

# Lagrådsremiss

## Ersättning för trafikskador utomlands

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 31 januari 2002

*Thomas Bodström*

*Anita Wickström*  
(Justitiedepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Lagrådsremissen innehåller förslag till ändringar i trafikskadelagen (1975:1410). Förslagen syftar till att genomföra EG:s fjärde direktiv om motorfordonsförsäkring.

Lagändringarna gör det enklare att begära ersättning från en trafikförsäkring för en skada som har inträffat i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad. Lagändringarna innebär i huvudsak följande.

- Varje försäkringsbolag som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige skall utse en skaderegleringsrepresentant i varje annat land inom EES. Den som inte har sin stadigvarande bostad i Sverige och som råkar ut för en trafikskada här som skall ersättas av ett svenskt försäkringsbolag skall från hemlandet kunna begära ersättning från det svenska försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant där. Motsvarande regler för den som har sin stadigvarande bostad i Sverige och som råkar ut för en trafikskada utomlands skall införas i övriga EES-länder.
- Om en skadelidande som har sin stadigvarande bostad i Sverige råkar ut för en trafikskada i ett annat EES-land och skadan skall ersättas av ett försäkringsbolag där, skall den skadelidande, om det utländska försäkringsbolaget inte inom viss tid har lämnat ett motiverat besked om ersättning, ha rätt att i stället få skadan ersatt av det kollektiv av försäkringsbolag som avses i 16 § trafikskadelagen (i direktivet benämnt skadeersättningsorgan). Detta kollektiv skall företrädas av Trafikförsäkringsföreningen.

- Trafikförsäkringsföreningen skall ge skadelidande den information som kan behövas för skaderegleringen, bl.a. uppgifter om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon, vem som är försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant och vem som äger fordonet (i direktivet benämnt informationscentrum).

Lagändringarna är avsedda att träda i kraft samma dag som direktivet senast skall vara genomfört, dvs. den 20 januari 2003. De delar av direktivet som gäller skadeersättningsorgan förutsätter att avtal träffas mellan skadeersättningsorganen i EES och direktivet börjar inte gälla i denna del förrän ett sådant avtal har ingåtts. De bestämmelser som genomför direktivets bestämmelser om skadeersättningsorgan föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagrådsremissen innehåller slutligen ett par följdändringar med anledning av de ändringar i bl.a. skadeståndslagen som riksdagen nyligen beslutat med anledning av regeringens proposition Ersättning för ideell skada (prop. 2000/01:68, bet. 2000/01:LU19, rskr. 2000/01:216, SFS 2001:732).

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	5
2	Lagtext .....	6
2.1	Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) .....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands .....	11
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring .....	12
2.4	Förslag till lag om ändring i brottsskadelagen (1978:413) .....	13
2.5	Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) .....	14
3	Ärendet och dess beredning .....	15
4	Ersättning för trafikskada i Sverige .....	16
4.1	Tiden före trafikskadelagen .....	16
4.2	Trafikskadelagen .....	16
5	De första EG-direktiven om motorfordonsförsäkring .....	19
5.1	Det första direktivet .....	19
5.2	Det andra direktivet .....	19
5.3	Det tredje direktivet .....	20
6	Gröna kort-systemet .....	20
7	Det fjärde EG-direktivet om motorfordonsförsäkring .....	21
7.1	Allmänt om direktivet .....	21
7.2	Närmare om innehållet .....	22
7.2.1	För vilka skadefall gäller direktivet? .....	22
7.2.2	Direktkrav .....	22
7.2.3	Skaderegleringsrepresentant .....	23
7.2.4	Informationscentrum .....	24
7.2.5	Skadeersättningsorgan .....	24
7.2.6	Sanktioner .....	26
7.2.7	Ändring i det första och det andra skadeförsäkringsdirektivet .....	26
7.2.8	Övrigt .....	26
8	Genomförande av direktivet .....	27
8.1	Allmänna utgångspunkter .....	27
8.2	Skall direktivet genomföras i trafikskadelagen eller i en ny lag? .....	28
8.3	Skaderegleringsrepresentant .....	28
8.4	Skadeersättningsorgan .....	35
8.5	Direktkrav .....	40
8.6	Informationscentrum .....	41
8.7	Innehållet i en ansökan om tillstånd .....	45
8.8	Sanktioner .....	46
8.9	Information om de nya reglerna .....	46
9	Ikraftträdande m.m. ....	47

10	Följdändringar med anledning av tidigare ändringar i skadeståndslagen.....	48
11	Ekonomiska konsekvenser.....	49
12	Författningskommentar.....	49
12.1	Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) .....	49
12.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands och förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring .....	55
12.3	Förslaget till lag om ändring i brottsskadelagen (1978:413) .....	56
12.4	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) .....	56
Bilaga 1	EG:s fjärde direktiv om motorfordonsförsäkring .....	57
Bilaga 2	Sammanfattning av departementspromemorian Trafikskada utomlands – enklare att få ersättning (Ds 2001:51)....	71
Bilaga 3	Promemorians lagförslag .....	72
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna.....	78
Bilaga 5	Jämförelsetabell .....	79

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,
3. lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring,
4. lag om ändring i brottskadelagen (1978:413),
5. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)<sup>2</sup>  
*dels* att nuvarande 27–35 §§ skall betecknas 30–38 §§,  
*dels* att de nya 33 och 34 §§ skall ha följande lydelse,  
*dels* att rubriken närmast före den nuvarande 27 § skall sättas närmast före den nya 30 §,  
*dels* att det i lagen skall införas tre nya paragrafer, 27–29 §§, av följande lydelse,  
*dels* att det närmast före den nya 27 § skall införas en rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### ***Skada under resa inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)***

##### *27 §*

*Den som enligt 5 § första stycket 1 meddelar trafikförsäkring skall ha en skaderegleringsrepresentant i varje annat EES-land. Representanten skall vara bosatt i det landet eller, om det är en juridisk person, vara etablerad där.*

*Försäkringsgivaren skall utfärda fullmakt för skaderegleringsrepresentanten att reglera skadelidandes anspråk på ersättning från trafikförsäkringen när*

*1. den skadelidande har sin stadigvarande bostad i det EES-land där representanten är bosatt eller etablerad,*

*2. det fordon vars försäkring skall tas i anspråk är försäkrat och normalt hemmahörande i något annat EES-land än som*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65, Celex 32000L0026).

<sup>2</sup> Lagen omtryckt 1994:43.

avses i 1 och

3. skadan har inträffat i något annat EES-land än som avses i 1 eller i ett land som ingår i systemet med grönt kort.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor beträffande skaderegleringsrepresentanter och föreskrifter om underrättelseskyldighet.

28 §

Om en skadelidande som har sin stadigvarande bostad här i landet har anmält ett sådant försäkringsfall som avses i 27 § andra stycket 2 och 3 till försäkringsgivaren eller dennes skaderegleringsrepresentant här utan att få ett motiverat besked om ersättning, svarar de försäkringsgivare som avses i 16 § solidariskt för ersättningen när det har gått tre månader sedan anmälan gjordes. Samma ersättningsansvar gäller om försäkringsgivaren inte har någon skaderegleringsrepresentant här. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om den skadelidande vidtar rättsliga åtgärder mot försäkringsgivaren.

Om fordonet är försäkringspliktigt men saknar trafikförsäkring, har försäkringsgivarna samma ersättningsansvar för skadan som avses i första stycket. Om fordons identitet inte kan fastställas, svarar försäkringsgivarna solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått från försäkringen. Vad som sägs i detta stycke gäller även om fordonet inte är normalt hemmahörande i ett EES-land men försäkringsfallet har inträffat i ett EES-land.

Skaderegleringen skall påbörjas senast två månader efter det att ärendet anmäldes till de försäkringsgivare som avses i 16 §. Ska-

*deregleringen skall avbrytas, om försäkringsgivaren eller skaderegleringsrepresentanten lämnar ett motiverat besked om ersättning. Vad som sägs om skadereglering i 37 § första stycket och 38 § konsumentförsäkringslagen (1980:38) skall tillämpas också på skadereglering enligt denna paragraf.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skaderegleringen och föreskrifter om underrättelseskyldighet.*

### 29 §

*Den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § skall informera en skadelidande om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett fordon som är normalt hemmahörande i Sverige, vem som är försäkringsgivarens skaderegleringsrepresentant och vem som äger fordonet. För fordon som har undantagits från skyldighet att ha trafikförsäkring skall uppgift lämnas om vem som ansvarar i stället för en försäkringsgivare.*

*Motsvarande information skall lämnas också om fordon som är normalt hemmahörande i ett annat EES-land, i den mån trafikförsäkringsföreningen har tillgång till uppgifterna.*

### 33 §

*I fall som avses i 16 § företräds försäkringsanstalterna i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken anstalterna är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt 28 §. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av anstalterna att företräda de övriga.*

*Regeringen eller den myndighet*



*som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.*

*34 §<sup>3</sup>*

*Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.*

*Trafikförsäkringsavgift bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon. Förhöjning av premien på grund av omständigheter som ger anledning att anta att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om det finns sådana omständigheter i det särskilda fallet.*

*Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift tas ut med tvåhundra kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.*

*Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 31 § första stycket.*

<sup>3</sup> Senaste lydelse av tidigare 31 § 2001:562.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer i fråga om 28 och 33 §§ och i övrigt den 20 januari 2003.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Bestämmelserna i 33 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), fordonskungörelsen (1972:595), kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller förordningen (2001:650) om vägtrafikregister tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

### *Föreslagen lydelse*

#### 2 §<sup>1</sup>

Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), fordonskungörelsen (1972:595), kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller förordningen (2001:650) om vägtrafikregister tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

---

Denna lag träder i kraft den 20 januari 2003.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2001:653.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

I fråga om motortävlingsförsäkring tillämpas i övrigt 17–19, 28 och 29 §§ trafikskadelagen (1975:1410). Härvid skall vad som sägs om avtal om trafikförsäkring och trafikskadeersättning i stället avse avtal om motortävlingsförsäkring respektive ersättning från sådan försäkring.

### *Föreslagen lydelse*

#### 10 §

I fråga om motortävlingsförsäkring tillämpas i övrigt 17–19, 31 och 32 §§ trafikskadelagen (1975:1410). Härvid skall vad som sägs om avtal om trafikförsäkring och trafikskadeersättning i stället avse avtal om motortävlingsförsäkring respektive ersättning från sådan försäkring.

---

Denna lag träder i kraft den 20 januari 2003.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i brottsskadelagen (1978:413)

Härigenom föreskrivs att 1 § brottsskadelagen (1978:413) skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §

Denna lag gäller ersättning av statsmedel för skada till följd av brott (brottsskadeersättning).

Lagen tillämpas om brottet har begåtts i Sverige. Vid personskada är lagen dessutom tillämplig om brottet har begåtts utomlands mot någon som hade hemvist i Sverige. Lagen tillämpas dock *ej*, om brottet och den skadelidande har så ringa anknytning till Sverige att det inte är rimligt att skadan ersätts av svenska statsmedel.

Lagen tillämpas om brottet har begåtts i Sverige. Vid personskada *och sådan kränkning som avses i 2 § andra stycket* är lagen dessutom tillämplig om brottet har begåtts utomlands mot någon som hade hemvist i Sverige. Lagen tillämpas dock *inte*, om brottet och den skadelidande har så ringa anknytning till Sverige att det inte är rimligt att skadan ersätts av svenska statsmedel.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2002. Den nya bestämmelsen skall dock tillämpas för tid från och med den 1 januari 2002.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § järnvägstrafiklagen (1985:192) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **3 §**

I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1–3 §§ skadeståndslagen (1972:207).

I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Har vållande på den skadelidandes sida medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med ett sådant fordon, skall medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen befordrades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2002.

### 3 Ärendet och dess beredning

De huvudsakliga bestämmelserna om ersättning till dem som drabbas av skada i samband med trafik med motorfordon finns i trafikskadelagen (1975:1410) och i trafikförsäkringsförordningen (1976:359). Vissa av dessa genomför de gemenskapsbestämmelser som finns om trafikförsäkring (i direktiven används begreppet motorfordonsförsäkring).

Det finns sedan tidigare tre EG-direktiv om motorfordonsförsäkring. Direktiven gäller försäkringsersättning för trafikolyckor som inträffar i den skadelidandes bosättningsland och som orsakas av ett fordon som är registrerat och försäkrat där eller i ett annat medlemsland. Direktiven gäller alltså när skaderegleringen sker i skadelandet.

Den 16 maj 2000 antogs ett fjärde EG-direktiv om motorfordonsförsäkring (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). Direktivet, som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet), finns i *bilaga 1*.

I en inom Justitiedepartementet utarbetad promemoria Trafikskada utomlands – enklare att få ersättning (Ds 2001:51) har övervägts vilka lagändringar som är nödvändiga i anledning av direktivet och hur detta i övrigt bör genomföras. Promemorian har utarbetats i nära samarbete med Trafikförsäkringsföreningen. Samråd har vidare skett med Finansinspektionen i de delar som rör inspektionens verksamhet. Direktivet har också tagits upp vid överläggningar med företrädare för ansvariga departement i Danmark, Finland, Island och Norge. Vid överläggningarna har man sökt enas om hur direktivet bör tolkas och hur det lämpligen kan genomföras.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 2*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2001/7398/L2).

En jämförelsetabell med sammanställning av bestämmelserna i direktivet och motsvarande eller närmast motsvarande bestämmelser i gällande rätt eller i förslaget till ändringar i trafikskadelagen finns i *bilaga 5*.

Några remissinstanser har synpunkter och förslag i andra frågor än de som rör genomförandet av direktivet. Dessa frågor behandlas inte i lagrådsremissen.

I lagrådsremissen lämnar regeringen även förslag till följdändringar i brottsskadelagen (1978:413) och järnvägstrafiklagen (1985:192) med anledning av de ändringar i skadeståndslagen (1972:207) som riksdagen nyligen antagit och som föreslagits i regeringens proposition Ersättning för ideell skada (prop. 2000/01:68).

När det gäller förslaget till lag om ändring i brottsskadelagen har Brottsoffermyndigheten och Sveriges advokatsamfund, närmast mot bakgrund av förslaget om dess tillämpning för tid före ikraftträdandet, under hand beretts tillfälle att lämna synpunkter. De har tillstyrkt respektive inte haft något att invända mot förslaget. Avseende förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen har någon extern beredning enligt 7 kap. 2 § regeringsformen inte bedömts nödvändig.

## 4 Ersättning för trafikskada i Sverige

### 4.1 Tiden före trafikskadelagen

Fram till dess att trafikskadelagen (1975:1410) trädde i kraft den 1 juli 1976 gällde ett system för ersättning av skador genom motortrafik som var en kombination av en sträng ansvarsregel och en obligatorisk försäkring som täckte ansvaret (bl.a. 1916 års bilansvarighetslag och 1929 års trafikförsäkringslag). Detta medförde att det personliga skadeståndsansvaret fick en ganska liten praktisk betydelse. Den skadelidande vände sig så gott som alltid till den skadeståndsskyldiges försäkringsbolag som hade hand om skadeståndsärendena.

Under hand framfördes kritik mot systemet. Kritiken byggde delvis på systemets allmänna konstruktion, nämligen att rätten till skadestånd i själva verket var en rätt till ersättning från en särskild försäkring men ändå i flera avseenden utformad som om skadestånd skulle betalas av skadevällaren personligen. Föraren ansågs också ha ett dåligt ersättningskydd. Vid en singelolycka kunde föraren inte få något skadestånd, eftersom den ende som kunde vara vållande till olyckan var föraren som ju inte kunde bli skadeståndsskyldig mot sig själv. För dessa fall kunde ett visst skydd ändå ges genom en frivilligt tecknad förarplatsförsäkring.

### 4.2 Trafikskadelagen

#### *Objektivt ansvar*

Vid tillkomsten av 1975 års trafikskadelag tog man fasta på den kritik som hade framförts mot det gamla systemet. I den nya lagen har föraren samma skydd som andra skadelidande, och varken för föraren eller någon annan krävs att något vållande föreligger. Ersättning utgår i princip även vid eget vållande. Denna typ av ansvar brukar kallas för objektivt ansvar.

#### *Obligatorisk trafikförsäkring*

All ersättning som kan komma i fråga enligt trafikskadelagen betalas från trafikförsäkringen. För att åstadkomma ett effektivt skydd för de skadelidande är trafikförsäkring obligatorisk för i stort sett alla fordon (2 §). Staten är dock inte skyldig att ha trafikförsäkring för sina fordon (3 §). Om sådan försäkring inte har tecknats, betalas ersättning i stället direkt av staten.

Trafikförsäkringen är utformad så att den garanterar att ersättning betalas ut även om fordonets ägare inte har betalat sin premie (16 § andra stycket). Detsamma gäller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan (16 § tredje stycket).



### *Vilka skador täcks?*

Trafikskadelagens objektiva ansvar täcker bara vissa skador. Vid personskada ersätter trafikförsäkringen dels föraren och andra som skadas i fordonet, dels personer som skadas utanför fordonet, t.ex. cyklister och fotgängare (10 § och 11 § första stycket). Vid sakskada däremot ersätts bara, med vissa undantag, skador som drabbat annan än fordonsägaren.

### *Fristående från skadeståndsrätten*

Före trafikskadelagen förutsattes ett personligt ansvar för fordonets ägare, förare eller brukare. Enligt trafikskadelagen är det i stället så att försäkringen direkt tar över ansvaret för en inträffad skada. Trafikförsäkringen är alltså inte att betrakta som en ansvarsförsäkring som täcker någons skadeståndsansvar utan är frikopplad från skadeståndsrättens ansvarsregler. Detta hindrar inte att en skadelidande väcker talan under åberopande av skadeståndslagens bestämmelser. Om t.ex. en förare har kört sin bil på ett vårdslöst sätt och orsakat skada, kan således en skadelidande med stöd av de allmänna bestämmelserna i skadeståndslagen begära ersättning direkt av föraren (jfr 18 §). Det torde dock sällan finnas någon anledning för en skadelidande att vända sig direkt mot skadevållaren.

### *Hur beräknas ersättningen?*

Trafikskadeersättningen beräknas efter samma grunder som skadestånd (jfr 9 § som hänvisar till 5 kap. skadeståndslagen). Det innebär att skadan skall täckas fullt ut och att ersättning skall ges inte enbart för ekonomisk skada utan även för ideell skada.

Ersättning som har betalats från annat håll skall i vissa fall avräknas från rätten till trafikskadeersättning. Avräkning sker efter samma principer som när det gäller avräkning av olika ersättningar på skadestånd. Avräkning skall således ske för bl.a. sjukpenning eller annan ersättning från socialförsäkringen.

### *Vem får meddela trafikförsäkring?*

I försäkringsrörelselagen (1982:713) finns allmänna bestämmelser om under vilka förutsättningar en ansökan om att bedriva försäkringsrörelse skall beviljas.

Trafikskadelagen innehåller därutöver en särskild bestämmelse om vem som har rätt att meddela trafikförsäkring här i landet (5 §). En sådan försäkring får meddelas av försäkringsbolag som har fått tillstånd till det av regeringen, dvs. enligt bestämmelserna i försäkringsrörelselagen eller lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige, samt av en EES-försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet här i landet med stöd av den sistnämnda lagen.

Som nyss har nämnts kan trafikförsäkring meddelas av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige. Ett sådant försäkringsbolag kan ha ett

fast driftställe här men behöver inte ha det. Om ett fast driftställe saknas, skall det utländska försäkringsbolaget ha en representant i Sverige (5 § tredje stycket trafikskadelagen). Bestämmelsen genomför artikel 12 a i det andra skadeförsäkringsdirektivet (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 [EGT L 172, 4.7.1988, s. 1, Celex 31988L0357]). Representanten skall vara bosatt här eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsbolaget skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda bolaget och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda bolaget vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsbolaget skall informera försäkringstagarna om vem som är bolagets representant och om dennes adress.

Något krav på att försäkringsbolag utanför EES som meddelar trafikförsäkring här i landet skall ha representanter finns inte, eftersom sådana bolag alltid måste ha ett fast driftställe här. De har således ingen möjlighet att bedriva enbart gränsöverskridande verksamhet.

#### *Utländska trafikanter som skadas här i landet*

Alla försäkringsbolag som har rätt att meddela trafikförsäkring skall vara medlemmar i Trafikförsäkringsföreningen, som har centrala uppgifter i det internationella trafikförsäkringssamarbetet.

