförsäkringscentralen endast om den är en personskada eller en i samband därmed uppkommen skada på kläder eller andra personliga bruksföremål, som bärs av den skadade eller som han hade med sig, eller har drabbat hov- eller klövdjur.

Bestämmelsen i artikel 2 i det femte trafikförsäkringsdirektivet som ersätter artikel 1.6 i det andra trafikförsäkringsdirektivet ändrar Trafikförsäkringscentralens ersättningsskyldighet jämfört med nuläget. På basis av nämnda bestämmelse är ersättningsorganet skyldigt att betala ersättning för egendomsskador orsakade av okänt fordon när det till ett offer för samma trafikskada har betalat ersättning för betydande personskador. Medlemsstaten kan dock föreskriva att den som drabbats av egendomsskada i ett sådant här fall kan ha en självrisk på högst 500 euro i försäkringen. Förutsättningarna för betydande personskada kan anges i enlighet med medlemsstatens nationella lagstiftning eller administrativa bestämmelser.

Således föreslås att 10 § 1 mom. i gällande lag ändras så att Trafikförsäkringscentralen svarar för egendomsskada orsakad av ett oidentifierat fordon endast, om även en betydande personskada har uppstått i samband med sakskadan. Då ersätts alla egendomsskador som orsakats av olyckan. Däremot föreslås att kläder och personliga bruksföremål som i enlighet med gällande lag skall ersättas i samband med personskada inte längre skall ersättas särskilt. Det föreslås inte heller några bestämmelser om självrisken.

I Finland kan som betydande personskada t.ex. betraktas en skada som orsakar bestående funktionellt men, kräver minst en veckas avdelningsvård på sjukhus eller motsvarar skador enligt kategori 3 av tillfälliga men i Trafikskadenämndens normer. Det bör dock alltid övervägas från fall till fall hur betydande personskadan är i det hänseende som avses i denna paragraf.

På samma sätt som i gällande lag föreslås Trafikförsäkringscentralen svara för egen- domsskador orsakade av oidentifierade motorfordon även när skadan har drabbat hov- eller klövdjur.

10 a §. Till lagen föreslås bli fogat en ny 10 a §, där det föreskrivs om ersättning för trafikskador orsakade av fordon som befriats från försäkringsplikt. Genom den bestämmelse som föreslås sätts nationellt i kraft artikel 1.3 b i det femte trafikförsäkringsdirektivet. Nämda bestämmelse gäller endast ersättning av trafikskador orsakade av fordon som befriats från försäkringsplikt enbart på grundval av sina egenskaper. Dessa fordon definieras enligt gällande trafikförsäkringslag och trafikförsäkringsförordning (324/1959). Motorredskap, skördetröskor och traktorer, vars konstruktiva hastighet är högst 15 km/h, är befriade från försäkringsplikt.

Fordon som är befriade från försäkringsplikt och har orsakat en trafikskada behandlas på samma sätt som oförsäkrade fordon. När denna lag tillämpas i en skadesituation jämfställs fordon som är befriade från försäkringsplikt dessutom med fordon som skall ha en trafikförsäkring. Sålunda skall frågan om ersättning vid en skada som uppstår t.ex. vid en kollision mellan ett fordon som är befriat från försäkringsplikt och ett fordon som skall ha en trafikförsäkring avgöras på basis av 8 §.

I 1 mom. föreskrivs om statens ersättningsansvar. För ersättningsansvaret finns två förutsättningar. För det första skall statens ersättningsskyldighet endast gälla sådana trafikskador som har inträffat i Finland. För det andra är förutsättningen för statens skadeståndsplikt att skadan orsakats av ett fordon som normalt hör hemma i Finland och som i finsk lagstiftning är befriat från försäkringsplikt. Staten ersätter då den som drab-

bats av en trafikskada som om trafikförsäkringen beviljats av staten. Således utsträcks det s.k. förarplatsskyddet även till sådana situationer i enlighet med trafikförsäkringslagen.

I 2 mom. föreskrivs om Trafikförsäkringscentralens ersättningsansvar. Även i detta fall förutsätter ersättningsansvaret att de två villkoren uppfylls. Trafikförsäkringscentralens ersättningsansvar föreslås gälla endast sådana trafikskador som har inträffat i någon annan EES-stat än Finland. För det andra är förutsättningen för skadeståndsplikten att skadan orsakats av ett fordon som normalt hör hemma i Finland och som i finsk lagstiftning är befriat från försäkringsplikt. Momentet gäller således endast gränsoverskridande situationer. I praktiken ersätts en skada som ett fordon som är befriat från försäkringsplikt orsakat i en annan medlemsstat först av ersättningsorganet i den stat där skadan inträffade och därefter betalar Trafikförsäkringscentralen det regresskrav som ersättningsorganet framställer.

