

Svar på skriftligt spørgsmål om obligatoriska trafikförsäkringar för el-drivna cyklar

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 55/2019 rd undertecknat av riksdagsledamot Jukka Mäkynen /saf:

Hur "obligatorisk" är den trafikförsäkring för eldrivna cyklar som EU-direktivet föreskriver för medlemsländerna, d.v.s. hur många EU-länder efterlever detta direktiv,

har Finland utrymme för att sänka de obligatoriska trafikförsäkringspremierna för el-drivna cyklar och

var finns den lagparagraf som bestämmer utgångsprisnivån för den obligatoriska trafikförsäkringen för eldrivna cyklar på samma sätt som för motorfordon?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

En trafikförsäkring är en lagstadgad försäkring vars syfte är att täcka fordons användarens skadeståndskyldighet i händelse av trafikolycka som den har orsakat. Trafikförsäkringslagstiftningen är huvudsakligen baserad på Europeiska unionens så kallade ansvarsförsäkring för motorfordon (2009/103/EU), som syftar till att skydda den oskyldiga parten som lidit skada i en trafikolycka. I Finland har dock trafikförsäkringslagstiftningen även socialpolitiska mål och täckningen är mera omfattande än i det övriga EU-området, till exempel känner man inte till det så kallade förarplatsskyddet utanför Norden. I Finland är trafikförsäkringen till sin karaktär både en ansvars- och personförsäkring.

Med fordon menas i trafikförsäkringslagen (460/2016) ett motorfordon avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken men inte på spår, samt en kopplad eller fristående släpvagn. I regel hör alla fordon som färdas med mekanisk kraft till området reglering, och lagstiftningen förutsätter att en trafikförsäkring tecknas för alla fordon enligt definitionen eller om trafikförsäkring inte finns, ersätts skadorna på uppdrag av Trafikförsäkringscentralen. Definitionen av ett fordon hade samma innehåll redan i den föregående trafikförsäkringslagen (279/1959), men definitionen i den nya lagen motsvarar trafikförsäkringsdirektivet bättre till sin formulering. Direktivet och gällande rättspraxis baserad på EU-domstolens lösningar är bindande för alla medlemsstater.

Direktivet är sk. lagstiftningsharmonisering på miniminivå. Det omfattar inte någon detaljerad klassificering av fordon utan tillåter medlemsstaterna på nationell nivå att befria en del av fordonen från försäkringsplikten. Medlemsstaterna ska även då se till att de skadelidande ersätts i

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 55/2019 rd

sin helhet för sina skador. Medlemsstaterna har använt detta av direktivet tillåtna befogenhet i varierande grad. På grund av betydande landsspecifika skillnader som har upptäckts vid tillämpningen av direktivet har EU-kommissionen startat ett reformprojekt, och i samband med det har även situationen för eldrivna fordon diskuterats.

De eldrivna cyklarna kan delas i två grupper 1) lätta eldrivna transportmedel och 2) lätta motorfordon. Lätta eldrivna transportmedel är gånghjälpmedel d.v.s ersättande transportmedel samt elassisterade cyklar som kräver fysiskt trampande. I trafikförsäkringslagen definieras de motorfordon som omfattas av trafikförsäkringsplikten eller de motorfordon som orsakat skada som Trafikförsäkringscentralen är ansvarig för. Det bör noteras att trots gränsdragningarna finns för alla dessa fordon ändå en lika stor risk för att de orsakar en betydande skada hos tredje, oskyldig part.

Prissättningen av skadeförsäkringarnas försäkringspremier baserar sig på fri konkurrens på det sätt som EU:s direktiv förutsätter, vilket innebär att varje försäkringsbolag beslutar själv om försäkringspremiens storlek. Vad beträffar lagstadgade försäkringar har det dock ansetts nödvändigt att reglera vissa allmänna principer som försäkringsbolagen ska iaktta vid definitionen av försäkringspremier. Enligt trafikförsäkringslagen ska försäkringspremien vara rimlig i förhållande till de kostnader försäkringen orsakar. Försäkringspremierna ska bestämmas på ett betryggande sätt och försäkringstagarna ska behandlas jämlikt. Varje försäkringsbolag ska ha en beräkningsgrund för försäkringspremierna där man tar hänsyn till tariffaktorerna och en privatpersoners skaderisk.

Helsingfors 7.8.2019

Social- och hälsovårdsminister Aino-Kaisa Pekonen