Trafikförsäkringsföreningen bildades år 1929, och dess stadgar är fastställda av regeringen.

Enligt trafikskadelagen (4, 16 och 30 §§), jämte vissa internationella avtal, regleras trafikskador i Sverige med utlandsregistrerade motorfordon av Trafikförsäkringsföreningen. En del utländska försäkringsbolag representeras av svenska försäkringsbolag, som då sköter skaderegleringen på uppdrag av Trafikförsäkringsföreningen. Trafikförsäkringsansvaret för utländska fordon garanteras av Trafikförsäkringsföreningen. Föreningen reglerar skadan på samma sätt som om det utländska fordonet varit trafikförsäkrat i föreningen och med tillämpning av bestämmelserna i trafikskadelagen.

Vad som sagts ovan innebär att ersättning utgår på objektiv grund för förarens och passagerarens personskador i det utländska fordonet. I första hand utges denna ersättning av Trafikförsäkringsföreningen med möjlighet till återkrav mot den utländska trafikförsäkringen eller eventuell vållande motparts trafikförsäkring. Återkrav mot den utländska trafikförsäkringen kan dock inte omfatta förarskada, eftersom de internationella avtalen endast reglerar ersättning till tredje man.

#### *Svenska medborgare som skadas utomlands*

Det finns inga generella lagregler om vilket lands lag som skall tillämpas vid skadestånd utanför kontraktsförhållanden.

I enlighet med allmänna internationellt privaträttsliga principer tillämpas lagen i det land där den skadegörande handlingen företogs (lex loci delicti-regeln, se rättsfallet NJA 1969 s. 163). Lex loci delicti-regeln utgör huvudprincipen inte bara i svensk utan också i många andra länders internationella privaträtt.

I trafikskadelagen finns dock vissa särregler. Trafikskadeersättning utgår enligt den lagen även för skada som tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige till följd av trafik utomlands med ett motordrivet fordon som är registrerat i Sverige eller tillhör svenska staten (8 § första stycket).

## 5 De första EG-direktiven om motorfordonsförsäkring

### 5.1 Det första direktivet

Det första EG-direktivet om motorfordonsförsäkring antogs år 1972 (rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet [EGT L 103, 2.5.1972, s. 1, Celex 372L0166]). Enligt direktivet skall varje medlemsland vidta de åtgärder som är nödvändiga för att alla motorfordon som normalt hör hemma inom landet skall omfattas av en trafikförsäkring (artikel 3.1). Försäkringen skall täcka också sådana skador som har orsakats i ett annat medlemsland enligt där gällande lag. Dessutom skall försäkringen täcka skador som drabbar medborgare i ett medlemsland vid direkt färd mellan två medlemsländer, om det inte finns någon ansvarig trafikförsäkringsbyrå i skadelandet. I så fall skall skadan ersättas i enlighet med trafikförsäkringslagstiftningen i fordonets hemland (artikel 3.2). De ändringar som direktivet medförde finns numera intagna i 35 § (prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45).

### 5.2 Det andra direktivet

I det andra direktivet (rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon [EGT L 8, 11.1.1984, s. 17, Celex 384L0005]) föreskrivs att den försäkring som avses i det första direktivet skall omfatta såväl personskada som sakskada och täcka vissa närmare angivna ersättningsbelopp (artikel 1.2). Varje land skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning för personskada och sakskada som orsakas av oidentifierade eller oförsäkrade fordon (artikel 1.4).

Direktivet krävde inga lagändringar. I propositionen hänvisades det till att trafikskadeersättning utgår både för personskada och sakskada med belopp som täcker vad som föreskrivs i direktivet. Genom Trafikförsäkringsföreningen och dess verksamhet ansågs det också finnas ett organ

med sådana uppgifter som direktivet förutsätter. Riksdagen anslöt sig till denna bedömning (prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45).

### 5.3 Det tredje direktivet

Enligt det tredje direktivet (rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon [EGT L 129, 19.5.1990, s. 33, Celex 390L0232]) skall medlemsstaterna se till att trafikförsäkringen för samma premie täcker hela gemenskapens territorium (artikel 2). Denna enda premie skall också tillförsäkra det skydd som krävs i varje medlemsland enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs enligt lagen i det medlemsland där fordonet är normalt hemmahörande om detta är högre.

Direktivet är numera genomfört med den utgångspunkten att det tar sikte endast på regler om begränsningar i det obligatoriska försäkrings-skyddet och inte på materiella ersättningsregler (direktivet tolkades först så att det avsåg även materiella bestämmelser om vilken ersättning som skall betalas; se prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45, SFS 1992:1121). Sådana begränsande regler finns i 14 § första stycket trafikskadelagen, som anger att trafikskadeersättning för en och samma händelse skall utgå med högst 300 miljoner kronor från ett fordons trafikförsäkring.

Om en skada uppkommer i Sverige med ett fordon som hör hemma i ett annat EES-land, ges enligt 14 § andra stycket den skadelidande möjlighet att välja att bestämmelserna om beloppsmässiga begränsningar av försäkringsskyddet i fordonets hemland skall tillämpas i stället för bestämmelserna i första stycket.

För att genomföra direktivet infördes också en ny 35 § med innebörd att trafikförsäkring enligt trafikskadelagen – i fråga om skador som uppkommer med en svenskeregistrerad bil i ett annat EES-land – skall täcka det ersättningsansvar för uppkomna skador som enligt lagen i det landet skall vara täckt av obligatorisk trafikförsäkring.

## 6 Gröna kort-systemet

Som kommer att redogöras för närmare under avsnitten 7 och 8 skall det fjärde EG-direktivet om motorfordonsförsäkring i vissa avseenden kunna tillämpas även på skadelidande som är bosatta inom EES och som råkar ut för en trafikskada i tredjeländ. Som förutsättning gäller att detta lands nationella försäkringsbyrå är ansluten till det s.k. gröna kort-systemet.

Med ett grönt kort avses ett internationellt försäkringsbevis som har utfärdats av en nationell försäkringsbyrå enligt rekommendationer av Kommittén för vägtransporter under Landtransportkommittén inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

Gröna kort-systemet har varit i kraft sedan år 1953 och har till syfte att underlätta och förenkla den mellanstatliga motorfordonstrafiken. Inom gröna kort-systemet har länderna slutit avtal med varandra om ömsesidig

giltighet av trafikförsäkringen. Namnet grönt kort kommer av att försäkringsbolagen på begäran av försäkringstagaren vid utlandsfärd utfärdar ett bevis om trafikförsäkringen som är tryckt på ett grönt papper.

Samtliga medlemsländer i EU är anslutna till gröna kort-systemet, tillsammans med ett knappt 30-tal övriga länder, bl.a. Norge, Island och Schweiz.

Utgångspunkten är att ett motorfordon från ett land som omfattas av systemet skall kunna tillfälligt användas i trafik i ett annat land som omfattas av systemet utan att försäkring tecknas där. Om fordonet orsakar en skada i det senare landet, skall ersättning betalas av trafikförsäkringsbyrån i det land där skadan inträffat enligt där gällande regler. Den betalande byrån har sedan rätt att återkräva ersättningen från trafikförsäkringsbyrån i fordonets hemland eller direkt från det försäkringsbolag i hemlandet som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Gröna kort-systemet har möjliggjorts dels genom att lagstiftningen i de berörda länderna medger att ett motorfordon som är registrerat eller hemmahörande i något anslutet land får föras in och tillfälligt användas i ett annat anslutet land mot uppvisande av det gröna kortet, dels genom att trafikförsäkringsbyråerna i respektive land har träffat överenskommelse om skadereglering. För svensk vidkommande finns bestämmelser i 12 § trafikförsäkringsförordningen.

Inom EU ansågs att systemet med grönt kort var ett hinder mot den fria rörligheten för fordon och personer. Det första direktivet går därför ut på att kravet på grönt kort skall avskaffas när det gäller fordon från ett medlemsland som förs in i ett annat medlemsland. Enligt direktivet kan detta ske genom överenskommelser mellan medlemsländernas trafikförsäkringsbyråer om att varje byrå garanterar skadereglering enligt det landets trafikförsäkringslagstiftning för skador som orsakas i landet av fordon från något annat medlemsland. Eftersom en sådan överenskommelse förutsätter att alla fordon är ansvarsförsäkrade, föreskrivs en sådan försäkringsplikt i det första direktivet. Se avsnitt 5.1

Efter det första direktivet garanteras trafikförsäkringsansvaret genom ett multilateralt garantiavtal mellan de aktuella ländernas trafikförsäkringsbyråer.

För fordon från länder utanför detta garantiområde måste grönt kort kunna företes vid färd in i EU eller EES samt Schweiz. Om ett sådant kort inte kan företes, skall gränsförsäkring tecknas genom Tullverkets försorg.

## 7 Det fjärde EG-direktivet om motorfordonsförsäkring

### 7.1 Allmänt om direktivet

Syftet med det fjärde EG-direktivet om motorfordonsförsäkring är att stärka skyddet för den som råkar ut för en trafikskada i ett annat land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad. Direktivet skall göra det enklare att begära och få ersättning från en trafikförsäkring för sådana fall.

En central bestämmelse i direktivet är att alla försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring skall utse representanter (skaderegleringsrepresentanter) i övriga EES-länder. En skaderegleringsrepresentant skall sedan ha rätt att på försäkringsbolagets vägnar reglera sådana anspråk som omfattas av direktivet. För att detta system skall fungera skall det finnas rätt till direktkrav. En skadelidande skall med andra ord ha rätt att vända sig till motpartens försäkringsbolag utan att dessförinnan ha framställt ett krav mot den som på skadeståndsrättslig grund kan vara skyldig att betala ersättning.

Från särskilda informationscentrum, som skall inrättas i varje medlemsland, skall en skadelidande få den information som behövs för att skaderegleringen skall kunna påbörjas, bl.a. uppgift om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant.

I direktivet finns också bestämmelser om att varje medlemsland skall inrätta eller auktorisera ett organ (skadeersättningsorgan) som kan träda in och ansvara för skaderegleringen i fall det inte finns någon skaderegleringsrepresentant utsedd eller ett försäkringsbolag inte svarar på ett framställt krav.

I det följande beskrivs direktivets reglering närmare. Beskrivningen följer direktivets uppbyggnad.

## 7.2 Närmare om innehållet

### 7.2.1 För vilka skadefall gäller direktivet?

Direktivet gäller bara för skadelidande som har sin stadigvarande bostad inom EES. Skadan skall ha inträffat i ett EES-land eller i ett land vars nationella försäkringsbyrå är ansluten till det s.k. gröna kort-systemet. Skadan måste vidare ha inträffat i ett annat land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad. Det fordon vars försäkring skall tas i anspråk måste vara försäkrat och normalt hemmahörande i ett annat EES-land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad (*artikel 1*).

### 7.2.2 Direktkrav

Varje medlemsland skall se till att skadelidande vid olyckor, som inträffar i ett annat EES-land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad, har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsbolag som skall betala ersättning för den skada som uppkommit (*artikel 3*). Den skadelidande skall inte först behöva rikta ett anspråk mot den som kan anses vara skyldig att utge ersättning på skadeståndsrättslig grund.

### 7.2.3 Skaderegleringsrepresentant

#### *Allmänna bestämmelser*

De försäkringsbolag som direktivet omfattar skall utse en skaderegleringsrepresentant i varje EES-land utom det där de fick sin officiella auktorisation. Representanten skall kunna handlägga och reglera ersättningsanspråk som uppstår genom olyckor i sådana fall som direktivet täcker. Representanten skall vara bosatt eller etablerad i det medlemsland där han eller hon är utsedd (*artikel 4.1*).

Det är försäkringsbolaget som väljer skaderegleringsrepresentant. Ett medlemsland får inte meddela föreskrifter om vem eller vilka som skall utses eller hur ett val av sådana representanter skall gå till (*artikel 4.2*).

En skaderegleringsrepresentant kan arbeta för ett eller flera försäkringsbolag (*artikel 4.3*).

#### *Befogenheter och kvalifikationer*

En skaderegleringsrepresentant skall samla in den information som behövs för skaderegleringen. Den omständigheten att en skaderegleringsrepresentant har utsetts hindrar inte att den skadelidande eller dennes försäkringsbolag väcker talan direkt mot den som har orsakat olyckan eller dennes försäkringsbolag (*artikel 4.4*).

Skaderegleringsrepresentanten skall ha tillräckliga befogenheter att företräda försäkringsbolaget mot skadelidande och att tillmötesgå deras krav till fullo. Representanten skall kunna behandla ärendet på det eller de språk som är officiella i det medlemsland där den skadelidande har sin stadigvarande bostad (*artikel 4.5*).

#### *Tidsfrist för besvarande av ersättningsanspråk*

Försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant skall reagera inom tre månader från den dag då anspråket framställdes. Bolaget skall då antingen lämna ett motiverat anbud om ersättning eller – i de fall ansvar bestrids eller inte klart har fastställts eller skadeersättningen inte har beräknats fullständigt – ett motiverat svar på anspråket (*artikel 4.6*).

Ränta skall utgå på det ersättningsbelopp som den skadelidande erbjuder (*artikel 4.6 b*). I en av ingresspunkterna (19) anges att en hänvisning kan ske till nationella regler om dröjsmålsränta.

#### *Filial eller etableringsställe?*

Förordnandet av skaderegleringsrepresentanter skall enligt *artikel 4.8* inte i sig anses innebära att det finns en filial i den mening som avses i artikel 1 b i det tredje skadeförsäkringsdirektivet (rådets direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring samt om ändring av direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG [tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring], [EGT L 228, 11.8.1992, s. 1, Celex 31992L0049]). Inte heller skall en sådan representant betraktas som ett etableringsställe i den mening som avses i artikel 2 c i det andra

skadeförsäkringsdirektivet och inte heller som en etablering i den mening som avses i Brysselkonventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område.

#### **7.2.4 Informationscentrum**

*Ett särskilt register eller samordning av information*

För att underlätta för den skadelidande att begära ersättning skall varje medlemsland inrätta eller godkänna ett s.k. informationscentrum.

Ett informationscentrum skall föra ett register med uppgifter om

- registreringsnummer för motorfordon som är normalt hemmahörande inom det egna landet,
- nummer på försäkringsbrev m.m.,
- nummer på grönt kort eller gränsförsäkring när det är fråga om ett fordonsslag som har undantagits från trafikförsäkringsplikt,
- de försäkringsbolag som tillhandahåller trafikförsäkring för motordrivna fordon,
- de skaderegleringsrepresentanter som försäkringsbolaget har utsett,
- de fordon som har undantagits från skyldigheten att ha trafikförsäkring (*artikel 5.1 a*).

Om ett informationscentrum inte för ett register utan uppgifterna finns registrerade på annat håll, kan informationscentrumet i stället samordna sammanställningen och spridningen (*artikel 5.1 b*).

Den som har ett anspråk på försäkringsersättning skall ha rätt att, under sju år efter olyckan, från informationscentrumet få information om vilket försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är bolagets skaderegleringsrepresentant (*artikel 5.3*). Detta skall gälla även namn och adress på fordonets ägare eller den som vanligtvis kör fordonet eller den registrerade innehavaren om den som framställt anspråket har ett "legitimt intresse" av att få denna information (*artikel 5.4*) Personuppgifter skall behandlas i enlighet med nationella regler som har antagits för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (dataskyddsdirektivet), dvs. i Sverige personuppgiftslagen (1998:204).

*Underrättelse till övriga informationscentrum*

Ett försäkringsbolag skall meddela informationscentrumen i medlemsländerna namn och adress på den skaderegleringsrepresentant som bolaget har utsett i varje medlemsland (*artikel 5.2*).

#### **7.2.5 Skadeersättningsorgan**

Varje medlemsland skall inrätta eller auktorisera ett skadeersättningsorgan som i vissa fall skall ta över ansvaret för skaderegleringen



(artikel 6.1). En skadelidande har rätt att vända sig till ett sådant organ i olika situationer. Den i praktiken viktigaste torde bli att försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte inom tre månader från det att försäkringsfallet anmäldes har lämnat "ett motiverat ersättningsanbud" eller "ett motiverat svar". En skadelidande skall även kunna vända sig till ett skadeersättningsorgan, om försäkringsbolaget inte har utsett någon skaderegleringsrepresentant i det medlemsland där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

I artikel 7 regleras ytterligare fall då den skadelidande har rätt att vända sig till ett skadeersättningsorgan. Det gäller när det inte är möjligt att identifiera det fordon som har vållat olyckan och när det inom två månader efter olyckan inte går att identifiera försäkringsbolaget.

#### *Inom vilken tid skall skadeersättningsorganet agera?*

Skadeersättningsorganet skall påbörja skaderegleringen inom två månader från den dag då den skadelidande framförde sitt ersättningsanspråk till organet. Vidtagna åtgärder skall avbrytas om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant senare lämnar ett motiverat svar på anspråket (artikel 6.1).

#### *Underrättelse och regress*

Skadeersättningsorganet skall omedelbart lämna en underrättelse om att det har tagit emot ett ersättningsanspråk och att man kommer att påbörja skaderegleringen inom den tid som direktivet anger (två månader från det att anspråket togs emot). Underrättelsen skall lämnas till det aktuella försäkringsbolaget eller dess representant, skadeersättningsorganet i det medlemsland där försäkringsbolaget är etablerat och den som orsakade olyckan om denne är känd (artikel 6.1).

Ett skadeersättningsorgan som har betalat ut ersättning skall ha rätt att återkräva beloppet enligt en särskild ordning som skall fastställas i avtal mellan samtliga skadeersättningsorgan inom EES (artikel 6.2). Avtalet skall reglera, förutom frågan om återkrav, skadeersättningsorganens uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden. Avtalet är för närvarande under utarbetande inom den europeiska organisationen för nationella försäkringsbranschorgan, Comité Européen des Assurances (CEA).

#### *När direktivets regler om skadeersättningsorgan skall börja gälla*

Bestämmelserna om skadeersättningsorgan skall börja gälla först efter det att det nyssnämnda avtalet har ingåtts mellan skadeersättningsorganen. Kommissionen skall därefter fastställa den dag från och med vilken bestämmelserna skall börja att gälla.

Kommissionen skall före den 20 juli 2005 rapportera till Europaparlamentet och rådet om hur artikeln om skadeersättningsorgan har genomförts och hur verkningfull den är. Vid behov skall kommissionen lägga fram förslag till ändringar (artikel 6.3).

### 7.2.6 Sanktioner

Medlemsländerna skall fastställa sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas för att genomföra direktivet och därvid vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de tillämpas (*artikel 12*). Det finns inget krav på en viss typ av sanktion. Sanktionerna skall dock vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsländerna skall senast den 20 juli 2002 underrätta kommissionen om vilka sanktioner som har införts.

### 7.2.7 Ändring i det första och det andra skadeförsäkringsdirektivet

I *artikel 8* och *9* föreskrivs vissa ändringar i det första skadeförsäkringsdirektivet (rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring [EGT L 228, 16.8.1973, s. 3, Celex 31973L0239]) och det andra skadeförsäkringsdirektivet. Ändringarna är följdändringar med anledning av bestämmelserna om skaderegleringsrepresentanter.

Ändringen i det första direktivet innebär att varje medlemsland skall föreskriva att försäkringsföretag, som etableras inom dess territorium och som bedriver verksamhet med motorfordonsförsäkring och som ansöker om auktorisation, skall meddela namn och adress på de skaderegleringsrepresentanter som utses i varje medlemsland utom i det där auktorisationen söks.

Ändringen i det andra direktivet innebär att, om ett försäkringsföretag inte har utsett någon sådan representant som avses i det direktivet, medlemsländerna får godkänna att en sådan skaderegleringsrepresentant som avses i det fjärde direktivet i stället utför de aktuella uppgifterna.

### 7.2.8 Övrigt

Direktivet trädde i kraft den 20 juli 2000 (*artikel 11*). Det skall genomföras av medlemsländerna senast den 20 januari 2003. De författningsbestämmelser som genomför direktivet skall dock kungöras redan innan, den 20 juli 2002 (*artikel 10.1*).