I 3 mom. föreskrivs om en situation där ett fordon som normalt hör hemma i en annan EES-stat och som enligt lagen i den aktuella staten är befriat från trafikförsäkringsplikt orsakar en trafikskada i Finland. Då sköter Trafikförsäkringscentralen på samma sätt som beskrivits i motiveringen till 2 mom. behandlingen av ersättningsanspråken och betalningen av ersättningarna. Trafikförsäkringscentralen kan i enlighet med det femte trafikförsäkringsdirektivet efter att ersättningen betalats framställa regresskrav till garantifonden i den EES-stat där det fordon som orsakat skadan normalt hör hemma.

I 4 mom. föreskrivs mera ingående om att fordon som är befriade från försäkringsplikt skall jämfställas med oförsäkrade fordon. Enligt 10 § 2 mom. i denna lag har ägaren till ett oförsäkrat fordon och, under vissa förutsättningar som gäller vad föraren känt till, föraren inte rätt till ersättningar för trafikskada.

I 5 mom. föreskrivs att staten i ärenden som avses i denna paragraf representeras av Statskontoret.

14 g §. I paragrafen föreskrivs om Trafikförsäkringscentralens uppgifter i anslutning till att samla in och lämna ut information i

vissa trafikskadefall som inträffat utomlands. Enligt 2 mom. 4 punkten skall Trafikförsäkringscentralen samla in information om numret på det gröna kortet eller gränsförsäkringsavtalet, om ett sådant har beviljats. Innan det femte trafikförsäkringsdirektivet kom hade en medlemsstat i fråga om fordon som befriats från försäkringsplikt i en annan medlemsstat rätt att kräva grönt kort eller gränsförsäkring när sådana fordon kom över till en annan medlemsstat. Eftersom fordonsförsäkringar inte längre skall kontrolleras vid unionens inre gränser, ströks bestämmelsen om rätten att kräva grönt kort eller gränsförsäkring genom en bestämmelse i artikel 1.3 b i det femte trafikförsäkringsdirektivet. Detta leder till att informationscentrumen inte längre behöver samla in uppgifter om gröna kort eller gränsförsäkringar. Sålunda stryks genom bestämmelsen i artikel 5.3 insamling av sådana uppgifter i informationscentrumens uppgifter. Med anledning av detta upphävs 2 mom. 4 punkten i denna paragraf. Fordon som är befriade från försäkringsplikt behandlas som oförsäkrade, om vilket föreskrivs i den nya 10 a § som föreslås i trafikförsäkringslagen.

14 h §. Paragrafen innehåller bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens skyldighet att föra ett register över skaderegleringsrepresentanter, lämna information till den skadelidande samt samarbeta med informationscentra i andra EES-stater. Paragrafen föreslås bli ändrad så att en utvidgning enligt artikel 4.5 i det femte trafikförsäkringsdirektivet till de skadelidandes rätt att få information kan sättas i kraft nationellt. För att göra bestämmelsen klarare föreslås att ordningen delvis ändras så att det först föreskrivs om att skadelidande som är bosatta i Finland har rätt att få information och därefter om motsvarande rättigheter för skadelidande som är bosatta i en annan EES-stat än Finland.

I 1 mom. föreslås inga ändringar. Trafikförsäkringscentralen skall på samma sätt som nu föra register över försäkringsbolagens skaderegleringsrepresentanter i alla EES-stater.

Som 2 mom. föreslås en bestämmelse som delvis motsvarar 14 h § 3 mom. i gällande lag. Enligt den bestämmelse som föreslås skall Trafikförsäkringscentralen på begäran

till en skadelidande som är bosatt i Finland lämna uppgifter om ägaren eller den registrerade innehavaren till det skadevållande fordonet. Uppgifterna inbegriper de ovan nämndas namn och adress. Ändringen i gällande lag skulle vara att en skadelidande som är bosatt i Finland inte kan anmodas att ange en grundad anledning för att få sin rätt till information tillgodosedd. Uppgifterna kan dock fås endast om det är nödvändigt för att ett ersättningsärende skall kunna utredas.

I 3 mom. föreslås bli föreskrivet om den rätt att få information som en skadelidande som är bosatt i Finland har och som inbegriper andra uppgifter än de som avses i 2 mom. Momentet motsvarar delvis 14 h § 2 mom. i gällande lag. Enligt det moment som föreslås skall Trafikförsäkringscentralen ge en skadelidande som är bosatt i Finland uppgifter om försäkringsföretaget och företagets adress, försäkringsavtalets nummer samt försäkringsföretagets skaderegleringsrepresentant i Finland och dennas adress. Jämfört med gällande lag skall den skadelidande även ha rätt att få adressuppgifter. Förutsättningen för att de uppgifter som avses i detta moment skall lämnas ut är att skadan orsakats av ett fordon som normalt hör hemma i en annan EES-stat än Finland och som är försäkrat i ett försäkringsbolag i en annan EES-stat än Finland. Dessutom förutsätts att trafikskadan inträffat i en sådan EES-stat som hör till systemet med grönt kort. Således hör även skador som inträffat i Finland till momentets tillämpningsområde. Jämfört med gällande lag skulle rätten att få information enligt detta moment utvidgas till trafikskador som inträffar inom hela EES-området och området för systemet med grönt kort utöver de skador som inträffar i Finland. Rätten att få sådana uppgifter som nämns i momentet gäller inte längre när det gått över sju år sedan trafikskadan inträffade. Den tid som gäller rätten att få information motsvarar gällande lag.