Medlemsländerna skall inrätta eller godkänna ett skadeersättningsorgan före den 20 januari 2002. Om skadeersättningsorganen inte har ingått det tidigare nämnda avtalet före den 20 juli 2002, skall kommissionen föreslå åtgärder för att säkerställa att bestämmelserna om skadeersättningsorgan ändå kan börja gälla före den 20 januari 2003 (*artikel 10.3*).

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv, dvs. medlemsländerna har rätt att anta bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande än de bestämmelser som är nödvändiga för att genomföra direktivet (*artikel 10.4*).

## 8 Genomförande av direktivet

### 8.1 Allmänna utgångspunkter

Ett EG-direktiv är bindande för medlemsländerna med avseende på det resultat som skall uppnås, men överlåter åt länderna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet (artikel 249 i EG-fördraget). Det innebär att länderna inte är bundna av t.ex. ett direktivs terminologi och systematik så länge det avsedda resultatet uppnås.

När det gäller det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring kan konstateras att många bestämmelser är så utformade att det finns ett förhållandevis litet utrymme för medlemsländerna att avvika från direktivets ordalydelse och systematik. Det gäller särskilt de detaljerade bestämmelserna om skaderegleringsrepresentanter och skadeersättningsorgan. Direktivet förutsätter också att det ingås ett avtal mellan skadeersättningsorganen om bl.a. regress för utgiven ersättning, vilket ytterligare begränsar möjligheten att avvika från direktivet. Vid genomförandet av direktivet bör man ändå försöka att nära ansluta till den terminologi och systematik som finns i framför allt trafikskadelagen. Man bör också sträva efter att direktivet genomförs på ett sätt som står väl i samklang med grundläggande ersättningsrättsliga principer. Särregler för vissa försäkringsfall bör alltså undvikas. Hänsyn bör tas till hur direktiv på närliggande områden har genomförts, bl.a. bestämmelsen om representanter för försäkringsbolag i det andra skadeförsäkringsdirektivet.

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv (jfr artikel 10.4). Som utgångspunkt vid genomförandet gäller därför att medlemsländerna, inom de ramar som ges av EG-fördraget, får behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande än de bestämmelser som är nödvändiga för att genomföra direktivet. Denna möjlighet bör utnyttjas så långt det är lämpligt.

Direktivets bestämmelser om skaderegleringsrepresentanter får anses vara av sådant slag som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen. De bestämmelser som genomför direktivet i denna del skall alltså som regel meddelas genom lag. Det är dock möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i ämnet med stöd av 8 kap. 7 § första stycket 3 (näringsverksamhet) och 11 §, dvs. efter bemyndigande i lag. Direktivet innehåller också bestämmelser som faller inom det obligatoriska lagområdet, dvs. inom det område där riksdagen inte har möjlighet att delegera sin normgivningskompetens (8 kap. 2 §). Det gäller särskilt regleringen av rätten att få en skada ersatt av ett skadeersättningsorgan.

Det bör understrykas att direktivtexten är snårig och delvis lagtekniskt bristfällig. Det är angeläget att direktivet genomförs på ett så enkelt sätt som möjligt, inte minst med tanke på direktivets grundläggande syfte att underlätta skaderegleringen för enskilda.

Avslutningsvis bör anmärkas att det inte, innan det ovan nämnda avtalet mellan skadeersättningsorganen har ingåtts, går att få en heltäckande bild av hur det nya systemet kommer att fungera eller vilka föreskrifter som kan vara nödvändiga. Det kan alltså inte uteslutas att ytterligare lagändringar kan bli nödvändiga.

## 8.2 Skall direktivet genomföras i trafikskadelagen eller i en ny lag?

**Regeringens förslag:** Direktivet skall genomföras genom ändringar i trafikskadelagen.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag (se promemorian s. 43).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning.

**Skälen för regeringens förslag:** Frågan är om direktivet skall genomföras genom ändringar i trafikskadelagen eller genom en ny lag.

För att direktivet skall genomföras huvudsakligen i trafikskadelagen talar, som nämns i promemorian, att lagen innehåller bestämmelser om sådan trafikförsäkring och trafikskadeersättning som detta och de tre andra direktiven på området gäller. De skaderegleringsrepresentanter som svenska försäkringsbolag utser kommer i flertalet fall att tillämpa svensk rätt och betala ut sådan trafikskadeersättning som avses i trafikskadelagen. En bestämmelse om skyldighet att utse representanter finns dessutom redan i trafikskadelagen (för sådana EES-försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet här i landet).

Direktivets bestämmelser om skadeersättningsorgan har visserligen ingen direkt motsvarighet i trafikskadelagen. I lagen finns det dock särskilda bestämmelser om utländska trafikanter som råkar ut för skada här i landet. Trafikförsäkringsföreningen träder då in som om det utländska fordonet vore trafikförsäkrat i föreningen. Denna konstruktion kan sägas påminna om direktivets skadeersättningsorgan, låt vara att grunden för att överta ansvaret för skaderegleringen är en annan.

Vad som kan tala mot ett genomförande i trafikskadelagen är att direktivets bestämmelser tar sikte enbart på sådana fall där skadan har inträffat i ett annat land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad. Trafikskadelagen saknar begränsningar av sådant slag.

I promemorian görs den bedömningen att de skäl som talar för ett genomförande i trafikskadelagen får anses väga tyngst. Remissinstanserna delar den uppfattningen. Regeringen är av samma mening. De lagändringar som behövs för att genomföra direktivet bör alltså tas in i trafikskadelagen.

## 8.3 Skaderegleringsrepresentant

**Regeringens förslag:** Den som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring här i landet skall utse en skaderegleringsrepresentant i varje annat EES-land. Representanten skall vara bosatt i det landet eller, om det är en juridisk person, vara etablerad där. Försäkringsgivaren skall utfärda fullmakt för skaderegleringsrepresentanten att reglera skadelidandes anspråk på ersättning från en trafikförsäkring för sådana fall som direktivet omfattar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag (se promemorian s. 44 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning.

## **Skälen för regeringens förslag**

### *Skyldighet att utse skaderegleringsrepresentant*

Enligt direktivet skall den som har rätt att meddela trafikförsäkring ha en representant i varje EES-land (artikel 4). Representanten skall vara bosatt eller etablerad i det land där han eller hon är utsedd och ha befogenhet att företräda försäkringsbolaget gentemot skadelidande. Bestämmelserna om skaderegleringsrepresentanter är de centrala i direktivet (se bl.a. ingresspunkt 14).

En skyldighet för försäkringsbolag att utse representanter för vissa fall finns, som redan nämnts, sedan tidigare i svensk rätt. En EES-försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet enligt lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige, men som saknar fast driftställe här, är skyldig att utse en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsbolaget skall utfärda en fullmakt för representanten att företräda bolaget gentemot skadelidande (5 § tredje stycket trafikskadelagen). Bestämmelserna genomför artikel 12.a i det andra skadeförsäkringsdirektivet.

På motsvarande sätt som för det andra skadeförsäkringsdirektivet behövs det en särskild lagreglering för att genomföra de nu aktuella bestämmelserna. Som föreslås i promemorian bör bestämmelsen lämpligen utformas efter mönster av 5 § tredje stycket och begränsas till de fall som direktivet avser.

De ytterligare regler som direktivet innehåller beträffande skaderegleringsrepresentanter, bl.a. vad gäller på vilka språk en representant skall kunna behandla ett ärende, bör, i den mån det kan anses nödvändigt, genomföras med föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller för direktivets bestämmelse om underrättelse till informationscentrumen inom EES om de representanter som har utsetts.

### *Skall även EES-försäkringsgivare omfattas?*

En fråga är om skyldigheten att utse skaderegleringsrepresentanter skall gälla enbart för sådana försäkringsbolag som har fått tillstånd av regeringen att meddela trafikförsäkring eller om skyldigheten skall omfatta även EES-försäkringsgivare.

Direktivet får anses närmast tala mot att EES-försäkringsgivare skall omfattas. I ingresspunkt 15 anges att det medlemsland i vilket försäkringsbolaget är auktoriserat skall kräva att bolaget utser en skaderegleringsrepresentant. Eftersom direktivet skall genomföras i hela EES, kommer skyldigheten att utse representanter att följa av lagen i det EES-land där EES-försäkringsgivaren är auktoriserad. Regeringen delar därför

promemorians bedömning att det inte bör föreskrivas någon skyldighet för EES-försäkringsgivare i trafikskadelagen.

#### *Fraktförarens ansvar*

Skyldigheten att utse skaderegleringsrepresentanter skall enligt artikel 4.1 i direktivet gälla alla försäkringsbolag som täcker de risker som uppkommer genom användning av motordrivna landfordon, utom fraktförarens ansvar (carriers liability). Någon definition av uttrycket finns inte i direktivet.

I transporträtten avses med uttrycket i allmänhet en transportörs ansvar gentemot passagerare eller personer för vilkas räkning han transporterar gods, alltså ett obligationsrättsligt ansvar. Som exempel kan nämnas de särskilda reglerna om fraktförarens ansvar i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport.

Eftersom trafikskadelagen inte reglerar fraktförarens ansvar enligt vad som nu har sagts, är det, som anges i promemorian, inte nödvändigt att vid genomförandet av direktivet införa något särskilt undantag om detta.

#### *Skall även Trafikförsäkringsföreningen ha skaderegleringsrepresentanter?*

En annan fråga är om Trafikförsäkringsföreningen – i sin funktion av skadereglerare för den som inte har sin stadigvarande bostad här i landet men som råkar ut för en trafikskada här – skall utse skaderegleringsrepresentanter i övriga EES-länder på motsvarande sätt som försäkringsbolagen.

Någon sådan skyldighet kan inte direkt utläsas ur direktivet. Detta gäller nämligen bara för den som meddelar trafikförsäkring, vilket Trafikförsäkringsföreningen inte gör. För den enskilde skadelidande skulle det dock onekligen vara av värde om även Trafikförsäkringsföreningen hade skaderegleringsrepresentanter. I de fall som är aktuella sköts skaderegleringen antingen direkt av Trafikförsäkringsföreningen eller av ett försäkringsbolag som föreningen har utsett enligt den nuvarande 30 §. Trafikförsäkringsföreningen har i sitt remissvar meddelat att föreningen, i det förstnämnda fallet, har för avsikt att i vissa fall uppdra åt sina medlemsbolag och deras skaderegleringsrepresentanter att reglera även de nu aktuella försäkringsfallen. I det andra fallet, dvs. när Trafikförsäkringsföreningen har delegerat skaderegleringen enligt 30 §, kan denna ombesörjas av det bolagets skaderegleringsrepresentant.

Med hänvisning till det sagda är någon lagstiftningsåtgärd i denna del inte nödvändig.

#### *Skall även staten ha skaderegleringsrepresentanter?*

Frågan om staten skall utse skaderegleringsrepresentanter behandlas nedan i avsnittet om fordon som har undantagits från skyldigheten att ha trafikförsäkring.

*Direktivet påverkar inte bestämmelser om inom vilken tid skaderegleringen skall fullgöras*

Inom tre månader från det att den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk skall försäkringsbolaget lämna ett ”motiverat ersättningsanbud” (artikel 4.6 a). När bolaget bestrider ansvar, ansvaret inte har fastställts eller ersättningen inte har beräknats fullständigt skall försäkringsbolaget inom samma tid lämna ett ”motiverat svar på vad som anförts i anspråket” (artikel 4.6 b). I det följande används uttrycket ”motiverat besked om ersättning” som en gemensam benämning för den skyldighet som ett försäkringsbolag sammantaget har enligt dessa artiklar.

När det gäller den tid inom vilken ett försäkringsbolag skall betala försäkringsersättning eller på annat sätt avsluta skaderegleringen finns särskilda bestämmelser i lagen (1927:77) om försäkringsavtal (försäkringsavtalslagen) och konsumentförsäkringslagen (1980:38). Båda lagarna är tillämpliga på trafikförsäkring. Om det är fråga om en försäkring som har tecknats av en konsument för huvudsakligen enskilt ändamål, tillämpas den sistnämnda lagen.

Enligt försäkringsavtalslagen (24 §) skall försäkringsbolaget fullgöra sin betalningsskyldighet senast en månad efter det att underrättelse om försäkringsfallet kom bolaget till handa. Den som gör gällande anspråk på grund av ett inträffat försäkringsfall skall tillhandahålla försäkringsbolaget de handlingar som finns tillgängliga och bistå med andra upplysningar som är av betydelse för att bedöma försäkringsfallet och bolagets ansvar (22 §). En skadelidande har inte rätt att få sitt anspråk tillgodosett förrän en månad har förflutit från det att en sådan utredning presenterats. Bestämmelsen är dispositiv, och andra tidsgränser kan alltså avtalas mellan parterna.

Enligt konsumentförsäkringslagen (38 § första stycket) skall som huvudregel försäkringsersättning betalas senast en månad efter det att den ersättningsberättigade har anmält försäkringsfallet och lagt fram den utredning som skäligen kan begäras av honom eller henne (undantag gäller bl.a. för ersättning som avser livränta). Bestämmelsen är tvingande till skillnad från motsvarande bestämmelse i försäkringsavtalslagen.

Vid de överläggningar som under arbetet med genomförandet av direktivet har hållits med företrädare för ansvariga departement i de övriga nordiska länderna har frågan väckts om förhållandet mellan direktivets bestämmelse om motiverat ersättningsanbud och nationella bestämmelser om inom vilken tid ett försäkringsbolag skall avsluta skaderegleringen. Det skulle möjligen kunna hävdas att direktivet, med beaktande även av dess bestämmelse om dröjsmålsränta (se avsnittet nedan), tar sikte också på tiden för skaderegleringen. Om direktivet ges en sådan innebörd, krävs ställningstagande till i vad mån de nyss nämnda bestämmelserna i försäkringsavtalslagen och konsumentförsäkringslagen bör ändras för de fall som direktivet omfattar.

Ett annat sätt att tolka bestämmelsen på – och som förordas i promemorian – är att den endast avser ett försäkringsbolags skyldighet att inom den angivna tidsfristen underrätta den skadelidande om skaderegleringen. Om bolaget är berett att betala försäkringsersättning och försäkringsersättningen har beräknats klart skall bolaget alltså underrätta den skadelidande om detta och ange vilken försäkringsersättning som erbjuds. Men

någon absolut skyldighet att avsluta skaderegleringen inom den angivna tiden skulle alltså inte föreligga. Att direktivet bör uppfattas på det sättet stöds – förutom av ordalydelsen – av den följande delen av artikeln (4.6 b). Där framgår att den skadelidande skall ha rätt att få ett motiverat svar på det som anförs i anspråket när försäkringsbolaget inte har hunnit ta ställning till frågan om bolaget är skyldigt att betala försäkringsersättning eller när något slutligt ställningstagande inte finns om vilket ersättningsbelopp som skall betalas. Detta tillägg skulle som anges i promemorian sakna betydelse om skaderegleringen alltid måste fullgöras inom tre månader.

Den tolkning som görs i promemorian delas eller lämnas utan invändning av remissinstanserna. Regeringen delar promemorians uppfattning att de skäl som kan åberopas för den sistnämnda tolkningen får anses väga tyngst. Det krävs därmed inga ändringar i de nämnda bestämmelserna i försäkringsavtalslagen och konsumentförsäkringslagen. Om svensk rätt skall tillämpas på ett skadefall, är det alltså dessa bestämmelser som gäller.

Övervägandena vad gäller försäkringsbolagens underrättelseskyldighet finns nedan efter avsnittet om dröjsmålsränta.

### *Dröjsmålsränta*

Medlemsländerna skall anta bestämmelser som säkerställer att ränta utgår på det ersättningsbelopp som den skadelidande erbjuds av försäkringsbolaget eller tillerkänns av domstol ifall inget anbud lämnas inom tremånadersfristen (artikel 4.6 b).

Som har nämnts ovan förfaller som regel ett anspråk på försäkringersättning till betalning en månad efter det att försäkringsfallet anmäldes och nödvändig utredning lagts fram. Den lagreglerade förfallodagen för försäkringersättning torde anses vara bestämd i förväg i den mening som avses i 3 § första stycket räntelagen (1975:635) (jfr SOU 1974:28 s. 126 och SOU 1986:56 s. 670). Det innebär att dröjsmålsränta på fordran på försäkringersättning utgår omedelbart från denna förfallodag. Räntan beräknas enligt 6 § räntelagen.

Som anges i promemorian kan bestämmelsen om dröjsmålsränta i direktivet, sedd enbart till ordalydelsen (närmast ordet ”anbud” i sista meningen av artikel 4.6 b), tolkas så att den kräver att dröjsmålsränta skall utgå för samtliga fall där ett försäkringsbolag inte har avslutat skaderegleringen inom tre månader efter det att den skadelidande har framställt sitt ersättningsanspråk, alltså oberoende av om fordran enligt vad som sagts ovan har förfallit till betalning eller ej. Om direktivet ges en sådan tolkning, skulle ett försäkringsbolag vara skyldigt att betala dröjsmålsränta när t.ex. skälet till att skadan inte har reglerats och ett sådant anbud inte har lämnats är att den skadelidande inte har lagt fram sådan utredning som han eller hon är skyldig att göra enligt försäkringsavtalslagen och konsumentförsäkringslagen. Det är emellertid knappast rimligt att tolka direktivet på detta sätt. Direktivet bör snarare, som anges i promemorian, uppfattas så att en grundläggande förutsättning för att dröjsmålsränta skall utgå är att fordran på försäkringersättning, enligt de nationella bestämmelser som är tillämpliga, har förfallit till betalning. En så-



dan tolkning har för övrigt stöd av ingresspunkt 19 som anger att ett genomförande kan ske genom en hänvisning till nationella bestämmelser om dröjsmålsränta om sådana finns.

Inte heller direktivets bestämmelse om dröjsmålsränta kräver alltså några lagändringar.

#### *Underrättelse till den skadelidande*

Som angetts ovan skall den skadelidande enligt artikel 4.6 a och 4.6 b få ett motiverat besked om ersättning inom tre månader från den dag då anspråket framställdes.

Varken försäkringsavtalslagen eller konsumentförsäkringslagen innehåller någon bestämmelse om underrättelse till den skadelidande för den händelse ett besked om försäkringsersättning inte kan lämnas inom viss tid. Ett försäkringsbolag som inte kan reglera ett anspråk på grund av att det saknas tillräcklig utredning för att beräkna skadan är alltså inte enligt lag skyldigt att underrätta den skadelidande om detta. En annan sak är att försäkringsbolaget i praktiken ändå måste ha någon form av kontakt med den skadelidande för att utreda förhållandena. Detta gäller inte minst mot bakgrund av försäkringsrörelselagens krav på att ett försäkringsbolags verksamhet skall bedrivas enligt god försäkringsstandard.

Som kommer att framgå av redogörelsen nedan för skadeersättningsorgan knyts skyldigheten att träda in i ersättningsansvaret till frågan om ett motiverat besked om ersättning har lämnats. Om ett försäkringsbolag eller dess skaderegleringsrepresentant inte inom tre månader från den dag då anspråket framställdes har lämnat ett sådant besked, skall således skadeersättningsorganet träda in i ersättningsansvaret (artikel 6.1). Regeln är strikt; något undantag har inte föreskrivits.

Med hänvisning till det som sagts ovan behövs det en uttrycklig bestämmelse om försäkringsbolagens underrättelseskyldighet. Som anges i promemorian är underrättelseskyldigheten av sådant slag att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela föreskriften.

#### *Fordon som har undantagits från skyldigheten att ha trafikförsäkring*

Det första direktivet om motorfordonsförsäkring gäller inte undantagslöst. Som redan angetts finns det möjlighet att föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikten för visst slag av fordon, en regel som för Sveriges del utnyttjats såvitt gäller mopeder. Direktivet ger möjlighet att föreskriva undantag också i annat avseende, nämligen såvitt gäller vissa fysiska eller juridiska personer (artikel 4). Om dessa möjligheter utnyttjas, skall medlemslandet vidta åtgärder för att säkerställa att ersättning för skador som orsakas i andra medlemsländer av oförsäkrade fordon ändå betalas.

I trafikskadelagen finns undantag från försäkringsplikten för staten samt för fordon som har tagits i anspråk av staten enligt förfogandelagen (1978:262). Undantag gäller även för fordon under tid då fordonet innehas av Försvarmakten för vissa närmare angivna fall (3 §). Sådana fordon kan ha trafikförsäkring, men de behöver alltså inte ha det.

För fordon som inte har trafikförsäkring enligt de nu beskrivna undantagen svarar staten för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits (15 §). Det rör sig alltså om en slags självförsäkringssituation.

Frågan är nu om även staten i sin egenskap av ”självförsäkrare” skall vara skyldig att utse skaderegleringsrepresentanter. Direktivet innefattar knappast en sådan skyldighet. Staten kan inte anses vara en sådan försäkringsgivare som avses i direktivet.

För att också staten skall utse representanter talar i och för sig den grundläggande tanken som bär upp direktivet, nämligen att underlätta för den skadelidande genom möjligheten att initiera en skadereglering via en representant i sitt hemland. Och den möjligheten ges ju inte för det fall staten inte utser representanter på samma sätt som försäkringsbolagen. Som anges i promemorian är det emellertid svårt att se att det i praktiken finns något större behov av en reglering. Remissinstanserna gör ingen annan bedömning. I vart fall tills vidare bör staten därför inte ges någon sådan skyldighet i lag. En liknande bedömning har också gjorts i de övriga nordiska länderna.

Tilläggas kan att det förstås inte finns något hinder mot att staten trots den bedömning som görs här ger någon i uppdrag att sköta skaderegleringen för dess räkning från utlandet.

#### *Trafikskadenämndens hörande*

Enligt trafikförsäkringsförordningen skall de bolag som reglerar trafikskador – inklusive sådana representanter som finns i dag enligt 5 § tredje stycket trafikskadelagen – rådfråga en särskild skaderegleringsnämnd (Trafikskadenämnden) om vissa viktigare ersättningsfrågor. Att Trafikskadenämnden hörs har generellt ansetts vara viktigt för att säkerställa att ersättningsbeloppen är rättvisa och enhetliga och att skadelidande får sin rätt. I nämnden ingår lekmannaedamöter och bolagsledamöter.

I promemorian görs bedömningen att direktivet inte hindrar att Trafikskadenämnden hörs även för de situationer som omfattas av direktivet eftersom detta inte avser att påverka den materiella rätt som skall tillämpas i det enskilda fallet. Denna bedömning delas eller lämnas utan invändning av en bred majoritet av remissinstanserna. *Finansinspektionen*, *Trafikförsäkringsföreningen* och *Sveriges Försäkringsförbund* har dock föreslagit att bestämmelserna om hörande av Trafikskadenämnden skall ändras så att det inte längre blir obligatoriskt att höra nämnden för de fall som direktivet omfattar när parterna är överens i ersättningsfrågan. *Sveriges advokatsamfund* anser att det för den skadelidande skulle vara en bättre ordning om dennes behov i stället tillgodosågs genom biträde av ett kvalificerat ombud.

Frågan om nämndens hörande regleras som redan angetts i trafikförsäkringsförordningen. Det är alltså inte något som riksdagen har att ta ställning till. Det kan dock nämnas att frågan om Trafikskadenämndens hörande är föremål för beredning inom Regeringskansliet med anledning av en framställning från *Finansinspektionen*. Framställningen avser nämndens hörande generellt och tar inte sikte endast på de särskilda situationer som omfattas av direktivet.

## Vissa övriga frågor

Det kan anmärkas att direktivet inte avser att påverka medlemsländernas regler om domsrätt (ingresspunkt 13) och att det i artikel 4.8 särskilt anges att den omständigheten att en skaderegleringsrepresentant har utsetts inte skall betraktas som en etablering i den mening som avses i Brysselkonventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område. Det bör här anmärkas att rådet numera har antagit rådets förordning 44/2001/EG av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen). En skadelidande som har ett anspråk på försäkringsersättning kan följaktligen inte utgå från att talan kan väckas mot försäkringsbolaget i det land där han eller hon är stadigvarande bosatt enbart av den anledningen att bolaget har en skaderegleringsrepresentant där. Allmänna regler om domstols behörighet gäller.

I sammanhanget kan tilläggas att systemet med skaderegleringsrepresentanter synes förutsätta att den skadelidande innan han eller hon framställer sitt ersättningsanspråk vet vilket försäkringsbolag som är ansvarigt för att reglera skadan. Frågan om vem som skall ersätta en viss skada avgörs normalt enligt lagen i det land där den skadegörande handlingen företogs. För att en skadelidande skall veta till vilket försäkringsbolag en framställning om försäkringsersättning skall ställas kan det alltså till att börja med krävas kunskap om vilket lands lag som är tillämplig och vad som gäller enligt den lagen. Här kan det uppenbarligen uppstå en del praktiska problem som direktivet inte ger några direkta lösningar på. En skadelidande måste givetvis alltid känna till vem han eller hon skall rikta ett anspråk mot, men problemet ställs mer på sin spets i ett system där den skadelidande lämnar skadelandet och skall ordna skaderegleringen från sitt hemland genom en representant för bolaget.

Som anges nedan i avsnitt 8.9 är det angeläget att information om de nya reglerna sprids i anslutning till att de skall börja tillämpas. Också för den ovan beskrivna situationen är det angeläget att den skadelidande får den information som kan behövas. Det torde i första hand, liksom i dag, få ankomma på försäkringsbranschen att på lämpligt sätt stå för information av detta slag. Det kan här tilläggas att kommissionen kommer att följa och utvärdera hur direktivet fungerar i praktiken och föreslå de ändringar som kan anses nödvändiga också i detta avseende.

## 8.4 Skadeersättningsorgan

**Regeringens förslag:** Det kollektiv av försäkringsbolag som avses i 16 § trafikskadelagen skall vara skadeersättningsorgan här i landet och företrädas av Trafikförsäkringsföreningen.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag (se promemorian s. 54 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Sveriges Försäkringsförbund* anser dock att ett försäkringsbolag inte skall ha rätt att

återta skaderegleringen för det fall ansvaret har övergått på ett skadeersättningsorgan. Även *Sveriges advokatsamfund* tar upp frågan om ett försäkringsbolags möjlighet att återta skaderegleringen.

### **Skälen för regeringens förslag**

I varje medlemsland skall det finnas ett skadeersättningsorgan som för vissa fall skall träda in i skaderegleringen. En skadelidande skall ha rätt att vända sig till ett sådant organ bl.a. när försäkringsbolaget eller representanten inte inom tre månader från det att försäkringsfallet anmäldes har lämnat ett motiverat besked om ersättning (artikel 6).

#### *Vem skall vara skadeersättningsorgan i Sverige?*

I trafikskadelagen finns särskilda bestämmelser om trafikskador i Sverige med motorfordon som är registrerade och hemmahörande i utlandet. Enligt 4 och 16 §§ regleras sådana skador solidariskt av samtliga försäkringsbolag som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring eller som hade gjort sådan anmälan som avses i 5 § tredje stycket (EES-försäkringsgivare). Enligt 30 § företräds detta kollektiv av Trafikförsäkringsföreningen.

Ansvaret för utländska fordon har vissa likheter med direktivets bestämmelser om skadeersättningsorgan. I båda fallen kan det sägas vara ett övertagande av försäkringsansvaret, om än på olika grunder. Det är, som anförs i promemorian, naturligt att samma lösning väljs för direktivet och att kollektivet av försäkringsbolag blir skadeersättningsorgan och därvid företräds av Trafikförsäkringsföreningen.

#### *När skall ett skadeersättningsorgan ta över skaderegleringen?*

En skadelidande skall ha rätt att begära ersättning av ett skadeersättningsorgan i tre olika situationer.

Den första är att försäkringsbolaget eller representanten inte inom tre månader från det att försäkringsfallet anmäldes har lämnat ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar på vad som anförts i anspråket när ansvaret bestrids, försäkringsbolagets ansvar inte har fastställts eller ersättningen inte har beräknats fullständigt (artikel 6.1 a och b).

Den andra situationen är att försäkringsbolaget inte har utsett någon skaderegleringsrepresentant i det land där den skadelidande har sin stadigvarande bostad (artikel 6.1 b).

Den tredje situationen är om det inte är möjligt att identifiera fordonet eller om det inom två månader efter olyckan inte har gått att identifiera försäkringsbolaget, vilket måste uppfattas som att det är fråga om ett oförsäkrat fordon (artikel 7).

Ett skadeersättningsorgan skall dock inte reglera skadan om den skadelidande har vänt sig direkt till försäkringsbolaget och fått ett motiverat svar eller ett motiverat ersättningsanbud inom tre månader från det att detta framfördes. Detsamma gäller om den skadelidande har vidtagit rättsliga åtgärder mot försäkringsbolaget.

Av trafikskadelagen bör det framgå att Trafikförsäkringsföreningen, i sin egenskap av företrädare för skadeersättningsorganet, skall gå in i skaderegleringen för dessa fall.

*Vilken tidsfrist gäller för skaderegleringen?*

Skadeersättningsorganet skall enligt direktivet ”ingripa” inom två månader från den dag då den skadelidande framförde sitt ersättningsanspråk dit. Eventuella åtgärder som har vidtagits skall avbrytas om försäkringsbolaget eller representanten därefter lämnar ett motiverat svar på begäran om ersättning. Detsamma skall givetvis också gälla om försäkringsbolaget eller representanten reglerar skadan.

Som anförs i promemorian är det inte helt klart vad som avses med ”ingripa”. Vid en konferens i Berlin hösten 2000 mellan gröna kort-byråerna inom EES samt företrädare från Europaparlamentet konstaterades att avsikten knappast kan vara att den skadelidandes anspråk på försäkringsersättning skall regleras inom denna tid. Den gemensamma bedömning som gjordes där – liksom vid de nordiska departementsöverläggningarna – var i stället att uttrycket måste förstås så att skaderegleringen skall påbörjas men inte behöva vara slutförd inom denna tid. I annat fall skulle, vilket ju inte vore rimligt, ett skadeersättningsorgan kunna få kortare tid för skaderegleringen än en skaderegleringsrepresentant. En bestämmelse med den innebörd som nu har beskrivits bör tas in i trafikskadelagen.

Någon yttersta gräns för när skaderegleringen skall vara avslutad finns inte i direktivet. Även om det mot bakgrund av Finansinspektionens tillsynsverksamhet inte kan förutses några praktiska problem med att låta lagstiftningen vara öppen på denna punkt, måste det ändå av principiella skäl anses vara mindre lämpligt om lagen skulle sakna bestämmelser om när skaderegleringen skall vara avslutad. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har också framhållits vikten av att en sådan reglering införs.

Särskilda bestämmelser bör således tas in i trafikskadelagen om när en skadereglering senast skall vara avslutad. Som föreslagits i promemorian kan detta lämpligen ske genom en hänvisning till motsvarande bestämmelser i konsumentförsäkringslagen (37 § första stycket och 38 §). Detta innebär att Trafikförsäkringsföreningen utan uppskov skall vidta de åtgärder som behövs för att skadan skall kunna regleras. Skadan skall regleras skyndsamt och med iakttagande av den ersättningsberättigades behöriga intressen. Försäkringsersättning skall betalas senast en månad efter det att den ersättningsberättigade har anmält försäkringsfallet till föreningen och lagt fram den utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras.

*Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Försäkringsförbund* anser att det, sett till den skadelidandes intressen, skulle vara en fördel om ett försäkringsbolag inte hade möjlighet att återta skaderegleringen efter det att tidsfristen på två månader har löpt ut. De föreslår att 28 § tredje stycket, som reglerar när skadereglering skall påbörjas och avbrytas, skall kompletteras med en regel om förbud för ett försäkringsbolag att för de aktuella fallen återta skaderegleringen. Även *Sveriges ad-*

*vokatsamfund* anser att ett försäkringsbolag inte skulle ha möjlighet att återta skaderegleringen, men anser att ett förbud skulle ha kommit till uttryck i direktivet och att direktivet, med den avfattning det nu har, har genomförts på ett riktigt sätt i promemorian.

Regeringen instämmer i bedömningen att det för vissa fall skulle kunna vara önskvärt att ett skadeersättningsorgan skulle kunna fortsätta skaderegleringen utan hinder av att det ansvariga försäkringsbolaget – för sent – har lämnat ett motiverat svar på anspråket. Det kan således knappast anses som önskvärt att ett skadeersättningsorgan efter en komplicerad skadereglering som tagit månader eller kanske år i anspråk och som bedöms kunna avslutas inom kort måste avbryta denna enbart av den anledningen att försäkringsbolaget har lämnat ett motiverat svar på anspråket. Å andra sidan kan man tänka sig situationer där tillfälliga omständigheter har föranlett att försäkringsbolaget inte har kunnat lämna något motiverat svar inom den angivna tiden och där bolaget är berett att omgående reglera skadan och där skaderegleringen skulle kunna slutföras snabbare hos försäkringsbolaget än hos skadeersättningsorganet. Lämpligheten av en regel som för sådana fall hindrar försäkringsbolaget att fullfölja sina åtaganden mot den skadelidande kan ifrågasättas.

Som Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Försäkringsförbund själva anger talar direktivets ordalydelse mot att det går att införa ett förbud mot återtagande. I artikel 6.1 b anges således att skadeersättningsorganet skall ingripa inom två månader från den dag då den skadelidande framför sitt ersättningsanspråk till detta men att vidtagna åtgärder skall avbrytas om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant *senare* har lämnat ett motiverat svar på ersättningsanspråket. Också Sveriges advokatsamfund är av den uppfattningen att direktivet, som det nu är utformat, inte medger någon sådan förbudsregel.

Även om direktivet skulle tolkas så att det medger ett förbud mot återtagande är det knappast möjligt att konstruera detta på det sätt som Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Försäkringsförbund föreslår. Eftersom det svenska skadeersättningsorganet, som bestämmelsen i 28 § reglerar, endast kan ta över ansvaret från utländska försäkringsbolag skulle nämligen den föreslagna ändringen komma att avse uteslutande utländska försäkringsbolag. En sådan bestämmelse skulle knappast få någon effekt mot bakgrund av den territoriella begränsningen av en lags rättsverkan. Ett förbud mot återtagande skulle visserligen kunna föreskrivas för svenska försäkringsbolag. En sådan bestämmelse kan dock knappast motiveras om inte en motsvarande skyldighet införs också i övriga medlemsländer.

Ett alternativ skulle kunna vara att tillåta att skadeersättningsorganet får fullfölja skaderegleringen även om det utländska försäkringsbolaget lämnar ett motiverat svar, om detta har skett först efter tvåmånadersfristen. Detta skulle dock i sin tur leda till komplikationer genom att skaderegleringen då skulle kunna komma att bedrivas på två håll samtidigt.

Med hänvisning till vad som sagts ovan är detta inte en fråga som nu kan lösas genom lagstiftning. Behovet av en ändrad reglering får, om det behövs nödvändigt, övervägas på gemenskapsnivå. Enligt uppgift är frågan föremål för diskussioner inom Comité Européen des Assurances, CEA, där det avtal mellan skadeersättningsorganen som direktivet förutsätter är under utarbetande.

### *Vilka regler i övrigt skall tillämpas?*

I direktivet finns inga bestämmelser om vilket lands lag som skall tillämpas vid skaderegleringen. Den grundläggande tanken bakom direktivet synes vara att ett skadeersättningsorgan skall träda in i det utländska försäkringsbolagets ställe och tillämpa samma bestämmelser som bolaget skulle ha gjort. Syftet med att inrätta skadeersättningsorgan är ju att den skadelidande även vid försummelse hos försäkringsbolaget skall ges rätt till den ersättning som han eller hon har ett rättmätigt anspråk på. Att direktivet skall uppfattas på detta sätt hävdas också av representanterna i den arbetsgrupp (under Comité Européen Des Assurances, CEA) som är tillsatt för att utarbeta avtalet mellan skadeersättningsorganen, och gruppen har inte ansett det nödvändigt att ta in någon särskild bestämmelse i avtalet om detta. I det utkast till avtal som för närvarande diskuteras inom gruppen finns dock en bestämmelse om att skadeersättningsorganet i försäkringsbolagets hemland skall informera det skadeersättningsorgan som skall ta över skaderegleringen om vilket lands lag som skall tillämpas och om innehållet i denna lag.

### *Underrättelseskyldighet*

När ett skadeersättningsorgan har mottagit en framställning om ersättning, skall det omedelbart underrätta försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant om detta. Också försäkringstagaren liksom skadeersättningsorganet i det land där försäkringsbolaget är etablerat skall underrättas.

För att åstadkomma en sådan underrättelseskyldighet måste, som anges i promemorian, särskilda bestämmelser införas. Det är inte nödvändigt att bestämmelserna meddelas i lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör i stället bemyndigas att meddela föreskrifterna.

### *Skadeersättningsorganets regressrätt*

När ett skadeersättningsorgan har betalat försäkringsersättning, skall organet enligt direktivet ha en rätt att kräva det utbetalda beloppet åter av skadeersättningsorganet i det medlemsland där försäkringsbolaget är etablerat.

Rätten till återkrav förutsätts lösas genom avtalet mellan skadeersättningsorganen i de olika medlemsländerna. Någon författningsändring i denna del är således inte aktuell.

### *Administrativa föreskrifter*

Avtalet mellan skadeersättningsorganen skall också närmare reglera skadeersättningsorganens uppgifter och ersättningsförfarandet. Direktivet ger således ingen heltäckande reglering av organens verksamhet utan skall kompletteras av avtalet. Som anges i promemorian kan det därför inte uteslutas att det kan behövas ytterligare föreskrifter om handläggningen av ärenden i mer administrativt avseende. Regeringen eller den myndig-

het som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

## 8.5 Direktkrav

**Regeringens bedömning:** Det krävs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelser om direktkrav.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens bedömning (se promemorian s. 59 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians bedömning eller lämnar den utan invändning. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Sveriges Försäkringsförbund* anser dock att man skulle uppnå en bättre överensstämmelse med regleringen i övriga länder inom EES och därmed också uppfylla syftet med direktivet bättre om en alternativ talerätt infördes mot vållande motparts trafikförsäkring. Även *Konsumentverket* och *Sveriges advokatsamfund* anser att direktivet aktualiserar behovet av att i den nationella lagstiftningen införa en alternativ talerätt mot vållande motparts trafikförsäkring.

**Skälen för regeringens bedömning:** I artikel 3 i direktivet sägs att varje medlemsland skall se till att den som har skadats i ett annat land än det där han eller hon har sin stadigvarande bostad har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsbolag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.

Som framgår av avsnitt 4 kan enligt trafikskadelagen anspråk på trafikskadeersättning riktas direkt mot det ansvariga försäkringsbolaget. Trafikskadelagen bygger inte på att det finns ett personligt ansvar för någon, utan trafikförsäkringen tar i stället direkt över ansvaret för en inträffad skada. Trafikförsäkringen är således frikopplad från skadeståndsrättens ansvarsregler och är inte att se som en sorts ansvarsförsäkring.

Direktivets regel om direktkrav syftar enbart till att säkerställa att anspråk på ersättning kan riktas direkt mot det försäkringsbolag som är ansvarigt för att utge ersättning för skadan, eftersom detta är en nödvändig förutsättning för att systemet med skaderegleringsrepresentanter skall fungera effektivt. Den skadelidande skall inte först behöva vända sig till den person som kan vara ansvarig på skadeståndsrättslig grund. Som har konstaterats vid de nordiska departementsöverläggningarna är avsikten däremot inte att harmonisera de närmare förutsättningarna för direktkravet. Inte heller de tre första direktiven syftar till någon civilrättslig harmonisering, utan dessa frågor har lämnats åt nationell rätt (jfr EG-domstolens dom den 14 september 2000 i mål C-348/98). Det fjärde direktivet medför således ingen ändring härvidlag utan skall endast göra det enklare för en skadelidande att framställa krav. I den trettonde ingresspunkten framhålls också att direktivet inte påverkar nationella materiella bestämmelser.

Som några av remissinstanserna anmärker skiljer sig regleringen i trafikskadelagen från vad som allmänt gäller bland övriga EES-länder där ersättning ur trafikförsäkringen som regel förutsätter att det finns en vållande motpart. Ett sådant system gällde i Sverige före år 1975 då det ersattes av trafikskadelagens regler, som får anses vara mer fördelaktiga för



den skadelidande (se avsnitt 4.2). Det kunde i och för sig vara önskvärt att reglerna om ersättning för trafikskador var utformade på ett likartat sätt bland alla medlemsländer. Som nyss nämnts och som *Trafikförsäkringsföreningen* och *Sveriges Försäkringsförbund* själva anmärker är dock detta ingen förutsättning för att genomföra direktivet. De problem som skillnader i medlemsländernas lagstiftning eventuellt kan föra med sig vid en skadereglering med internationell anknytning finns dessutom redan i dag och är alltså inte något som orsakas av bestämmelserna i direktivet. Det finns mot den bakgrunden enligt regeringens bedömning inte anledning att vid genomförandet av direktivet göra ändringar i det system för ersättning som gäller i dag.