I 4 mom. föreskrivs om den rätt som skadelidande som är bosatta i en annan EES-stat än Finland har att få sådana uppgifter som avses i 2 och 3 mom. I gällande lag föreskrivs om denna rätt i 14 h § 2 och 3 mom. För tydlighetens skull föreslås att bestämmelserna överförs till ett eget moment. Enligt det mo-

ment som föreslås har en skadelidande som är bosatt i en annan EES-stat än Finland rätt att få samma uppgifter från Trafikförsäkringscentralen som en skadelidande som är bosatt i Finland skulle få enligt 2 och 3 mom. Förutsättningen för att den skadelidande skall få information är att det motorfordon som orsakat trafikskadan normalt hör hemma i Finland eller att trafikskadan inträffat i Finland. När det gäller de uppgifter som avses i 2 mom. kan Trafikförsäkringscentralen dock förutsätta att en skadelidande som är bosatt i en annan EES-stat än Finland visar att han eller hon har grundad anledning att få dessa uppgifter. Den skadelidande kan förutsättas ange en grundad anledning när Trafikförsäkringscentralen begär de aktuella uppgifterna från en annan EES-stats informationscentrum och lagstiftningen i denna stat, t.ex. dataskyddslagstiftningen kräver en grundad anledning som villkor för att lämna ut informationen.

I 5 mom. ingår bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens skyldighet att samarbeta med andra EES-staters informationscentra. Inga ändringar föreslås i bestämmelsen.

Paragrafens 6 mom. innehåller en bestämmelse om information från den ersättningskyldiga myndigheten när det skadevållande fordonet är befriat från försäkringsplikt. Bestämmelsen gäller i praktiken information från Statskontoret och Trafikförsäkringscentralen. Momentet kvarstår oförändrat.

15 §. I paragrafen föreskrivs om skyldigheten att teckna lagstadgad trafikförsäkring för ett fordon som används i trafik. Till paragrafen föreslås bli fogat ett nytt 5 mom. Genom den bestämmelse som föreslås sätts nationellt i kraft en bestämmelse i artikel 4.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet, genom vilken artikel 4 a fogas till det tredje trafikförsäkringsdirektivet. Ikraftsättandet av nämnda bestämmelse orsakar en ändring även i 2 a kap. 10 § i lagen om försäkringsbolag.

För närvarande anses risken i anslutning till en fordonsförsäkring vara belägen i den stat där försäkringstjänster tillhandahålls och där fordonet är registrerat. Därför får man i dagens läge finländsk trafikförsäkring endast för ett fordon som är registrerat i Finland. En trafikförsäkring enligt finsk lagstiftning kan

beviljas av ett försäkringsbolag som beviljats koncession för trafikförsäkringsrörelse i Finland. En sådan koncession kan utöver försäkringsbolag som har säte i Finland även innehas av sådana försäkringsbolag som har säte i en EES-stat och bedriver fritt utbud av försäkringstjänster i Finland, eller ett utländskt försäkringsbolag som har en representation i Finland.

På basis av gällande reglering får man finländsk trafikförsäkring för ett fordon som importeras först när fordonet har registrerats i Finland. Före detta gäller den trafikförsäkring för fordonet som tecknats i den EES-stat där fordonet är registrerat och därifrån införseln av fordonet till Finland startade. En trafikförsäkring som tecknats i en EES-stat är i kraft inom hela EES-området under hela försäkringsavtalsperioden.

I Finland har använts ett särskilt förflyttningstillståndsförfarande, på basis av vilket finländsk trafikförsäkring för ett fordon som importeras har kunnat fås redan vid ankomsten till finska gränsen. Med anledning av EG-domstolens dom (C-54/05) måste Finland dock upphöra med detta förfarande från och med den 2 april 2007. Eftersom man har upphört med att ha detta förfarande som obligatoriskt, fås finländsk trafikförsäkring för ett fordon som importeras först när fordonet har registrerats i Finland. Detta har lett till att trafikförsäkringsskyddet för finländska fordonsimportörer delvis har inskränkts. En trafikförsäkring enligt finsk lagstiftning är nämligen i de flesta fall mera täckande än trafikförsäkringar enligt lagstiftningen i de andra EES-staterna. I finländsk trafikförsäkring finns t.ex. ett s.k. förarplatsskydd. Förflyttningstillstånd och därigenom finländsk trafikförsäkring får dock fortfarande tecknas frivilligt redan vid gränsen, vilket gör att man får ett mera täckande försäkringsskydd redan innan fordonet registreras i Finland.