Med hänvisning till det anförda – och då trafikskadelagen alltså gör det möjligt att rikta anspråk direkt mot det ansvariga försäkringsbolaget – görs här, liksom i promemorian, bedömningen att artikel 3 inte bör föranleda någon lagändring.

Det är dock angeläget att här liksom på övriga områden följa den praktiska tillämpningen av de bestämmelser som genomför direktivet. Om det därvid skulle visa sig att det finns ett behov av förändringar får frågan övervägas på nytt.

## 8.6 Informationscentrum

**Regeringens förslag:** Trafikförsäkringsföreningen skall ansvara för att en skadelidande kan få information om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett fordon som är normalt hemmahörande här i landet, vem som är försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant i det land där den skadelidande har sin stadigvarande bostad samt vem som är fordonets ägare. Motsvarande uppgifter skall lämnas beträffande fordon som är normalt hemmahörande i något annat EES-land, i den mån föreningen har tillgång till sådana uppgifter.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag (se promemorian s. 60 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning. *Datainspektionen* har anmärkt att uppgifter om fordonets ägare enligt direktivet skall lämnas till den skadelidande endast om denne har ett legitimt intresse av att få denna information. Inspektionen har mot bakgrund härav ifrågasatt om inte en motsvarande begränsning bör tas in i trafikskadelagen.

### Skälen för regeringens förslag

*Vem skall vara informationscentrum?*

För att systemet med skaderegleringsrepresentanter skall fungera är det nödvändigt att en skadelidande, såväl från skadelandet som från det land där han eller hon har sin stadigvarande bostad, kan få uppgift om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant i ett visst land. I detta syfte föreskrivs i direktivet en skyldighet för varje medlemsland att in-

rätta eller godkänna ett informationscentrum som skall vara ansvarigt för att de skadelidande ges tillgång till sådana uppgifter. De uppgifter som skall finnas tillgängliga avser, med undantag för uppgifter om registreringsnummer, sådan information som på ett eller annat sätt rör trafikförsäkring (artikel 5). Det är därför naturligt att Trafikförsäkringsföreningen är informationscentrum här i landet, vilket bör framgå av trafikskadelagen.

#### *Trafikförsäkringsföreningens tillgång till de aktuella uppgifterna*

Direktivet bygger på den grundläggande tanken att en skadelidande, med uppgift om ett fordon's registreringsnummer, skall vända sig till ett informationscentrum och där kunna få de ytterligare uppgifter som han eller hon behöver för att veta vilket försäkringsbolag som ett anspråk skall riktas mot. Direktivet kräver alltså att Trafikförsäkringsföreningen, via uppgiften om registreringsnummer, kan ges tillgång till och vidarebefordra de uppgifter som direktivet omfattar.

Vilka fordon som skall vara registrerade för att få brukas och därmed också tilldelas ett registreringsnummer regleras i 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Uppgifterna antecknas i vägtrafikregistret. I detta register antecknas också uppgifter om försäkringsbolag och ägare till motordrivna fordon (6 §).

Vägverket för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret.

Enligt lagen om vägtrafikregister medges direktåtkomst till personuppgifter i registret endast för vissa särskilt angivna ändamål (8 §). Ett sådant ändamål är försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om bl.a. fordonsägare utgör underlag för prövningar eller beslut (5 § andra punkten). Trafikförsäkringsföreningen har i dag direktåtkomst till uppgifterna med möjlighet att använda sökbegreppen personnummer, organisationsnummer, registreringsnummer och chassinummer. Utgångspunkten är att Trafikförsäkringsföreningen skall ha direktåtkomst även i fortsättningen.

Med hänvisning till det sagda torde det inte krävas några författningsändringar för att genomföra direktivets bestämmelser om informationscentrum såvitt gäller Trafikförsäkringsföreningens möjlighet att få tillgång till uppgifter om bl.a. vem som äger ett visst fordon och vem som är försäkringsgivare.

#### *Uppgifter om skaderegleringsrepresentanter*

Enligt artikel 5.2 skall varje försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring underrätta informationscentrumen i samtliga EES-länder om namn och adress på de skaderegleringsrepresentanter som har utsetts. Denna regel innebär alltså att Trafikförsäkringsföreningen kommer att få sådana uppgifter från försäkringsbolag i övriga EES-länder. Som nämnts i avsnitt 8.3 bör en skyldighet för svenska försäkringsbolag att lämna underrättelse om de representanter som har utsetts genomföras med föreskrift av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

### *Uppgifter om nummer på försäkringsbrev*

Enligt den numera upphävda bilregisterkungörelsen (12 §) skall till en ansökan om registrering i bilregistret fogas ett bevis om trafikförsäkring för fordonet om det inte av bilregistret framgår att det finns en gällande trafikförsäkring för detta. Någon ändring i detta avseende är inte avsedd med den nya lagen om vägtrafikregister, utan tanken är att motsvarande föreskrifter skall meddelas av Vägverket efter bemyndigande av regeringen i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

När ett avtal om trafikförsäkring för ett fordon som är registrerat har upphört att gälla, skall försäkringsbolaget eller, i fall som avses i 5 § tredje stycket trafikskadelagen (gränsöverskridande verksamhet), representanten för bolaget anmäla detta hos Vägverket (16 § andra stycket trafikförsäkringsförordningen).

Av vägtrafikregistret framgår alltså om ett fordon är trafikförsäkrat och vem som är försäkringsgivare. Om en trafikförsäkring har upphört att gälla, skall det finnas uppgifter om tidpunkten för detta. Om det är ett statligt fordon, finns en särskild anteckning om detta i registret. Staten genom Kammarkollegiet antecknas då som försäkringsgivare.

I vägtrafikregistret saknas det visserligen anteckning om sådant nummer på försäkringsbrev som avses i direktivet. Det behövs emellertid inte sådana uppgifter för att de nödvändiga försäkringsuppgifterna ändå skall kunna tas fram. Försäkringsbrev torde för övrigt sällan åsättas en särskild nummerbeteckning.

### *Uppgifter om nummer på grönt kort och gränsförsäkringsbevis*

Ett informationscentrum skall tillhandahålla även nummer på grönt kort och gränsförsäkringsbevis för sådana fordon som har undantagits från trafikförsäkringsplikt enligt det första direktivet (artikel 5.1).

Artikel 4 i det första direktivet ger medlemsländerna möjlighet att avvika från kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring såvitt gäller vissa slag av fordon eller fordon med särskild registrerings skylt. För svensk del har denna möjlighet utnyttjats när det gäller mopeder. Sådana fordon har tagits upp på en sådan undantagslista som avses i artikel 4 i det direktivet. Genom ett EG-direktiv (92/61/EEG) har numera olika mopedklasser införts, klass I och klass II (se numera 2 § lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner). Befriade från registreringsplikt är mopeder klass II, dvs. äldre s.k. 30-kilometers mopeder och nyare mopeder som är konstruerade för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen. Undantaget enligt artikel 4 tar alltså i dag sikte både på mopeder såsom dessa definierades innan det nu nämnda direktivet genomfördes i svensk rätt och på nyare mopeder klass II. Det kan anmärkas att trafikskadelagen visserligen föreskriver en försäkringsplikt för alla mopeder som brukas här i landet (2 §), men trafikskadeersättning utgår inte för utlandsskador (8 §) om fordonet inte är registrerat här i landet.

Eftersom trafikförsäkringen inte gäller i de fall som nyss beskrivits, utfärdas inget grönt kort. Någon uppgiftsskyldighet beträffande sådana gröna kort är följaktligen inte aktuell.

För de fall som omfattas av direktivet skall gränsförsäkring utfärdas för en svensk moped som passerar landets gräns för färd inom ett annat

medlemsland. Gränsförsäkringsbevis utfärdas då inte av svenska myndigheter utan av ansvarig myndighet i det land som fordonet skall färdas in i. Någon formell skyldighet för utländska myndigheter att lämna uppgifter till svenska myndigheter kan naturligtvis inte föreskrivas i svensk rätt. Bestämmelsen i direktivet bör i stället, som anges i promemorian, uppfattas och genomföras så att den myndighet som utfärdar ett grönt kort eller ett gränsförsäkringsbevis skall underrätta det egna landets informationscentrum om detta. En bestämmelse med denna innebörd kan lämpligen meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

### *Gallring av uppgifter*

Enligt direktivet skall de aktuella uppgifterna arkiveras i sju år efter det att ett fordon har avregistrerats (artikel 5.1). En skadelidande skall ha rätt att få tillgång till uppgifterna under sju år efter olyckan (artikel 5.3).

Bestämmelser om bevarande och gallring av uppgifter i vägtrafikregistret finns i förordningen om vägtrafikregister (3 kap. 2 §). De eventuella ändringar som kan anses påkallade i anledning av direktivet skall alltså göras där och kräver ingen lagändring.

### *Hur skall Trafikförsäkringsföreningens skyldighet som informationscentrum regleras?*

Trafikförsäkringsföreningens skyldighet att lämna uppgifter får anses innefatta ett sådant åliggande som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen och skall meddelas genom lag.

En ny bestämmelse som reglerar vilka uppgifter som skall lämnas ut på begäran av en skadelidande bör tas in i trafikskadelagen.

### *Informationsskyldigheten bör gälla till förmån för alla utan någon begränsning*

Det huvudsakliga syftet med direktivet är att den som har råkat ut för en skada i ett annat land än det där han eller hon är stadigvarande bosatt skall ges möjlighet att sköta skaderegleringen via en skaderegleringsrepresentant från sitt hemland. För att detta skall fungera har det i arbetet med det fjärde direktivet ansetts nödvändigt att den skadelidande ges tillgång till uppgifter bl.a. om vem som har meddelat trafikförsäkring och vem som är försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant.

Direktivets begränsning till skador som inträffat utanför bosättningslandet medför att skyldigheten att tillhandahålla uppgifter om svenska förhållanden endast skulle behöva gälla till förmån för utländska skadelidande. På motsvarande sätt skulle uppgifter om utländska förhållanden endast behöva gälla till förmån för den som har sin stadigvarande bostad här i landet. Som anges i promemorian saknas det dock bärande skäl för att vid genomförandet begränsa uppgiftsskyldigheten på det sättet. Bestämmelserna om informationsskyldighet bör lämpligen utformas på ett sådant sätt att de gäller för var och en.

*Datainspektionen* har anmärkt att uppgifter om fordonets ägare enligt direktivet skall lämnas till den skadelidande endast om denne har ett legitimt intresse av att få denna information. Inspektionen har mot bakgrund härav ifrågasatt om inte en motsvarande begränsning borde tas in i trafikskadelagen.

Var och en har i dag rätt att utan någon begränsning få tillgång till de uppgifter om ägarförhållanden som finns antecknade i vägtrafikregistret. Denna möjlighet fyller en viktig funktion bl.a. när det gäller att identifiera personer som har varit inblandade i trafikolyckor men som undandragit sig att uppge namn och adress. Som har nämnts under avsnitt 8.1 är direktivet ett s.k. minimidirektiv som gör det möjligt att sätta i kraft eller behålla bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande än de bestämmelser som är nödvändiga för att genomföra direktivet. Med stöd härav bör uppgifter om ägarförhållanden kunna lämnas ut till var och en utan någon begränsning även för de skadesituationer som omfattas av direktivet.

## 8.7 Innehållet i en ansökan om tillstånd

**Regeringens bedömning:** Det behövs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelser om vad en ansökan om tillstånd att bedriva försäkringsverksamhet skall innehålla.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens bedömning (se promemorian s. 65 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians bedömning eller lämnar den utan invändning.

**Skälen för regeringens bedömning:** Det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring (artikel 8) ändrar vissa bestämmelser i det första skadeförsäkringsdirektivet. Ändringarna innebär att ett försäkringsbolag, som avser att bedriva verksamhet med motorfordonsförsäkring och som ansöker om tillstånd att bedriva sådan verksamhet här, skall vara skyldigt att redan i sin ansökan om detta meddela namn och adress på de skaderegleringsrepresentanter som skall utses enligt direktivet om motorfordonsförsäkring.

I trafikskadelagen (5 §) anges vem som får meddela trafikförsäkring. Bestämmelser om när en ansökan om tillstånd att bedriva försäkringsrörelse skall beviljas finns i försäkringsrörelselagen och i lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet här i landet. En första förutsättning för att tillstånd skall ges är att verksamheten kan antas komma att uppfylla kraven i de nyss nämnda lagarna samt andra författningar som reglerar verksamheten. För ett bolag som avser att meddela trafikförsäkring skall det alltså kunna antas att bolaget kommer att utse skaderegleringsrepresentanter.

En bestämmelse om att en ansökan om tillstånd skall innehålla uppgifter om sådana skaderegleringsrepresentanter är en sådan föreskrift om verkställighet av lag som avses i 8 kap. 13 § regeringsformen. Det behövs alltså ingen lagändring för att uppfylla direktivets bestämmelser i denna del.

## 8.8 Sanktioner

**Regeringens bedömning:** Det behövs ingen lagändring för att genomföra direktivets bestämmelser i denna del.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens bedömning (se promemorian s. 66 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians bedömning eller lämnar den utan invändning.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 12 skall medlemsländerna fastställa sanktioner för överträdelse av de bestämmelser som genomför direktivet. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

I den 18:e ingresspunkten till direktivet ges ett antal exempel på tänkbara sanktioner mot ett försäkringsbolag som inte utser skaderegleringsrepresentanter. Som exempel nämns bl.a. domstolsföreläggande kombinerat med administrativa böter (vite), regelbunden rapportering till övervakande myndighet, kontroller på platsen, offentliggörande i pressen, tillfälligt förbud för bolaget att driva verksamhet, utnämning av en särskild företrädare hos de övervakande myndigheterna med ansvar för att kontrollera att rörelsen drivs i enlighet med försäkringslagstiftningen samt indragning av auktorisation.

Som anges i promemorian torde det stå klart att den tillsynsverksamhet som Finansinspektionen utövar enligt 19 kap. försäkringsrörelselagen ger möjlighet till tillräckliga sanktioner. Enligt 19 kap. 11 § får således Finansinspektionen meddela de erinringar i fråga om försäkringsbolagets verksamhet som inspektionen anser behövliga. Finansinspektionen skall förelägga ett bolag att vidta rättelse när inspektionen finner att avvikelser har skett från försäkringsrörelselagen eller t.ex. trafikskadelagen, där alltså reglerna om skaderegleringsrepresentanter föreslås tas in. Ytterst kan ett bolags tillstånd dras in.

Som nämnts ovan torde direktivets bestämmelser om sanktioner i första hand ta sikte på försäkringsbolagen och deras skyldighet att utse skaderegleringsrepresentanter. Finansinspektionens tillsyn kommer dock att omfatta även Trafikförsäkringsföreningen i dess egenskap av företrädare för det kollektiv av försäkringsbolag som avses i 16 § trafikskadelagen.

Det kan tilläggas att även Trafikförsäkringsföreningen i sig står under Finansinspektionens tillsyn. Detta framgår av föreningens stadgar.

Några sanktioner utöver de som står till buds enligt försäkringsrörelselagen bedöms inte vara nödvändiga.

## 8.9 Information om de nya reglerna

För att de nya reglerna om skaderegleringsrepresentanter, skadeersättningsorgan och informationscentrum skall få genomslag i praktiken och kunna utnyttjas av skadelidande i så stor utsträckning som möjligt är det angeläget att klar och tydlig information om reglerna sprids i anslutning till att de skall börja tillämpas. Trafikförsäkringsföreningen har under hand upplyst att föreningen har för avsikt att informera om reglerna.

## 9 Ikraftträdande m.m.

**Regeringens förslag:** Direktivets bestämmelser om skadeersättningsorgan skall inte börja gälla förrän det har ingåtts ett avtal mellan skadeersättningsorganen i samtliga medlemsländer. Det är för närvarande oklart när ett sådant avtal kan komma att ingås. De bestämmelser som genomför direktivet i denna del skall därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer. I övrigt skall bestämmelserna träda i kraft vid den senaste tidpunkt för genomförandet av direktivets övriga bestämmelser, dvs. den 20 januari 2003. Några övergångsbestämmelser införs inte.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag (se promemorian s.69 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 10.1 i direktivet skall medlemsländerna senast den 20 juli 2002 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet. Bestämmelserna skall börja tillämpas senast den 20 januari 2003. Enligt artikel 10.3 gäller dessutom att medlemsländerna före den 20 januari 2002 skall inrätta eller godkänna ett skadeersättningsorgan.

Utöver den generella regleringen i artikel 10.1 innehåller direktivet en särskild ikraftträdandebestämmelse för de delar av direktivet som handlar om skadeersättningsorgan (artikel 6). Enligt artikel 6.3 skall således direktivet i denna del börja gälla först efter det att ett avtal har ingåtts mellan de skadeersättningsorgan som har inrättats eller godkänts av medlemsländerna. Avtalet skall innehålla regler om skadeersättningsorganens uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden. Efter att ha hört medlemsländerna skall kommissionen fastställa en dag från vilken artikel 6 skall börja att tillämpas. Det är för närvarande oklart när ett sådant avtal kan komma att ingås. De bestämmelser som genomför direktivet i denna del skall därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Med hänvisning till det sagda bör de lagändringar som föreslås beträffande direktivets bestämmelser om skadeersättningsorgan träda i kraft den dag regeringen bestämmer. I övrigt bör lagändringarna träda i kraft den dag som anges i direktivet, dvs. den 20 januari 2003.

Enligt allmänna ersättningsrättsliga principer tillämpas nya ersättningsregler endast på skadefall som har inträffat efter ikraftträdandet (se SOU 1992:84 s. 281 med hänvisningar). Dessa principer bör tillämpas också på de föreslagna reglerna om övertagande av ersättningsansvar. Någon övergångsbestämmelse om detta behövs därför inte (jfr prop. 1975:12 s. 143). Inte heller finns det behov av övergångsbestämmelser för skyldigheten att utse skaderegleringsrepresentanter eller för informations-skyldigheten. Dessa bestämmelser börjar tillämpas vid lagens ikraftträdande.

## 10 Följändringar med anledning av tidigare ändringar i skadeståndslagen

**Regeringens förslag:** Brottsskadelagen (1978:413) och järnvägstrafiklagen (1985:192) skall anpassas till de ändringar som riksdagen beslutat med anledning av förslagen i regeringens proposition Ersättning för ideell skada (prop. 2000/01:68).

**Skälen för regeringens förslag:** Riksdagen har nyligen beslutat om ändringar i bl.a. skadeståndslagen (1972:207) med anledning av regeringens proposition Ersättning för ideell skada (prop. 2000/01:68, bet. 2000/01:LU19, rskr. 2000/01:216, SFS 2001:732). Ändringarna, som trädde i kraft den 1 januari 2002, innebär bl.a. att bestämmelsen om kränkingsersättning förenklas och görs tydligare. Av förbiseende har vissa följändringar i brottsskadelagen och järnvägstrafiklagen inte kommit att ske. Detta bör nu rättas till.

Ändringen i järnvägstrafiklagen kräver ingen övergångsbestämmelse eftersom den bestämmelse som det genom förbiseendet kommit att saknas hänvisning till (6 kap. 4 §) gäller som en allmän ersättningsrättslig princip.

För bestämmelsen i brottsskadelagen däremot bör en övergångsbestämmelse införas med innebörd att brottsskadeersättning för de aktuella skadefallen kan betalas även för tid före ikraftträdandet, nämligen från den dag då ändringarna i skadeståndslagen trädde i kraft.