Det nationella ikraftsättandet av bestämmelsen i artikel 4.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet förbättrar trafikförsäkringsskyddet för finländska importörer. Enligt det nya 5 mom. som föreslås i paragrafen skall importören vara skyldig att teckna finländsk trafikförsäkring för ett fordon som importeras till Finland omedelbart när importören

har accepterat leveransen. På så vis börjar fordonet omfattas av den finländska täckande trafikförsäkringen redan då.

Försäkringsplikten uppstår enligt trafikförsäkringslagen i samma ögonblick som äganderätten överförs. Detta kan anses vara den troliga huvudregeln även vid affärer i anslutning till import av fordon. Det ögonblick då fordonets köpare accepterade leveransen anges dock från fall till fall enligt omständigheterna. I definitionen bör man beakta handelns internationella natur och de avtalsrättsliga principerna. T.ex. vid hämtningsköp krävs att köparen faktiskt har fått fordonet i sin besittning. Köparen kan också anses ha accepterat leveransen och fått fordonet i sin besittning, trots att någon annan har gjort det för köparens räkning.

Skyldigheten att teckna finländsk trafikförsäkring gäller enligt direktivet 30 dagar från det att köparen accepterade leveransen. Bestämmelsen innebär i praktiken att försäkringen i alla fall måste tecknas omedelbart efter att försäkringsplikten uppstått. Under nämnda period av 30 dagar kan fordonet i allmänhet registreras i Finland och för fordonet kan sålunda tecknas trafikförsäkring enligt finsk lagstiftning på basis av huvudregeln i gällande lag.

Om ett importerat fordon av någon anledning, t.ex. på grund av att bilskattebeslutet drar ut på tiden, inte blir registrerat i Finland innan det gått 30 dagar från det att köparen accepterade leveransen, skall ett frivilligt förflyttningstillstånd sökas för fordonet och en finländsk trafikförsäkring fogas till det. Ett annat alternativ för att fullgöra den lagstadgade skyldigheten att teckna trafikförsäkring är att sörja för att fordonet har giltig trafikförsäkring enligt lagstiftningen i den stat där det fortfarande normalt hör hemma.

I momentet föreskrivs även om en situation där ett fordon som är registrerat i Finland köps här för att föras ut till en annan EES-stat och registreras där. Då fordonet i det fallet registreras i Finland för utförsel ur landet, anses en trafikförsäkring enligt lagstiftningen i införselmedlemsstaten vara den trafikförsäkring som krävs för registreringen. På motsvarande vis som vid fordonsimport, kan trafikförsäkringen godkännas efter det att köpa-

ren accepterat leveransen. Trafikförsäkring enligt lagstiftningen i införselmedlemsstaten kan beviljas av ett försäkringsbolag som uppfyller förutsättningarna för trafikförsäkringsrörelse i införselmedlemsstaten. I EES-staterna motsvarar dessa förutsättningar med anledning av direktiven om försäkringsrörelse de som i motiveringen till denna paragraf uppges för Finlands del.

18 c §. Till lagen föreslås bli fogat en bestämmelse enligt vilken försäkringstagaren skall ha rätt att från det försäkringsbolaget som beviljat försäkringen få ett intyg över hur lång tid trafikförsäkringen är i kraft, vilka fordon den täcker samt skador på basis av vilka ersättningar har betalats från försäkringen. Med det försäkringsbolag som beviljat försäkringen avses det försäkringsbolag som har beviljat den senaste gällande trafikförsäkringen. Genom bestämmelsen sätts nationellt i kraft den bestämmelse i artikel 4.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet genom vilken artikel 4 b fogas till det tredje trafikförsäkringsdirektivet.

Intyget skall utfärdas till försäkringstagaren eller på dennas begäran lämnas till ett annat försäkringsbolag inom 15 dagar från det att begäran framställdes. Försäkringsbolaget skall dock inte vara skyldigt att utfärda intyg över ovan nämnda uppgifter om en försäkring som upphört för mer än fem år sedan.

Ett tillförlitligt intyg över skadehistoria underlättar bedömningen av riskerna i anslutning till försäkringen, då anbud begärs från andra bolag. Redan nu ges på begäran en fullständig utredning över en viss försäkrings skadehistoria.

Intyget bör innehålla försäkringens identifikationsuppgifter och information om vilka skador som lett till att ersättningar har betalats ut från försäkringen. Beloppen av utbetalda ersättningar förs inte in i intyget. Om skador inte har förekommit, skall detta naturligtvis uttryckligen nämnas i intyget.

Den föreslagna tidsfristen på 15 dagar bygger på en bestämmelse i ovan nämnda direktiv. I praktiken utfärdas intyget även i nuläget avsevärt snabbare än så.