Om brottsskadeersättning utgår har staten enligt 17 § rätt att träda in i den skadelidandes rätt till skadestånd. Frågan är nu om övergångsbestämmelsen bör utformas på ett sådant sätt att även möjligheten att träda in i den skadelidandes ställe skall gälla för tiden före ikraftträdandet. Till att börja med kan slås fast att en sådan reglering inte skulle komma i konflikt med förbudet mot retroaktiv lagstiftning i 2 kap. 10 § regeringsformen eftersom skadestånd och brottsskadeersättning inte utgör någon sådan "annan särskild rättsverkan av brott" som anges där. Som konstitutionsutskottet uttalat bör visserligen en allmän strävan vara att, även vid sidan av uttryckliga förbud, undvika att ge lagstiftningen retroaktiv verkan (bet. KU1974:60). På förmögenhetsrättens område motiveras en sådan försiktighet bl.a. med behovet för den enskilde att kunna överblicka konsekvenserna av sitt handlande. Sådana hänsyn kan dock knappast anses tala emot en retroaktiv regel i förevarande fall eftersom den enskildes skyldighet att betala skadestånd gäller oförändrad. Det är därför rimligt att staten, om brottsskadeersättning utgår, ges rätt att träda in i den skadelidandes rätt till skadestånd även för tiden före ikraftträdandet. Tilläggas kan att *Brottsoffermyndigheten* och *Sveriges advokatsamfund*, som under hand har beretts tillfälle att lämna synpunkter, har tillstyrkt respektive inte haft något att invända mot att bestämmelsen utformas på det sättet.



## 11 Ekonomiska konsekvenser

**Regeringens bedömning:** De föreslagna reglerna torde inte leda till några ökade kostnader för det allmänna.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens bedömning (se promemorian s. 71 f.).

**Remissinstanserna** tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning. *Motormännens Riksförbund* anser dock att det är av vikt att Trafikförsäkringsföreningen ges ökade resurser för att kunna fullgöra sin uppgift som skadeersättningsorgan.

**Skälen för regeringens bedömning:** De bestämmelser som regeringen föreslår innebär inget åtagande för det allmänna att ersätta skador. Bestämmelserna kan inte heller i något annat avseende antas leda till ökade kostnader för det allmänna.

För försäkringsbranschen innebär genomförandet av direktivet nya skyldigheter, främst att utse skaderegleringsrepresentanter. De administrativa åtgärder som detta förutsätter kommer att medföra vissa kostnader. Kostnaden för skaderegleringen torde dock inte påverkas nämnvärt.

*Motormännens Riksförbund* har väckt frågan om behovet av att ge ökade resurser till Trafikförsäkringsföreningen i dess uppgift som skadeersättningsorgan. Skyldigheten för Trafikförsäkringsföreningen att som företrädare för det kollektiv av försäkringsbolag som avses i 16 § trafikskadelagen träda in i skaderegleringen medför naturligtvis en risk för kostnader som föreningen initialt måste stå för. Det kan dock förutsättas att Trafikförsäkringsföreningen endast i ett mycket begränsat antal fall kommer att behöva träda in som skadeersättningsorgan och betala ersättning. Det framstår exempelvis som relativt osannolikt att Trafikförsäkringsföreningen skulle tvingas att överta skaderegleringen på grund av att ett försäkringsbolag inte har utsett någon skaderegleringsrepresentant här i landet. Under alla omständigheter bör dock Trafikförsäkringsföreningen inte drabbas av några nämnvärda slutliga kostnader med anledning av direktivets bestämmelser eftersom den ersättning som eventuellt betalas ut kan krävas åter.

Den skyldighet att bistå med uppgifter i egenskap av informationscentrum som införs genom de nya bestämmelserna motsvarar enligt uppgift från Trafikförsäkringsföreningen i stort den verksamhet som bedrivs redan i dag. Några ökade kostnader med anledning av denna nya funktion kan alltså inte förutses.

## 12 Författningskommentar

### 12.1 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

*Skada under resa inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)*

27 § Den som enligt 5 § första stycket 1 meddelar trafikförsäkring skall ha en skaderegleringsrepresentant i varje annat EES-land.

*Representanten skall vara bosatt i det landet eller, om det är en juridisk person, vara etablerad där.*

*Försäkringsgivaren skall utfärda fullmakt för skaderegleringsrepresentanten att reglera skadelidandes anspråk på ersättning från trafikförsäkringen när*

*1. den skadelidande har sin stadigvarande bostad i det EES-land där representanten är bosatt eller etablerad,*

*2. det fordon vars försäkring skall tas i anspråk är försäkrat och normalt hemmahörande i något annat EES-land än som avses i 1 och*

*3. skadan har inträffat i något annat EES-land än som avses i 1 eller i ett land som ingår i systemet med grönt kort.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor beträffande skaderegleringsrepresentanter och föreskrifter om underrättelseskyldighet.*

Paragrafen, som genomför artikel 1.1, 4.1 och 4.5 första meningen i direktivet, reglerar skyldigheten att utse skaderegleringsrepresentanter i andra EES-länder. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

#### *Första stycket*

Enligt första stycket skall varje trafikförsäkringsgivare här i landet utse en skaderegleringsrepresentant i varje annat EES-land. Skyldigheten omfattar endast sådana försäkringsgivare som har fått tillstånd av regeringen att meddela trafikförsäkring (5 § första stycket 1). En EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige omfattas alltså inte. Eftersom direktivet skall genomföras inom hela EES, kommer en sådan skyldighet i stället att föreskrivas i det land där försäkringsgivaren är auktoriserad.

Representanten, som kan vara en fysisk eller en juridisk person, skall vara bosatt respektive etablerad i det land där försäkringsgivaren skall företrädas. Det är alltså fråga om ett slags platsombud. Uttrycket etablerad förekommer i bl.a. lagen (2000:832) om kvalificerade elektroniska signaturer, som också genomför ett EG-direktiv.

Försäkringsgivaren bestämmer själv vem som skall utses till skaderegleringsrepresentant. En representant kan företräda flera försäkringsgivare.

#### *Andra stycket*

Försäkringsgivaren skall utfärda fullmakt för skaderegleringsrepresentanten att reglera skadelidandes anspråk på ersättning från trafikförsäkringen. Bestämmelsen har utformats efter mönster av 5 § tredje stycket men är mer begränsad. Fullmakten behöver endast ge rätt att, under vissa förutsättningar, ta emot och reglera anspråk på försäkringsersättning för försäkringsgivarens räkning.

Förutsättningarna anges i punkt 1–3.

Enligt den första punkten skall den skadelidande ha sin stadigvarande bostad i det land där representanten är bosatt eller etablerad. En skadelidande kan alltså inte vända sig till en skaderegleringsrepresentant i något annat land.

Enligt den andra punkten skall det fordon vars försäkring skall tas i anspråk vara försäkrat och normalt hemmahörande i ett annat EES-land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad. Med att fordonet

skall vara försäkrat i ett annat EES-land avses att det skall vara försäkrat av en försäkringsgivares huvudkontor, agentur eller filial, dvs. av ett fast driftställe i det landet. Gränsöverskridande verksamhet av en EES-försäkringsgivare omfattas alltså inte. Uttrycket normalt hemmahörande är hämtat från direktivet. Ett fordon är som regel normalt hemmahörande i det land där det är registrerat. Fordon som inte är registrerade är normalt hemmahörande där den person som har hand om fordonet har sin stadigvarande bostad.

Av den tredje punkten framgår att skadan måste ha inträffat i ett annat EES-land eller i ett land som ingår i systemet med grönt kort och där den skadelidande inte har sin stadigvarande bostad. Vad systemet med grönt kort innebär framgår av avsnitt 6. Uttrycket grönt kort förekommer i trafikförsäkringsförordningen (12 §). Skadelandet behöver inte vara samma land som det där fordonet är försäkrat och normalt hemmahörande.

### *Tredje stycket*

I tredje stycket bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om villkor för skaderegleringsrepresentanter och om underrättelse.

Med stöd av bemyndigandet kan föreskrifter meddelas bl.a. om på vilket språk ett ärende skall kunna behandlas. Såvitt gäller underrättelse är bestämmelsen avsedd att ge stöd för föreskrifter om skyldighet för svenska försäkringsgivare att underrätta bl.a. Trafikförsäkringsföreningen om vilka skaderegleringsrepresentanter som har utsetts i övriga EES-länder. Bestämmelsen ger också stöd för föreskrifter om underrättelse till skadelidande om skaderegleringen (motiverat besked om ersättning).

*28 § Om en skadelidande som har sin stadigvarande bostad här i landet har anmält ett sådant försäkringsfall som avses i 27 § andra stycket 2 och 3 till försäkringsgivaren eller dennes skaderegleringsrepresentant här utan att få ett motiverat besked om ersättning, svarar de försäkringsgivare som avses i 16 § solidariskt för ersättningen när det har gått tre månader sedan anmälan gjordes. Samma ersättningsansvar gäller om försäkringsgivaren inte har någon skaderegleringsrepresentant här. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om den skadelidande vidtar rättsliga åtgärder mot försäkringsgivaren.*

*Om fordonet är försäkringspliktigt men saknar trafikförsäkring, har försäkringsgivarna samma ersättningsansvar för skadan som avses i första stycket. Om fordonets identitet inte kan fastställas, svarar försäkringsgivarna solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått från försäkringen. Vad som sägs i detta stycke gäller även om fordonet inte är normalt hemmahörande i ett EES-land men försäkringsfallet har inträffat i ett EES-land.*

*Skaderegleringen skall påbörjas senast två månader efter det att ärendet anmäldes till de försäkringsgivare som avses i 16 §. Skaderegleringen skall avbrytas, om försäkringsgivaren eller skaderegleringsrepresentanten lämnar ett motiverat besked om ersättning. Vad som sägs om skadereglering i 37 § första stycket och 38 § konsumentförsäkringslagen (1980:38) skall tillämpas också på skadereglering enligt denna paragraf.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skaderegleringen och föreskrifter om underrättelseskyldighet.*

Varje medlemsland skall enligt direktivet ha ett skadeersättningsorgan vilket för vissa fall, som ett extra skydd för den skadelidande, skall kunna träda in i skaderegleringen och ersättningsansvaret när det gäller

försäkringsgivare i andra EES-länder. Paragrafen genomför artikel 1.3, 6.1 och 7 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

#### *Första stycket*

Skyldigheten att träda in i ersättningsansvaret ligger på det kollektiv av försäkringsgivare som avses i 16 §. Dessa försäkringsgivare företräds då av Trafikförsäkringsföreningen (33 §).

En första förutsättning för det kollektiva ansvaret är att den som har anmält ett försäkringsfall har sin stadigvarande bostad här i landet. För den som har sin stadigvarande bostad i något annat EES-land ligger ansvaret på den som har getts motsvarande funktion i det landet. Uttrycket stadigvarande bostad, som används också i direktivet, torde ha en något vidare innebörd än uttrycket hemvist. Den som har sitt hemvist i Sverige bör under alla omständigheter även anses ha sin stadigvarande bostad här.

Uttrycket anmält torde kunna ges samma innebörd som i konsumentförsäkringslagen (38 §). Ett försäkringsfall kan anses anmält även om det inte har framställts något krav på ett bestämt ersättningsbelopp. Den utredning om omständigheterna i sak som fogas till anmälan behöver inte heller vara lika omfattande som kan krävas för att en talan vid domstol om utbetalning av försäkringsersättning skall vinna bifall.

Ytterligare en förutsättning för att ett inträde skall komma i fråga är att det är ett sådant försäkringsfall som avses i 27 § andra stycket 2 och 3, dvs. att det fordon vars försäkring skall tas i anspråk är försäkrat och normalt hemmahörande i något annat EES-land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad och att skadan har inträffat i ett sådant land eller ett land som ingår i systemet med grönt kort, se kommentaren till 27 § andra stycket.

En sista förutsättning är att det har gått tre månader sedan anmälan gjordes utan att den skadelidande har fått ett motiverat besked om ersättning. Uttrycket är avsett att omfatta direktivets ”ett motiverat ersättningsanbud” respektive ”ett motiverat svar”. Den utländska försäkringsgivaren skall alltså ha underlåtit att inom den nämnda tiden lämna ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar på vad som anförts i anspråket när någon ersättning inte betalas, när försäkringsbolagets ansvar inte har fastställts eller när ersättningen inte har beräknats fullständigt.

I den näst sista meningen klargörs att samma ersättningsansvar gäller när försäkringsgivaren inte har utsett någon representant här i landet. Trafikförsäkringsföreningen lär i de allra flesta fall känna till om en försäkringsgivare saknar representant här.

Enligt den sista meningen i första stycket gäller inte bestämmelserna om övertagande om den skadelidande vidtar rättsliga åtgärder mot försäkringsgivaren. Uttrycket kommer från direktivet. Som exempel kan nämnas att den skadelidande har väckt talan vid domstol, men även förfaranden enligt lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning eller motsvarande summariska förfaranden i något annat land torde utgöra rättsliga åtgärder.

### *Andra stycket*

I andra stycket utsträcks rätten att få en skada prövad i den ordning som avses i första stycket till att omfatta ersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för ett försäkringspliktigt fordon som saknar trafikförsäkring eller för ett motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas. Av andra stycket framgår vidare att detta skall gälla även om det är ett fordon som är normalt hemmahörande utanför EES förutsatt att försäkringsfallet har inträffat i ett EES-land.

Uttrycket identitet inte kan fastställas motsvarar direktivets ”omöjligt att identifiera fordonet”. Det bör kunna ges samma innebörd som motsvarande uttryck i 16 § tredje stycket. Det omfattar därmed den situationen att fordonet är helt okänt men också det fallet att det inte kan utrönas vilket av två eller flera kända fordon som har orsakat skadan.

### *Tredje stycket*

I tredje stycket finns bestämmelser om hur Trafikförsäkringsföreningen skall sköta skaderegleringen när det kollektiva ansvaret träder in.

Skaderegleringen skall då påbörjas inom två månader efter det att ärendet anmäldes dit. Något hinder mot att skaderegleringen påbörjas direkt efter anmälan, t.ex. genom inhämtande av nödvändiga uppgifter, föreligger naturligtvis inte. Mot bakgrund av att försäkringsbolaget underrättas av Trafikförsäkringsföreningen för att bolaget skall kunna ta sitt försäkringsansvar torde det dock sällan vara aktuellt att fullgöra skaderegleringen innan tvåmånadersfristen har löpt ut. Skaderegleringen skall avbrytas om försäkringsgivaren eller skaderegleringsrepresentanten vidtar rättelse och lämnar ett motiverat besked om ersättning.

Bestämmelserna i lagen om försäkringsavtal och konsumentförsäkringslagen om den tid inom vilken skaderegleringen skall fullgöras gäller endast för den som har meddelat en försäkring. De gäller alltså inte för Trafikförsäkringsföreningen i dess roll enligt förevarande paragraf. Som framgått av avsnitt 8.4 är det dock rimligt att det även för dessa fall finns en yttersta tid inom vilken skaderegleringen skall vara avslutad. I tredje meningen anges att Trafikförsäkringsföreningen skall tillämpa samma regler om skadereglering som gäller enligt 37 § första stycket och 38 § konsumentförsäkringslagen.

Trafikförsäkringsföreningen skall alltså, sedan anmälan mottagits, utan uppskov vidta de åtgärder som behövs för att skadan skall kunna regleras. Skadan skall regleras skyndsamt och med iakttagande av den ersättningsberättigades behöriga intressen. Ersättningen skall betalas senast en månad efter det att den ersättningsberättigade har anmält försäkringsfallet till föreningen och lagt fram den utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras. Undantag gäller för ersättning som avser bl.a. livränta. Om den som begär ersättning uppenbarligen har rätt till ersättning med åtminstone visst belopp, skall detta belopp genast betalas i avräkning på den slutliga ersättningen.

#### *Fjärde stycket*

I det fjärde stycket har intagits en bestämmelse som bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om skaderegleringen. Behovet av sådana bestämmelser har kommenterats i avsnitt 8.4. Bemyndigandet gör det också möjligt att meddela föreskrifter om underrättelseskyldighet, närmast om underrättelse till försäkringsgivare och skadeersättningsorgan i andra EES-länder om att anspråk på ersättning för ett försäkringsfall har tagits emot.

**29 §** *Den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § skall informera en skadelidande om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett fordon som är normalt hemmahörande i Sverige, vem som är försäkringsgivarens skaderegleringsrepresentant och vem som äger fordonet. För fordon som har undantagits från skyldighet att ha trafikförsäkring skall uppgift lämnas om vem som ansvarar i stället för en försäkringsgivare.*

*Motsvarande information skall lämnas också om fordon som är normalt hemmahörande i ett annat EES-land, i den mån trafikförsäkringsföreningen har tillgång till uppgifterna.*

Paragrafen, som genomför artikel 5 i direktivet, ger den skadelidande rätt till viss information. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.

#### *Första stycket*

Enligt första stycket skall Trafikförsäkringsföreningen vara informationscentrum och svara för att information ges till skadelidande. Föreningen skall tillhandahålla uppgifter om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon, vem som är försäkringsgivarens skaderegleringsrepresentant och vem som äger fordonet, dvs. vem som är registrerad som ägare. När det gäller sådana fordon som har undantagits från skyldigheten att ha trafikförsäkring skall uppgift lämnas om vem som ansvarar i stället för en försäkringsgivare. Föreningen behöver inte själv föra några register med information, utan det är tillräckligt att föreningen inhämtar uppgifter från annat håll och sedan vidarebefordrar dem.

#### *Andra stycket*

Enligt direktivet skall informationscentrum i olika EES-länder allmänt samarbeta med varandra. Detta innebär att Trafikförsäkringsföreningen kan komma att ha tillgång till uppgifter beträffande fordon som är hemmahörande i ett annat EES-land. Av bestämmelsen följer att Trafikförsäkringsföreningen, i den mån föreningen har tillgång till sådana uppgifter, skall informera även om dem.

**33 §** *I fall som avses i 16 § företräds försäkringsanstalterna i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken anstalterna är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt 28 §. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av anstalterna att företräda de övriga.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

Ändringen innebär att Trafikförsäkringsföreningen skall företräda det samlade kollektivet av försäkringsanstalter även i sådana fall som avses i 28 §. Dessutom har en viss språklig modernisering gjorts av författningstexten.

**34 §** Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon. Förhöjning av premien på grund av omständigheter som ger anledning att anta att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om det finns sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift tas ut med tvåhundra kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 31 § första stycket.

Hänvisningen i fjärde stycket har ändrats med anledning av att den tidigare 28 § nu betecknas 31 §.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer i fråga om 28 och 33 §§ och i övrigt den 20 januari 2003.

Bestämmelsen genomför artikel 10 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Ikraftträdandebestämmelsen vad gäller 28 och 33 §§ motiveras av att dessa bestämmelse förutsätter att det har ingåtts ett avtal mellan skadeersättningsorganen i samtliga EES-länder. Det är oklart när ett sådant avtal kan komma att ingås.

Någon övergångsbestämmelse finns inte. Enligt allmänna ersättningsrättsliga principer kommer därför 28 och 33 §§ att tillämpas på skadefall som har inträffat efter den dag för ikraftträdande som regeringen bestämmer. Bestämmelserna i 27 och 29 §§ börjar tillämpas vid ikraftträdandet.

## 12.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands och förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

Ändringarna är föranledda av att lagen om straff för trafikbrott som begåtts utomlands och lagen om motortävlingsförsäkring har bestämmelser som hänvisar till sådana paragrafer i trafikskadelagen som i denna lagrådsremiss föreslås få en ändrad beteckning.

### 12.3 Förslaget till lag om ändring i brottsskadelagen (1978:413)

Ändringen innefattar en följdändring med anledning av de ändringar i bl.a. skadeståndslagen som riksdagen beslutat med anledning av regeringens proposition Ersättning för ideell skada (prop. 2000/01:68, bet 2000/01:LU19, rskr. 2000/01:216, SFS 2001:732) och som av förbiseende inte kommit att behandlas i den propositionen. Dessutom har en viss språklig modernisering gjorts av författningstexten.

Övergångsbestämmelsen innebär att brottsskadeersättning för de aktuella fallen kan betalas även för tiden mellan den 1 januari 2002 och den 1 juli 2002. Även statens rätt att träda in i den skadelidandes rätt till skadestånd (17 §) kommer att gälla för ersättning som har betalats ut under denna tid.

### 12.4 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Ändringen innefattar en följdändring med anledning av de ändringar i skadeståndslagen som nämnts ovan under avsnitt 12.3.



**Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG  
av den 16 maj 2000  
om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring  
för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG  
och 88/357/EEG (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD  
HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 47.2 och artikel 95 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (<sup>1</sup>),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande(<sup>2</sup>),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget(<sup>3</sup>), mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 7 april 2000, och

av följande skäl:

(1) För närvarande råder olikheter mellan bestämmelserna i lagar och andra författningar i medlemsstaterna om ansvarsförsäkring för motorfordon och dessa olikheter utgör ett hinder för den fria rörligheten för personer och försäkringstjänster.

(2) Det är därför nödvändigt att tillnärma dessa bestämmelser för att främja en väl fungerande inre marknad.

(3) I direktiv 72/166/EEG(<sup>4</sup>) antog rådet bestämmelser om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

(4) Genom direktiv 88/357/EEG(<sup>5</sup>) antog rådet bestämmelser om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt

<sup>1</sup> EGT C 343, 13.11.1997, s. 11 och EGT C 171, 18.6.1999, s. 4.

<sup>2</sup> EGT C 157, 25.5.1998, s. 6.

<sup>3</sup> Europaparlamentets yttrande av den 16 juli 1998 (EGT C 292, 21.9.1998, s. 123), bekräftat den 27 oktober 1999, rådets gemensamma ståndpunkt av den 21 maj 1999 (EGT C 232, 13.8.1999, s. 8) och Europaparlamentets beslut av den 15 december 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT). Rådets beslut av den 2 maj 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT) och Europaparlamentets beslut av den 16 maj 2000.

<sup>4</sup> EGT L 103, 2.5.1972, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 84/5/EEG (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17).

<sup>5</sup> EGT L 172, 4.7.1988, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 92/49/EEG (EGT L 228, 11. 8.1992, s. 1).

försäkring än livförsäkring, med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster.

(5) Genom systemet med gröna-kort-byråer säkerställs en oproblematisk skadereglering i den skadelidandes hemland, även i de fall då motparten kommer från ett annat europeiskt land.

(6) Systemet med gröna-kort-byråer löser inte alla problem för en skadelidande som måste göra sina krav gällande i ett annat land mot en motpart som är bosatt där och ett försäkringsföretag som är auktoriserat där (främmande rättssystem, främmande språk, ett skaderegleringsförfarande som den skadelidande inte är bekant med och ofta en orimligt långdragen skadereglering).

(7) Genom sin resolution av den 26 oktober 1995 om skadereglering efter trafikolyckor i annat land än den skadelidandes hemland<sup>(1)</sup> tog Europaparlamentet ett initiativ enligt artikel 192 andra stycket i fördraget och uppmanade kommissionen att lägga fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv för att lösa dessa problem.

(8) De bestämmelser som infördes genom direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG<sup>(2)</sup> och 90/232/EEG<sup>(3)</sup> bör kompletteras för att garantera att skadelidande som drabbas av förlust eller skada till följd av en olycka med motorfordon tillförsäkras likvärdig behandling oavsett var inom gemenskapen olyckorna inträffar. Vid olyckor som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och som inträffar i en annan stat än den där den skadelidande är bosatt finns det luckor beträffande regleringen av den skadelidandes anspråk.

(9) Tillämpningen av detta direktiv på olyckor som inträffar i ett tredjeland vilket omfattas av gröna-kort-systemet och som drabbar skadelidande bosatta i gemenskapen och rör fordon som är försäkrade och normalt hemmahörande i en medlemsstat innebär inte en utvidgning av den obligatoriska geografiska räckvidden för motorfordonsförsäkring som avses i artikel 3.2 i direktiv 72/166/EEG.

(10) Detta medför att den skadelidande ges rätt till att rikta anspråk direkt mot den ansvariga partens försäkringsföretag.

(11) Det kan vara en tillfredsställande lösning att skadelidande som drabbas av förlust eller skada till följd av en olycka med motorfordon som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och som inträffar i en annan stat än den där de är bosatta ges möjlighet att i den medlemsstat

<sup>1</sup> EGT C 308, 20.11.1995, s. 108.

<sup>2</sup> Rådets andra direktiv (84/5/EEG) av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17). Direktivet senast ändrat genom direktiv 90/232/EEG (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33).

<sup>3</sup> Rådets tredje direktiv (90/232/EEG) av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33).

där de är bosatta framställa ersättningskrav mot en skaderegleringsrepresentant som utsetts där av den ansvariga partens försäkringsföretag.

(12) Denna lösning skulle göra det möjligt att handlägga en skada som uppstår utanför den medlemsstat där den skadelidande är bosatt genom ett förfarande som denne är förtrogen med.

(13) Detta system med skaderegleringsrepresentanter i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt påverkar varken den materiella rätt som skall tillämpas i det enskilda fallet eller frågan om domstols behörighet.

(14) Rätten att rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget för den part som har lidit förlust eller skada är ett logiskt komplement till att sådana representanter utses och förstärker dessutom den rättsliga ställningen för skadelidande i olyckor med motorfordon som inträffar utanför den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.

(15) För att fylla nämnda luckor bör det föreskrivas att den medlemsstat i vilken försäkringsföretaget är auktoriserat kräver att företaget utser skaderegleringsrepresentanter som är bosatta eller etablerade i de andra medlemsstaterna för att samla all information som krävs i samband med ersättningskrav som härrör från denna typ av olyckor och att vidta lämpliga åtgärder för att reglera anspråken på försäkringsföretagets vägnar och för dettas räkning, inbegripet utbetalning av ersättning. Skaderegleringsrepresentanten bör ha tillräcklig befogenhet för att företräda försäkringsföretaget gentemot personer som har lidit skada i samband med sådana olyckor samt för att företräda försäkringsföretaget inför nationella myndigheter och, om så krävs, även inför domstol, i den mån detta är förenligt med bestämmelserna i internationell privaträtt om domstols behörighet.

(16) Skaderegleringsrepresentantens verksamhet är otillräcklig för att utgöra grund för domstols behörighet i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt om detta inte föreskrivs i bestämmelserna i internationell privaträtt om domstols behörighet.

(17) Ett av villkoren för tillträde till och bedrivande av sådan försäkringsverksamhet som omfattas av klass 10 i punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG<sup>(1)</sup>, utom fraktförarens ansvar, bör vara att försäkringsföretaget utser representanter med ansvar för skaderegleringen. Detta villkor bör därför omfattas av den övergripande officiella auktorisation som beviljas av myndigheterna i den medlemsstat där försäkringsföretaget etablerar sitt huvudkontor, enligt avdelning II i direktiv 92/49/EEG<sup>(2)</sup>. Detta villkor bör gälla även för försäkringsföretag som har

<sup>1</sup> Rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring (EGT L 228, 16.8.1973, s. 3). Direktivet senast ändrat genom direktiv 95/26/EG (EGT L 168, 18.7.1995, s. 7).

<sup>2</sup> Rådets direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring samt om ändring av direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (tredje direktivet om annan direkt försäkring än

sitt huvudkontor utanför gemenskapen men som har fått en auktorisation som ger dem tillträde till att bedriva försäkringsverksamhet i en av gemenskapens medlemsstater. Direktiv 73/239/EEG bör ändras och kompletteras i detta hänseende.

(18) Utöver att det säkerställs att försäkringsföretaget har en representant i den stat där den skadelidande är bosatt, bör även den skadelidandes särskilda rätt att få sina anspråk reglerade snabbt garanteras. Därför måste det i nationell lag införas lämpliga effektiva och systematiska, ekonomiska eller motsvarande administrativa sanktioner – såsom domstolsföreläggande kombinerat med administrativa böter, regelbunden rapportering till övervakande myndigheter, kontroller på platsen, offentliggörande i den nationella officiella tidningen samt i pressen, tillfälligt förbud för företaget att driva verksamhet (förbud att ingå nya kontrakt under en viss tid), utnämning av en särskild företrädare hos de övervakande myndigheterna med ansvar för att kontrollera att rörelsen drivs i enlighet med försäkringslagstiftningen, indragning av auktorisation att bedriva denna sorts verksamhet, sanktioner mot direktörer och ledning – i de fall då försäkringsföretaget eller dess representant inte uppfyller sin skyldighet att lägga fram ett ersättningsanbud inom rimlig tid. Detta bör inte utesluta användning av andra åtgärder – särskilt i enlighet med tillsynsregler – som kan anses lämpliga. Emellertid är det ett villkor att ansvaret, ersättningen och skadorna inte är tvistiga, så att försäkringsföretaget kan lämna ett motiverat anbud inom den föreskrivna tiden. Det motiverade ersättningsanbudet bör vara skriftligt samt innehålla grunderna för hur ansvar och skador har bedömts.

(19) Förutom dessa sanktioner är det lämpligt att föreskriva att ränta bör utgå på det ersättningsbelopp som den skadelidande har erbjudits av försäkringsföretaget eller tillerkänts av domstol om anbudet inte har givits inom den föreskrivna tiden. Om medlemsstaterna har gällande nationella regler som omfattar kravet på dröjsmålsränta kan denna bestämmelse överföras genom en hänvisning till dessa regler.

(20) Skadelidande som drabbas av förlust eller skada till följd av en olycka med motorfordon har ibland svårt att få reda på vilket försäkringsföretag som meddelat ansvarsförsäkring för användning av motorfordon som är inblandade i en olycka.

(21) I de skadelidandes intresse bör medlemsstaterna inrätta informationscentrum för att se till att sådan information snabbt blir tillgänglig. Dessa informationscentrum bör också förse de skadelidande med information om skaderegleringsrepresentanterna. Det är nödvändigt att dessa centrum samarbetar med varandra och snabbt besvarar förfrågningar om information om skaderegleringsrepresentanter från informationscentrum i andra medlemsstater. Det verkar lämpligt att sådana centra hämtar in information om när försäkringsskyddet faktiskt har slutat gälla, men inte

om när det ursprungliga försäkringsavtalet löper ut om avtalet har förlängts därför att det inte sagts upp.

(22) Särskilda bestämmelser bör fastställas för sådana fordon (till exempel statliga eller militära fordon som är undantagna från skyldigheten att ha ansvarsförsäkring.

(23) När den skadelidande har ett legitimt intresse av att bli informerad om identiteten hos fordonets ägare som vanligtvis kör fordonet eller den registrerade innehavaren, till exempel om han kan få ersättning endast från dessa personer på grund av att fordonet inte är försäkrat i vederbörlig ordning eller skadan överstiger försäkringsbeloppet, bör denna information också lämnas.

(24) Vissa uppgifter som lämnas, till exempel namn på och adress till ägaren eller den som vanligtvis kör fordonet samt försäkringsbrevets nummer eller fordonets registreringsnummer, är personuppgifter i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>3</sup>). Behandlingen av sådana uppgifter som krävs enligt det här direktivet måste därför överensstämja med de nationella åtgärder som vidtas enligt direktiv 95/46/EG. Namn och adress på den som vanligtvis kör fordonet bör endast lämnas ut om detta föreskrivs i nationell lagstiftning.

(25) Det är nödvändigt att det finns ett skadeersättningsorgan till vilket den skadelidande kan vända sig i fall då försäkringsföretaget inte har utsett en representant eller uppenbarligen förhalar skaderegleringen eller då försäkringsföretaget inte kan identifieras för att säkerställa att den skadelidande inte blir utan den ersättning han har rätt till. Ingripande från skadeersättningsorganet bör begränsas till sällsynta enskilda fall när försäkringsföretaget har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter trots de hotande sanktionernas avhållande effekt.

(26) Skadeersättningsorganets uppgift skall vara att reglera anspråket på ersättning för förlust eller skada som den skadelidande drabbats av utomlands endast i fall som är möjliga att bedöma objektivt, och därför måste detta organ begränsa sin verksamhet till att kontrollera att skaderegleringsrepresentanten har lämnat ett ersättningsanbud i enlighet med fastställda tidsfrister och förfaranden, utan att vidta en bedömning i sak.

(27) Juridiska personer som enligt lag övertar den skadelidandes ersättningsanspråk mot den som bär ansvaret för olyckan eller den sistnämndes försäkringsföretag (t.ex. annat försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan) bör inte ha rätt att framställa motsvarande anspråk hos skadeersättningsorganet.

<sup>3</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

(28) Skadeersättningsorganet bör ha rätt att överta den skadelidandes ersättningskrav i den utsträckning som organet har betalat ersättning till den skadelidande. För att underlätta för det skadeersättningsorgan som har betalat ersättning i den skadelidandes stat att göra sina krav på försäkringsföretaget gällande när detta företag inte har tillsatt en representant eller uppenbarligen förhåller skaderegleringen, bör detta organ ha rätt att automatiskt få ersättning från motsvarande organ i den stat där försäkringsföretaget är etablerat, i utbyte mot att den skadelidandes ersättningskrav överförs till det sistnämnda organet. Det sistnämnda organet befinner sig i ett bättre läge för att väcka talan om återkrav mot försäkringsföretaget.

(29) Även om medlemsstaterna får föreskriva att anspråket mot skadeersättningsorganet kan vara subsidiärt, bör den skadelidande inte vara skyldig att framställa anspråk mot den som bär ansvaret för olyckan innan anspråket framställs mot skadeersättningsorganet. Den skadelidandes ställning bör i detta fall vara åtminstone densamma som i samband med anspråk mot garantifonden enligt artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG.

(30) Detta system kan göras funktionsdugligt genom ett avtal mellan de skadeersättningsorgan som inrättats eller godkänts av medlemsstaterna om deras uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden.

(31) Om det är omöjligt att identifiera försäkringsgivaren för fordonet bör det föreskrivas att den som slutligen skall utge det belopp som betalts ut som ersättning till den skadelidande skall vara den garantifond enligt artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG som finns i den medlemsstat där det icke försäkrade fordon, vars användning orsakat olyckan, är normalt hemmahörande. Om det inte är möjligt att identifiera fordonet måste bestämmelser införas så att den som slutligen skall utge beloppet är den garantifond enligt artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG som finns i den medlemsstat där olyckan skett.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

#### **Tillämpningsområde**

1. Syftet med detta direktiv är att fastställa särskilda bestämmelser tillämpliga på skadelidande som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad och som har orsakats genom användning av fordon som är försäkrade och normalt är hemmahörande i en medlemsstat.

Utan att det påverkar tillämpningen av tredjelands lagstiftning om civilrättsligt ansvar och internationell privaträtt skall bestämmelserna i detta direktiv också tillämpas på skadelidande som är bosatta i en medlemsstat och som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av olyckor som inträffar i tredjeland vars nationella försäkringsbyråer enligt

definitionen i artikel 1.3 i direktiv 72/166/EEG är anslutna till gröna-kort-systemet när sådana olyckor orsakas genom användning av fordon som är försäkrade och normalt hemmahörande i en medlemsstat.

2. Artiklarna 4 och 6 skall gälla endast vid olyckor som har orsakats genom användning av ett fordon som är

a) försäkrat genom ett etableringsställe i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad, och

b) normalt hemmahörande i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

3. Artikel 7 skall även gälla olyckor som orsakas av sådana fordon från tredje land som omfattas av artiklarna 6 och 7 i direktiv 72/166/EEG.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I detta direktiv avses med

a) försäkringsföretag: ett företag som har fått officiell auktorisation enligt artikel 6 eller artikel 23.2 i direktiv 73/239/EEG,

b) etableringsställe: ett försäkringsföretags huvudkontor, agentur eller filial, enligt definitionen i artikel 2 c i direktiv 88/357/EEG,

c) fordon: ett fordon enligt definitionen i artikel 1.1 i direktiv 72/166/EEG,

d) skadelidande: en skadelidande enligt definitionen i artikel 1.2 i direktiv 72/166/EEG,

e) den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande: det territorium där fordonet är normalt hemmahörande enligt definitionen i artikel 1.4 i direktiv 72/166/EEG.

### *Artikel 3*

#### **Direktanspråk**

Varje medlemsstat skall se till att de skadelidande som avses i artikel 1 vid olyckor i den mening som avses i den artikeln har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.

*Artikel 4***Skaderegleringsrepresentanter**

1. Varje medlemsstat skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla försäkringsföretag som täcker de risker som klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktförarens ansvar, utser en skaderegleringsrepresentant i varje medlemsstat utom den där de fick sin officiella auktorisation. Skaderegleringsrepresentanten skall ha ansvaret för att handlägga och reglera ersättningsanspråk som uppstår genom olyckor i sådana fall som avses i artikel 1. Skaderegleringsrepresentanten skall vara bosatt eller etablerad i den medlemsstat där han är utsedd.
2. Valet av skaderegleringsrepresentanter skall överlåtas till försäkringsbolaget. Medlemsstaterna får inte inskränka denna valmöjlighet.
3. Skaderegleringsrepresentanten kan arbeta för ett eller flera försäkringsbolag.
4. Skaderegleringsrepresentanten skall vid sådana ersättningsanspråk samla in all nödvändig information med anknytning till regleringen av anspråken och vidta nödvändiga åtgärder för att förhandla fram en reglering av anspråken. Kravet på att en skaderegleringsrepresentant skall utses skall inte frånta den skadelidande eller dennes försäkringsföretag rätten att väcka talan direkt mot den som har orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag.
5. Skaderegleringsrepresentanterna skall ha tillräckliga befogenheter för att företräda försäkringsföretaget gentemot skadelidande i sådana fall som avses i artikel 1 och för att tillmötesgå deras anspråk till fullo. De måste kunna behandla ärendet på det eller de språk som är officiella i den medlemsstat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.
6. Medlemsstaterna skall föreskriva en skyldighet som, åtföljd av lämpliga effektiva och systematiska, ekonomiska eller motsvarande administrativa sanktioner, innebär att, inom tre månader från den dag när den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk antingen direkt till försäkringsföretaget för den som har orsakat olyckan eller till dess skaderegleringsrepresentant,
  - a) försäkringsföretaget för den som har orsakat olyckan eller detta företags skaderegleringsrepresentant är skyldig att lämna ett motiverat ersättningsanbud i sådana fall då ansvaret inte bestrids och skadeersättningen har beräknats, eller
  - b) det försäkringsföretag som ersättningsanspråket ställts till eller detta företags skaderegleringsrepresentant är skyldig att lämna ett motiverat svar på vad som anförts i anspråket i sådana fall då ansvaret bestrids eller inte klart har fastställts eller skadeersättningen inte har beräknats full-



ständigt. Medlemsstaterna skall anta bestämmelser som säkerställer att ränta utgår på det ersättningsbelopp som den skadelidande erbjuds av försäkringsföretaget eller tillerkänns av domstol, om inget anbud lämnats inom tremånadersfristen.

7. Kommissionen skall rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av punkt 4 första stycket, samt om hur verkningsfull nämnda bestämmelse är och om överensstämmelsen mellan nationella sanktionsbestämmelser, före den 20 januari 2006 samt skall vid behov lämna förslag.

8. Att en skaderegleringsrepresentant utses skall inte i sig innebära öppnandet av en filial i den mening som avses i artikel 1 b i direktiv 92/49/EEG, och skaderegleringsrepresentanten skall inte betraktas som ett etableringsställe i den mening som avses i artikel 2 c i direktiv 88/357/EEG och inte heller som en etablering i den mening som avses i Brysselkonventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område<sup>(4)</sup>.

### *Artikel 5*

#### **Informationscentrum**

1. För att bereda den skadelidande möjlighet att begära ersättning, skall varje medlemsstat inrätta eller godkänna ett informationscentrum, som skall vara ansvarigt för att

a) föra ett register över

1. registreringsnummer för motorfordon som är normalt hemmahörande inom den ifrågavarande statens territorium,

2. i) nummer på de försäkringsbrev som omfattar användningen av sådana fordon i riskklass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktförarens ansvar, samt då försäkringsbrevets giltighetstid har löpt ut även vid vilken tidpunkt försäkringsskyddet slutade gälla,

ii) numret på det gröna kortet eller gränsförsäkringen om fordonet omfattas av något sådant dokument, om fordonet omfattas av undantag enligt artikel 4 b i direktiv 72/166/EEG,

3. försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för användningen av fordon för de risker som klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktförarens ansvar, och de skaderegleringsrepresentanter som försäkringsföretaget har utsett i enlighet med artikel 4 och vars namn skall meddelas informationscentrumet i enlighet med punkt 2 i den här artikeln.

<sup>4</sup> EGT C 27, 26.1.1998, s. 1 (konsoliderad version).