I en bestämmelse i det femte trafikförsäkringsdirektivet förutsätts att skadehistorieuppgifterna ges för minst fem år före avtals-

förhållandet. Till dessa delar föreslås en betydligt mera omfattande rätt att få skadehistorieuppgifter. Försäkringstagaren skall på samma sätt om nu ha rätt att få fullständiga skadehistorieuppgifter. Avsikten är att på så vis fortsätta med nuvarande praxis enligt vilken försäkringstagaren får minst de skadehistorieuppgifter som gäller den försäkring som beviljats av det aktuella bolaget och alla skadehistorieuppgifter om den aktuella försäkringstagaren som överförts till bolaget från andra bolag. Denna rättighet skulle dock inte existera, om försäkringen upphört fem år innan begäran framställdes. Detta därför att skadehistorieuppgifterna inte i en sådan situation längre skulle ge en tillförlitlig bild av den risk som är förknippad med försäkringen. Det finns dock inget hinder för att skadeuppgifter ges även om tidigare försäkringar.

1.2. Lagen om försäkringsbolag

2 a kap. Bedrivande av direkt försäkring utomlands

10 §. I paragrafen föreskrivs om i vilken stat den risk som är förknippad med försäkringen skall anses vara belägen. Den stat där risken är belägen bestämmer i vilken stat det försäkringsbolag som tillhandahåller försäkringstjänster har behörighet att bevilja en försäkring som täcker den aktuella risken. I direktiven som gäller försäkringsrörelse regleras endast vissa riskers läge. Dessa risker anses vara mera bundna vid platsen än andra och i fråga om dem behöver försäkringstagarna särskilt skydd. Som en sådan risk anses en risk som är förknippad med en fordonsförsäkring och dess läge definieras enligt den stat där fordonet är registrerat. Dessutom har risker som är förknippade t.ex. med trafikförsäkringen ansetts ha sociala konsekvenser, varför det är motiverat att knyta dem fastare an till den aktuella medlemsstaten. Således kan ett försäkringsbolag som tillhandahåller försäkringstjänster i Finland i nuläget bevilja trafikförsäkring endast för ett fordon som är registrerat i Finland. Detsamma gäller även andra EES-stater, eftersom det föreskrivs om

anknytningen av fordonsförsäkringar till den stat där fordonen är registrerade i rådets andra direktiv (88/357/EEG) av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG.

Bestämmelsen i artikel 4.4 i det femte trafikförsäkringsdirektivet ändrar definitionen av den stat där risken är belägen i fordonsimportsituationer. I en sådan situation skall den medlemsstat där risken i anslutning till fordonsförsäkringen är belägen anses vara införselmedlemsstaten, trots att fordonet ännu inte är registrerat i införselmedlemsstaten. Risken anses enligt direktivet vara belägen i införselmedlemsstaten under 30 dagar från det att fordonsimportören accepterade leveransen.

Bestämmelser om den stat där risken är belägen, när försäkringen avser ett fordon, ingår för närvarande i den aktuella paragrafens 1 mom. 2 punkt. Enligt bestämmelsen kan ett försäkringsbolag som tillhandahåller försäkringstjänster i Finland bevilja en trafikförsäkring enligt trafikförsäkringslagen i Finland endast för ett fordon som är registrerat i Finland. I enlighet med det femte trafikförsäkringsdirektivet bestäms den stat där risken är belägen i det nya 3 mom. som föreslås bli fogat till denna paragraf. Undantagsregeln i det föreslagna momentet gäller i enlighet med direktivet endast sådana fordonsimportsituationer som är förknippade med fordonshandel samt köparens avsikt att registrera det köpta fordonet i införselmedlemsstaten.

2. Ikraftträdande

De lagar som ingår i propositionen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att de har antagits och blivit stadfästa.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag**om ändring av trafikförsäkringslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i trafikförsäkringslagen av den 26 juni 1959 (279/1959) 14 g § 2 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 1380/2001,
ändras 1 § 5 mom., 10 § 1 mom. och 14 h §, sådana de lyder, 1 § 5 mom. i lag 1493/1994, 10 § 1 mom. i lag 361/1993 och 14 h § i nämnda lag 1380/2001, samt
fogas till lagen en ny 10 a §, till 15 §, sådan den lyder i nämnda lagar 361/1993 och 1493/1994 och i lagen 1130/1999, ett nytt 5 mom. och till lagen en ny 18 c § som följer:

1 §

Med området inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande avses i denna lag den stats område där fordonet registreringsskylt har utfärdats. Om registrering inte krävs för ett visst slags fordon men fordonet skall vara försett med en försäkringsskylt eller ett märke som motsvarar en registreringsskylt, avses med område inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande den stats område där försäkringsskylten eller märket har utfärdats. Om varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke krävs för särskilda slags fordon, avses med område inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande den stats område inom vilket den person som tar hand om fordonet har sin stadigvarande bostad. Om registreringsskylten är falsk eller olaglig, avses med det område inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande dock den stats område där en trafikskada har inträffat.

har det inte kunnat utrönas vilket fordon som orsakat skadan svarar Trafikförsäkringscentralen för skadan som om trafikförsäkring meddelats av centralen. En skada som orsakats av ett okänt fordon ersätts av Trafikförsäkringscentralen dock endast, om den utgör en skada på person eller en egendomsskada som orsakats i samband med en betydande personskada eller drabbat hov- eller klövdjur.

10 a §

Har en trafikskada som inträffat i Finland orsakats av ett fordon som är normalt hemmahörande i Finland och för vilket det inte finns någon föreskriven skyldighet att teckna trafikförsäkring, svarar staten för skadan som om trafikförsäkring meddelats av staten.

Har ett i 1 mom. avsett fordon orsakat en trafikskada i någon annan EES-stat än Finland, svarar Trafikförsäkringscentralen för skadan som om trafikförsäkring meddelats av centralen.

Har en trafikskada som inträffat i Finland orsakats av ett fordon som är normalt hemmahörande i någon annan EES-stat än Finland och för vilket det inte finns någon föreskriven skyldighet att teckna trafikförsäkring i den aktuella staten, svarar Trafikförsäkringscentralen för skadan som om trafikförsäkring meddelats av centralen.

2 kap.

Ersättning för trafikskada

10 §

Har en trafikskada inträffat då föreskriven försäkring inte fanns för motorfordonet eller

På ersättningsansvar enligt denna paragraf tillämpas dessutom vad som föreskrivs i 10 § 2 mom.

I ärenden som avses i denna paragraf representeras staten av Statskontoret.

14 h §

Trafikförsäkringscentralen för register över de i EES-staterna etablerade försäkringsbolagens skaderegleringsrepresentanter.

Trafikförsäkringscentralen skall på begäran ge en skadelidande som är bosatt i Finland namn och adress för det skadevållande fordonets ägare eller registrerade innehavare.

Trafikförsäkringscentralen skall på begäran ge en skadelidande som är bosatt i Finland uppgifter om försäkringsföretaget och företagets adress, om försäkringsavtalets nummer och om försäkringsföretagets skaderegleringsrepresentant i Finland och dennas adress, förutsatt att trafikskadan har inträffat i en EES-stat eller i en stat som hör till systemet med grönt kort och att trafikskadan orsakats av ett fordon som är försäkrat i ett försäkringsbolag i någon annan EES-stat än Finland och som är normalt hemmahörande i någon annan EES-stat än Finland. Trafikförsäkringscentralen är dock inte skyldig att ge uppgifter om en trafikskada som inträffat för mer än sju år sedan.

En skadelidande som är bosatt i någon annan EES-stat än Finland har rätt att från Trafikförsäkringscentralen få de uppgifter som avses i 2 och 3 mom., om det motorfordon som orsakat trafikskadan är normalt hemmahörande i Finland eller trafikskadan har inträffat i Finland. Trafikförsäkringscentralen kan dessutom förutsätta att en skadelidande som avses i detta moment visar att han har grundad anledning att få de uppgifter som avses i 2 mom.

Trafikförsäkringscentralen skall samarbeta med andra EES-staters informationscentra

för att förse dem med sådan information som avses i 2 mom. eller för att från andra EES-staters informationscentra skaffa motsvarande information till den skadelidande.

Om det fordon som har orsakat trafikskadan är undantaget från försäkringsskyldighet, skall Trafikförsäkringscentralen på begäran av den skadelidande underrätta honom om den myndighet som är ersättningsansvarig för den trafikskada som fordonet orsakat.

15 §

Försäkringsplikt enligt denna lag för ett motorfordon som införs till landet uppstår omedelbart när köparen har accepterat leveransen. Som trafikförsäkring för ett fordon som har köpts i Finland för utförsel till en annan EES-stat och registrering i den staten anses en trafikförsäkring enligt lagstiftningen i den aktuella införselmedlemsstaten då fordonet registreras i Finland för utförsel ur landet.

18 c §

Försäkringstagaren har rätt att från det försäkringsbolag som beviljat försäkring få ett intyg över hur lång tid trafikförsäkringen är i kraft, vilka fordon den täcker samt över skador på basis av vilka ersättningar har betalats ut från försäkringen. Intyget skall utfärdas till försäkringstagaren eller på dennas begäran lämnas till ett annat försäkringsbolag inom 15 dagar från det att begäran framställdes. Försäkringsbolaget är dock inte skyldigt att utfärda intyg över en försäkring som upphört för mer än fem år sedan.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.**Lag****om ändring av 2 a kap. 10 § i lagen om försäkringsbolag**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 2 a kap. 10 § i lagen av den 28 december 1979 om försäkringsbolag (1062/1979),
sådan den lyder i lag 389/1995, ett nytt 3 mom. som följer:

2 a kap.

10 §

ten belägen i Finland under en period av 30
dagar från det att fordonets köpare accepte-
rade leveransen.

Vid införsel av ett motorfordon till Finland
är risken med avvikelse från 1 mom. 2 punk-

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 25 maj 2007

Republikens President

TARJA HALONEN

Social- och hälsovårdsminister *Liisa Hyssälä*

*Bilaga
Parallelltexter*

1.