4. listan över de fordon som i varje medlemsstat har undantagits från skyldigheten att omfattas av ansvarsförsäkring enligt bestämmelserna i artikel 4 a och 4 b i direktiv 72/166/EEG,

5. när det gäller de fordon som avses i punkt 4

i) namnet på den myndighet eller det organ som utses enligt artikel 4 a andra stycket i direktiv 72/166/EEG att svara för ersättning till skadelidande i fall när förfarandet i artikel 2.2 första strecksatsen i direktiv 72/166/EEG inte är tillämpligt, om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 4 a i direktiv 72/166/EEG,

ii) namnet på det organ som täcker fordonet i den medlemsstat där det är normalt hemmahörande, om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 4 b i direktiv 72/166/EEG.

b) eller samordna sammanställningen och spridningen av dessa uppgifter samt

c) hjälpa behöriga personer att erhålla den information som omnämns i a 1-5.

Den information som avses i a 1-3 skall arkiveras i sju år efter det att fordonet har upphört att vara registrerat eller försäkringsavtalet har upphört att gälla.

2. Försäkringsföretag som avses i punkt 1 a 3 skall meddela informationscentrumen i samtliga medlemsstaters namn och adress på den skaderegleringsrepresentant som de har utsett i varje medlemsstat i enlighet med artikel 4.

3. Medlemsstaterna skall se till att den skadelidande har rätt att under sju år efter olyckan från informationscentrumet i den stat där han är bosatt, den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande eller den medlemsstat där olyckan inträffade utan dröjsmål få följande information:

a) Försäkringsföretagets namn och adress.

b) Försäkringsbrevets nummer.

c) Namn och adress på försäkringsföretagets skaderegleringsrepresentant i den stat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

Informationscentrumen skall samarbeta med varandra.

4. Informationscentrumet skall ge den skadelidande namn och adress på fordonets ägare eller den som vanligtvis kör fordonet eller den registrerade innehavaren om den skadelidande har ett legitimt intresse av att få denna information. För att kunna uppfylla denna bestämmelse skall informationscentrumet särskilt vända sig till

a) försäkringsföretaget, eller

Om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 4 a i direktiv 72/166/EEG skall informationscentrumet meddela den skadelidande namnet på den myndighet eller det organ som enligt artikel 4 a andra stycket i det direktivet har utsetts att svara för ersättning till skadelidande i fall då förfarandet i artikel 2.2 första strecksatsen i direktiv 72/166/EEG inte är tillämpligt. Om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 4 b i direktiv 72/166/EEG skall informationscentrumet meddela den skadelidande namnet på det organ som täcker fordonet i det land där det är normalt hemmahörande.

5. De personuppgifter som framkommer till följd av föregående punkter skall behandlas i enlighet med sådana nationella bestämmelser som antagits enligt direktiv 95/46/EG.

### *Artikel 6*

#### **Skadeersättningsorgan**

1. Varje medlemsstat skall inrätta eller godkänna ett skadeersättningsorgan som skall ha ansvaret för att ersätta skadelidande i sådana fall som avses i artikel 1. Sådana skadelidande får kräva ersättning från skadeersättningsorganet i den medlemsstat där de har sin stadigvarande bostad

a) om försäkringsföretaget eller dess skaderegleringsrepresentant, inom tre månader från det datum då den skadelidande framförde sitt ersättningsanspråk till försäkringsföretaget för det fordon vars användning orsakade olyckan eller till dess skaderegleringsrepresentant, inte har lämnat ett motiverat svar på vad som anges i ersättningsanspråket, eller

b) om försäkringsföretaget har underlåtit att utse en skaderegleringsrepresentant i den stat i vilken den skadelidande har sin stadigvarande bostad i enlighet med artikel 4.1. I detta fall får skadelidande inte framföra ersättningsanspråk till skadeersättningsorganet, om de har framfört ett ersättningsanspråk direkt till försäkringsföretaget för det fordon vars användning orsakade olyckan och om de har mottagit ett motiverat svar inom tre månader efter det att de framförde anspråket. Skadelidande får dock inte framföra ersättningsanspråk till skadeersättningsorganet, om de har vidtagit rättsliga åtgärder direkt mot försäkringsföretaget.

Skadeersättningsorganet skall ingripa inom två månader från den dag då den skadelidande framför sitt ersättningsanspråk till organet men skall avbryta vidtagna åtgärder om försäkringsföretaget eller dess skaderegleringsrepresentant senare har lämnat ett motiverat svar på ersättningsanspråket. Skadeersättningsorganet skall omedelbart underrätta

a) försäkringsföretaget för det fordon vars användning har orsakat olyckan eller skaderegleringsrepresentanten,

b) skadeersättningsorganet i den medlemsstat där det försäkringsföretag som har utfärdat försäkringsbrevet är etablerat,

c) den som orsakade olyckan, om denne är känd, om att det har mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande och att det kommer att svara på anspråket inom två månader från det att detta framfördes. Denna bestämmelse skall inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de personer som har orsakat olyckan och andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som skall ersätta den skadelidande med avseende på samma olycka. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än dem som anges i detta direktiv, bland annat krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

2. Det skadeersättningsorgan som har betalat ut ersättning till den skadelidande i den medlemsstat där denne har sin stadigvarande bostad skall ha rätt att av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där det försäkringsföretag som har utfärdat försäkringsbrevet är etablerat, kräva ersättning för det belopp som har betalats ut som ersättning. Det senare organet skall sedan överta den skadelidandes rättigheter mot den person som har orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag om skadeersättningsorganet i den medlemsstat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad har ersatt denne för förlusten eller skadan. Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som har fastställts i någon annan medlemsstat.

3. Denna artikel skall börja gälla

a) efter det att ett avtal ingåtts mellan de skadeersättningsorgan som har inrättats eller godkänts av medlemsstaterna om deras uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden,

b) från och med den dag som kommissionen fastställer efter det att den i nära samarbete med medlemsstaterna har förvissat sig om att ett sådant avtal ingåtts.

Kommissionen skall före den 20 juli 2005 rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av denna artikel och hur verkningsfull den är och vid behov lägga fram förslag.

### *Artikel 7*

Om det inte är möjligt att identifiera fordonet eller om det inom två månader efter olyckan är omöjligt att identifiera försäkringsföretaget, kan den skadelidande ansöka om ersättning hos skadeersättningsorganet i den medlemsstat där han har sin stadigvarande bostad. Ersättningen skall lämnas i enlighet med artikel 1 i direktiv 84/5/EEG. Skadeersättningsorganet skall därefter, i enlighet med de villkor som anges i artikel 6.2 i det här direktivet, ha ett ersättningsanspråk

- a) i de fall då försäkringsföretaget inte kan identifieras, mot den garantifond som har inrättats i enlighet med artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande,
- b) i de fall då det rör sig om ett oidentifierat fordon, mot garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade,
- c) i de fall då det rör sig om ett fordon från tredje land, mot garantifonden i den stat där olyckan inträffade.

### *Artikel 8*

Direktiv 73/239/EEG skall ändras enligt följande:

- a) I artikel 8.1 skall följande punkt läggas till:  
 ”f) meddela namn och adress på de skaderegleringsrepresentanter som utses i varje medlemsstat utom i den medlemsstat där auktorisationen söks, om de risker som skall täckas klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan, utom fraktförarens ansvar.”
- b) I artikel 23.2 skall följande punkt läggas till:  
 "h) Det meddelar namn och adress på de skaderegleringsrepresentanter som utses i varje medlemsstat utom i den medlemsstat där auktorisationen söks, om de risker som skall täckas klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan, utom fraktförarens ansvar."

### *Artikel 9*

Direktiv 88/357/EEG skall ändras på följande sätt:

I artikel 12a.4 skall följande punkt läggas till:” Om försäkringsföretaget inte har utsett någon representant får medlemsstaterna godkänna att den skaderegleringsrepresentant som har utsetts enligt artikel 4 i direktiv 2000/26/EG(\*) utför de uppgifter som åligger den representant som skall utses enligt denna punkt.

-----

(\*)Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65).”

### *Artikel 10*

## **Överföring**

1. Medlemsstaterna skall anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 20 juli 2002. De skall genast underrätta kommissionen om detta. De skall tillämpa dessa bestämmelser senast den 20 januari 2003.
2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de

offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall Bilaga 1  
varje medlemsstat själv utfärda.

3. Utan att det påverkar punkt 1 skall medlemsstaterna inrätta eller godkänna skadeersättningsorganet enligt artikel 6.1 före den 20 januari 2002. Om skadeersättningsorganen inte har ingått ett avtal enligt artikel 6.3 före den 20 juli 2002 skall kommissionen föreslå åtgärder avsedda att säkerställa att bestämmelserna i artiklarna 6 och 7 kan börja gälla före den 20 januari 2003.

4. Medlemsstaterna får i enlighet med fördraget behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande parten än de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

5. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom de områden som omfattas av detta direktiv.

#### *Artikel 11*

#### **Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

#### *Artikel 12*

#### **Sanktioner**

Medlemsstaterna skall fastställa sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som de antar för att överföra detta direktiv och därvid vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna skall senast den 20 juli 2002 underrätta kommissionen om dessa bestämmelser, och eventuella senare ändringar av dessa så snart som möjligt.

#### *Artikel 13*

#### *Adressater*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 16 maj 2000.

*På Europaparlamentets vägnar*

Nicole FONTAINE  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*

Manuel CARRILHO  
*Ordförande*

## Sammanfattning av departementspromemorian Trafikskada utomlands – enklare att få ersättning (Ds 2001:51)

Europaparlamentet och rådet har antagit ett fjärde direktiv om motorfordonsförsäkring. Direktivet skall göra det enklare för den som är på genomresa i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att begära och få ersättning från en trafikförsäkring för en skada som har inträffat i ett annat land än det där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

För att uppnå detta syfte innehåller direktivet bestämmelser om att alla försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring inom EES skall utse en skaderegleringsrepresentant i varje annan stat inom området. Den som råkar ut för en trafikskada under en genomresa skall sedan från hemlandet kunna begära ersättning från försäkringsbolagets skaderegleringsrepresentant där.

Det finns vidare bestämmelser om s.k. skadeersättningsorgan. Ett sådant organ skall kunna träda in i skaderegleringen och betala försäkringsersättning i vissa situationer, bl.a. om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte har lämnat ett motiverat besked om ersättning inom tre månader efter det att försäkringsfallet anmäldes.

Direktivet innehåller också bestämmelser om informationscentrum. Till ett sådant centrum skall en skadelidande kunna vända sig för att få information som behövs för skaderegleringen, bl.a. uppgifter om vilket försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är bolagets skaderegleringsrepresentant.

I promemorian övervägs vilka lagändringar som är nödvändiga i anledning av direktivet och hur detta bör genomföras i svensk rätt. I promemorian görs bedömningen att direktivet bör genomföras genom ändringar i trafikskadelagen.

Ändringarna föreslås träda i kraft samma dag som direktivet senast skall vara genomfört, dvs. den 20 januari 2003. De delar som genomför direktivets bestämmelser om skadeersättningsorgan förutsätter att avtal träffas mellan skadeersättningsorganen i EES. Dessa bestämmelser föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 1.1 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)

*dels* att nuvarande 27–35 §§ skall betecknas 30–38 §§,

*dels* att de nya 33 och 34 §§ skall ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före den nuvarande 27 § skall sättas närmast före den nya 30 §,

*dels* att det i lagen skall införas tre nya paragrafer, 27–29 §§, av följande lydelse,

*dels* att det närmast före den nya 27 § skall införas en rubrik av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### ***Skada under genomresa inom EES***

##### ***27 §***

*Den som enligt 5 § första stycket 1 meddelar trafikförsäkring skall ha en skaderegleringsrepresentant i varje annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (ett EES-land). Representanten skall vara bosatt i det landet eller, om det är en juridisk person, vara etablerad där.*

*Försäkringsgivaren skall utfärda fullmakt för skaderegleringsrepresentanten att reglera skadelidandes anspråk på ersättning från trafikförsäkringen när*

*1. den skadelidande har sin stadigvarande bostad i det EES-land där representanten är bosatt eller etablerad,*

*2. det fordon vars försäkring skall tas i anspråk är försäkrat och normalt hemmahörande i något annat EES-land och*

*3. skadan har inträffat i något annat EES-land eller land som ingår i systemet med grönt kort.*

*Regeringen eller den myndighet*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65, Celex 32000L0026).



*som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor beträffande skaderegleringsrepresentanter och föreskrifter om underrättelseskyldighet.*

#### 28 §

*Om en skadelidande som har sin stadigvarande bostad här i landet har anmält ett sådant försäkringsfall som avses i 27 § andra stycket 2 och 3 till försäkringsgivaren eller dennes skaderegleringsrepresentant här utan att få ett motiverat besked om ersättning, svarar de försäkringsgivare som avses i 16 § solidariskt för ersättningen när det har gått tre månader sedan anmälan gjordes. Samma ersättningsansvar gäller om försäkringsgivaren inte har någon skaderegleringsrepresentant här. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om den skadelidande vidtar rättsliga åtgärder mot försäkringsgivaren.*

*Om fordonet är försäkringspliktigt men saknar trafikförsäkring, har försäkringsgivarna samma ersättningsansvar för skadan som avses i första stycket. Om fordons identitet inte kan fastställas, svarar försäkringsgivarna solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått från försäkringen. Vad som sägs i detta stycke gäller även om fordonet inte är normalt hemmahörande i ett EES-land men försäkringsfallet har inträffat i ett EES-land.*

*Skaderegleringen skall påbörjas senast två månader efter det att ärendet anmäldes till de försäkringsgivare som avses i 16 §. Skaderegleringen skall avbrytas, om försäkringsgivaren eller skaderegleringsrepresentanten lämnar ett motiverat besked om ersättning. Vad som sägs om skadereglering i 37 § första stycket och 38 § kon-*

*sumentförsäkringslagen (1980:38) skall tillämpas också på skadereglering enligt denna paragraf. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skaderegleringen och föreskrifter om underrättelseskyldighet.*

#### 29 §

*Den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § skall informera en skadelidande om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett fordon som är normalt hemmahörande i Sverige, vem som är försäkringsgivarens skaderegleringsrepresentant och vem som äger fordonet. För fordon som har undantagits från skyldighet att ha trafikförsäkring skall uppgift lämnas om vem som ansvarar i stället för en försäkringsgivare.*

*Motsvarande information skall lämnas också om fordon som är normalt hemmahörande i ett annat EES-land, i den mån trafikförsäkringsföreningen har tillgång till uppgifterna.*

#### 33 §

I fall som avses i 16 § företräds försäkringsanstalterna i ärende om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken anstalterna är medlemmar. För visst ärende eller för viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av anstalterna att företräda de övriga.

I fall som avses i 16 § företräds försäkringsanstalterna i ärende om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken anstalterna är medlemmar. *Detta gäller även ärenden enligt 28 §.* För visst ärende eller för viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av anstalterna att företräda de övriga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

#### 34 §<sup>2</sup>

Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt, har trafikförsäkringsfö-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:562.

reningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon. Förhöjning av premien på grund av omständigheter som ger anledning att anta att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om det finns sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift tas ut med tvåhundra kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 28 § första stycket.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 31 § första stycket.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer i fråga om 28 och 33 §§ och i övrigt den 20 januari 2003.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Bilaga 3

Häri genom föreskrivs att 2 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Bestämmelserna i 33 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599), vägtrafikkungörelsen (1972:603), kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488) eller körkortsförordningen (1998:980) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

### *Föreslagen lydelse*

#### 2 §<sup>1</sup>

Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599), vägtrafikkungörelsen (1972:603), kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488) eller körkortsförordningen (1998:980) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

---

Denna lag träder i kraft den 20 januari 2003.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1998:981.

### 1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring skall ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

I fråga om motortävlingsförsäkring tillämpas i övrigt 17–19, 28 och 29 §§ trafikskadelagen (1975:1410). Härvid skall vad som sägs om avtal om trafikförsäkring och trafikskadeersättning i stället avse avtal om motortävlingsförsäkring respektive ersättning från sådan försäkring.

#### *Föreslagen lydelse*

##### 10 §

I fråga om motortävlingsförsäkring tillämpas i övrigt 17–19, 31 och 32 §§ trafikskadelagen (1975:1410). Härvid skall vad som sägs om avtal om trafikförsäkring och trafikskadeersättning i stället avse avtal om motortävlingsförsäkring respektive ersättning från sådan försäkring.

---

Denna lag träder i kraft den 20 januari 2003.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Hovrätten över Skåne och Blekinge, Falu tingsrätt, Datainspektionen, Kammarkollegiet, Konsumentverket, Kommerskollegium, Tullverket, Finansinspektionen, Vägverket, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikskadenämnden, Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Försäkringsförbund, Försäkringsjuridiska Föreningen, Motor-männens Riksförbund.

Föreningen Svenskt Näringsliv, Svenska Försäkringsföreningen och Svenska Kommunförbundet har beretts tillfälle att avge yttrande men avstått från att yttra sig.

<i>Bestämmelser i direktivet</i>	<i>Motsvarande eller närmast motsvarande bestämmelser i gällande rätt eller i förslaget till ändringar i trafikskadelagen</i>
Artikel 1.1 första stycket	27 § andra stycket och 28 § första stycket första meningen
Artikel 1.1 andra stycket	27 § andra stycket 3 och 28 § första stycket första meningen
Artikel 1.2	27 § andra stycket 2 och 28 § första stycket första meningen
Artikel 1.3	28 § andra stycket tredje meningen
Artikel 2	Ingen direkt motsvarighet
Artikel 3	8-17 §§ trafikskadelagen
Artikel 4.1	27 § första stycket
Artikel 4.2	Ingen motsvarighet <sup>1</sup> (jfr dock 27 § första stycket)
Artikel 4.3	Ingen motsvarighet (jfr dock 27 § första stycket)
Artikel 4.4 första meningen	Ingen motsvarighet
Artikel 4.4 andra meningen	18 § trafikskadelagen
Artikel 4.5 första meningen	27 § andra stycket
Artikel 4.5 andra meningen	27 § tredje stycket. De föreskrifter som anses nödvändiga kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer
Artikel 4.6 a och artikel 4.6 b första meningen	27 § tredje stycket. De föreskrifter som anses nödvändiga kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer
Artikel 4.6 b andra meningen	3 § första stycket räntelagen
Artikel 4.7	Ingen motsvarighet
Artikel 4.8	Ingen motsvarighet
Artikel 5.1	29 § första stycket. De föreskrifter som anses nödvändiga kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer
Artikel 5.2	27 § tredje stycket. De föreskrifter som anses nödvändiga kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer
Artikel 5.3 första stycket a och c	29 § första stycket
Artikel 5.3 första stycket b	Ingen motsvarighet (ej nödvändigt för att identifiera ett ansvarigt försäkringsbolag)
Artikel 5.3 andra stycket	29 § andra stycket förutsätter ett

<sup>1</sup> I de fall "ingen motsvarighet" antecknats är bedömningen att ingen genomförandeåtgärd i form av lagstiftning behövs.

	sådant samarbete mellan informationscentrum som anges i artikeln
Artikel 5.4 första stycket	29 § första stycket första meningen
Artikel 5.4 andra stycket	29 § första stycket andra meningen
Artikel 5.5	Personuppgiftslagen
Artikel 6.1 a	28 § första stycket första meningen
Artikel 6.1 b första meningen	28 § första stycket andra meningen
Artikel 6.1 b andra meningen	Ingen direkt motsvarighet. Följer dock av 28 § första stycket första meningen.
Artikel 6.1 b tredje meningen	28 § första stycket tredje meningen
Artikel 6.1 andra stycket	28 § tredje stycket
Artikel 6.1 andra stycket andra meningen	28 § fjärde stycket
Artikel 6.2	Ingen motsvarighet (skall regleras i avtal mellan skadeersättningsorganen)
Artikel 6.3	Ikraftträdandebestämmelsen
Artikel 7 första och andra meningen	28 § andra stycket
Artikel 7 tredje meningen	Ingen motsvarighet (skall regleras i avtal mellan skadeersättningsorganen)
Artikel 8	De föreskrifter som anses nödvändiga kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (verkställighetsföreskrifter)
Artikel 9	Ingen motsvarighet
Artikel 10	Ikraftträdandebestämmelsen
Artikel 11	Ingen motsvarighet
Artikel 12	19 kap. försäkringsrörelselagen
Artikel 13	Ingen motsvarighet