Lag

om ändring av trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i trafikförsäkringslagen av den 26 juni 1959 (279/1959) 14 g § 2 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 1380/2001,
ändras 1 § 5 mom., 10 § 1 mom. och 14 h §, sådana de lyder, 1 § 5 mom. i lag 1493/1994, 10 § 1 mom. i lag 361/1993 och 14 h § i nämnda lag 1380/2001, samt
fogas till lagen en ny 10 a §, till 15 §, sådan den lyder i nämnda lagar 361/1993 och 1493/1994 och i lagen 1130/1999, ett nytt 5 mom. och till lagen en ny 18 c § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Med området inom vilket fordon är normalt hemmahörande avses i denna lag den stats område där *fordonet är registrerat*, eller i de fall där registrering inte krävs för ett visst slags fordon men fordonet skall vara försett med en försäkringsskylt eller ett märke som motsvarar en registreringsskylt, den stats område där försäkringsskylten eller märket utfärdats eller i de fall där varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke krävs för särskilda slags fordon, den stats område inom vilket den person som tar hand om fordonet har sin stadigvarande bostad.

1 §

Med området inom vilket *ett* fordon är normalt hemmahörande avses i denna lag den stats område där *fordonet registrerings- skylt har utfärdats*. Om registrering inte krävs för ett visst slags fordon men fordonet skall vara försett med en försäkringsskylt eller ett märke som motsvarar en registreringsskylt, *avses med område inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande* den stats område där försäkringsskylten eller märket har utfärdats. Om varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke krävs för särskilda slags fordon, *avses med område inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande* den stats område inom vilket den person som tar hand om fordonet har sin stadigvarande bostad. Om *registreringsskylten är falsk eller olaglig, avses med det område inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande dock den stats område där en trafikskada har inträffat*.

2 kap.

Ersättning för trafikskada

10 §

Har trafikskada inträffat då föreskriven försäkring inte fanns för fordonet, eller har

2 kap.

Ersättning för trafikskada

10 §

Har en trafikskada inträffat då föreskriven försäkring inte fanns för motorfordonet el-

det inte kunnat utrönas, vilket fordon som förorsakat skadan, svarar trafikförsäkringscentralen för skadan som om trafikförsäkring meddelats av centralen. Skada, som förorsakats av okänt fordon, ersätts av trafikförsäkringscentralen dock endast, om den utgör skada på person eller *i samband därmed uppkommen skada på kläder eller andra personliga bruksföremål, som bärs av den skadade* eller som han hade med sig, eller drabbat hov- eller klövdjur.

ler har det inte kunnat utrönas vilket fordon som orsakat skadan svarar Trafikförsäkringscentralen för skadan som om trafikförsäkring meddelats av centralen. En skada som orsakats av ett okänt fordon ersätts av Trafikförsäkringscentralen dock endast, om den utgör en skada på person eller *en egen- domsskada som orsakats i samband med en betydande personskada* eller drabbat hov- eller klövdjur.

10 a §

Har en trafikskada som inträffat i Finland orsakats av ett fordon som är normalt hemmahörande i Finland och för vilket det inte finns någon föreskriven skyldighet att teckna trafikförsäkring, svarar staten för skadan som om trafikförsäkring meddelats av staten.

Har ett i 1 mom. avsett fordon orsakat en trafikskada i någon annan EES-stat än Finland, svarar Trafikförsäkringscentralen för skadan som om trafikförsäkring meddelats av centralen.

Har en trafikskada som inträffat i Finland orsakats av ett fordon som är normalt hemmahörande i någon annan EES-stat än Finland och för vilket det inte finns någon föreskriven skyldighet att teckna trafikförsäkring i den aktuella staten, svarar Trafikförsäkringscentralen för skadan som om trafikförsäkring meddelats av centralen.

På ersättningsansvar enligt denna paragraf tillämpas dessutom vad som föreskrivs i 10 § 2 mom.

I ärenden som avses i denna paragraf presenteras staten av Statskontoret.

14 g §

I det syfte som anges i 1 mom. skall Trafikförsäkringscentralen ordna speciellt sammanställningen och spridningen av information om

- 1) registernummer för motorfordon som är registrerade i Finland,
- 2) nummer på trafikförsäkringsavtal,
- 3) datum då försäkringsskyddet slutade gälla, om försäkringens giltighetstid har

14 g §

I det syfte som anges i 1 mom. skall Trafikförsäkringscentralen ordna speciellt sammanställningen och spridningen av information om

- 1) registernummer för motorfordon som är registrerade i Finland,
- 2) nummer på trafikförsäkringsavtal,
- 3) datum då försäkringsskyddet slutade gälla, om försäkringens giltighetstid har

Gällande lydelse

löpt ut,

4) numret på det gröna kortet eller gränsförsäkringen, om fordonet omfattas av något sådant dokument,

5) de ovan i 14 a § nämnda försäkringsbolagen och de av dessa utsedda skaderegleringsrepresentanterna, och om

6) fordon som enligt 15 § 1 mom. är undantagna från trafikförsäkringsskyldigheten.

14 h §

Trafikförsäkringscentralen för register över de i EES-staterna etablerade försäkringsbolagens skaderegleringsrepresentanter.

Den skadelidande har rätt att i sju år efter trafikskadan utan dröjsmål få information från Trafikförsäkringscentralen om försäkringsföretaget, om försäkringsavtalets nummer och om försäkringsföretagets skaderegleringsrepresentant, i det fall att

- 1) den skadelidande är bosatt i Finland,
- 2) fordonet som orsakat skadan är registrerat i Finland, eller i det fall att
- 3) trafikskadan har inträffat i Finland.

Trafikförsäkringscentralen skall ge den skadelidande namn och adress på det skadevållande fordonets ägare eller registrerade innehavare, om den skadelidande har grundad anledning att få denna information.

Trafikförsäkringscentralen skall samarbeta med andra EES-staters informationscent-

Föreslagen lydelse

löpt ut,

(4 punkten upphävs)

5) de ovan i 14 a § nämnda försäkringsbolagen och de av dessa utsedda skaderegleringsrepresentanterna, och om

6) fordon som enligt 15 § 1 mom. är undantagna från trafikförsäkringsskyldigheten.

14 h §

Trafikförsäkringscentralen för register över de i EES-staterna etablerade försäkringsbolagens skaderegleringsrepresentanter.

Trafikförsäkringscentralen skall på begäran ge en skadelidande som är bosatt i Finland namn och adress för det skadevållande fordonets ägare eller registrerade innehavare.

Trafikförsäkringscentralen skall på begäran ge en skadelidande som är bosatt i Finland uppgifter om försäkringsföretaget och företagets adress, om försäkringsavtalets nummer och om försäkringsföretagets skaderegleringsrepresentant i Finland och dennes adress, förutsatt att trafikskadan har inträffat i en EES-stat eller i en stat som hör till systemet med grönt kort och att trafikskadan orsakats av ett fordon som är försäkrat i ett försäkringsbolag i någon annan EES-stat än Finland och som är normalt hemmahörande i någon annan EES-stat än Finland. Trafikförsäkringscentralen är dock inte skyldig att ge uppgifter om en trafikskada som inträffat för mer än sju år sedan.

En skadelidande som är bosatt i någon annan EES-stat än Finland har rätt att från Trafikförsäkringscentralen få de uppgifter som avses i 2 och 3 mom., om det motorfordon som orsakat trafikskadan är normalt hemmahörande i Finland eller trafikskadan har inträffat i Finland. Trafikförsäkringscentralen kan dessutom förutsätta att en skadelidande som avses i detta moment visar att han har grundad anledning att få de uppgifter som avses i 2 mom.

Trafikförsäkringscentralen skall samarbeta med andra EES-staters informationscent-

ra för att förse dem med sådan information som avses i 2 mom. eller för att från andra EES-staters informationscentra skaffa motsvarande information till den skadelidande.

Om det fordon som har orsakat trafikskadan är undantaget från försäkringsskyldighet, skall Trafikförsäkringscentralen på begäran av den skadelidande underrätta honom om den myndighet som är ersättningsansvarig för den trafikskada som fordonet orsakat.

ra för att förse dem med sådan information som avses i 2 mom. eller för att från andra EES-staters informationscentra skaffa motsvarande information till den skadelidande.

Om det fordon som har orsakat trafikskadan är undantaget från försäkringsskyldighet, skall Trafikförsäkringscentralen på begäran av den skadelidande underrätta honom om den myndighet som är ersättningsansvarig för den trafikskada som fordonet orsakat.

15 §

Försäkringsplikt enligt denna lag för ett motorfordon som införs till landet uppstår omedelbart när köparen har accepterat leveransen. Som trafikförsäkring för ett fordon som har köpts i Finland för utförsel till en annan EES-stat och registrering i den staten anses en trafikförsäkring enligt lagstiftningen i den aktuella införselmedlemsstaten då fordonet registreras i Finland för utförsel ur landet.

18 c §

Försäkringstagaren har rätt att från det försäkringsbolag som beviljat försäkring få ett intyg över hur lång tid trafikförsäkringen är i kraft, vilka fordon den täcker samt om skador på basis av vilka ersättningar har betalats ut från försäkringen. Intyget skall utfärdas till försäkringstagaren eller på dennas begäran lämnas till ett annat försäkringsbolag inom 15 dagar från det att begäran framställdes. Försäkringsbolaget är dock inte skyldigt att utfärda intyg över en försäkring som upphört för mer än fem år sedan.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.**Lag****om ändring av 2 a kap. 10 § i lagen om försäkringsbolag**

I enlighet med riksdagens beslut
fögas till 2 a kap. 10 § i lagen av den 28 december 1979 om försäkringsbolag (1062/1979),
sådan den lyder i lag 389/1995, ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a kap.**10 §**

Vid införsel av ett motorfordon till Finland är risken med avvikelser från 1 mom. 2 punkten belägen i Finland under en period av 30 dagar från det att fordonets köpare accepterade leveransen.

Denna lag träder i kraft den 20 .