

Lagrådsremiss

Trafikförsäkringsfrågor m.m.

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 februari 2007

Beatrice Ask

Thomas Utterström
(Justitiedepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Lagrådsremissen innehåller förslag till ändringar i trafikskadelagen (1975:1410) och i lagstiftningen för svenska och utländska försäkringsgivare. Förslagen syftar till att genomföra EG:s femte direktiv om motorfordonsförsäkring.

Ändringarna innebär att det blir enklare att få försäkringsskydd för den som vill importera ett motorfordon till Sverige från ett annat EES-land. En svensk försäkringsgivare och en EES-försäkringsgivare som driver verksamhet i Sverige skall få meddela försäkring för fordonet redan innan det införs till Sverige. Köparen skall alltså inte längre behöva skaffa en särskild korttidsförsäkring i det land där fordonet är registrerat.

Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivaren att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning och att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall.

I lagrådsremissen föreslås också vissa ändringar som rör rättsskydds-försäkring. Den försäkrade skall få större möjligheter att själv välja ombud. Vidare skall det i försäkringsavtalet informeras om de möjligheter som finns för den försäkrade att få tvister med försäkringsgivaren prövade.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 11 juni 2007.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).....	8
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal.....	10
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring	11
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensions- instituts verksamhet i Sverige	12
3	Ärendet och dess beredning.....	14
4	Nuvarande förhållanden	14
5	Tidigare direktiv om motorfordonsförsäkring.....	16
6	Skadeförsäkringsdirektiven	17
7	Det femte direktivet om motorfordonsförsäkring.....	18
8	Genomförande av EG:s femte direktiv om motorfordons- försäkring.....	25
8.1	Underlättande av import av fordon mellan medlemsstaterna.....	25
8.2	Undantag från kravet på trafikförsäkring.....	27
8.3	Motiverat besked om ersättning och intyg om skade- fall	29
8.4	Direktivets bestämmelser i övrigt	30
9	Rättsskyddsförsäkring	34
10	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	36
11	Kostnader.....	37
12	Författningskommentar	37
12.1	Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	37
12.2	Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).....	39
12.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal.....	40
12.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring	42
12.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensions- instituts verksamhet i Sverige	43
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv	45
Bilaga 2	Rådets direktiv 87/344/EEG.....	59

Bilaga 3	Sammanfattning av promemorians lagförslag (Ds 2006:12).....	66
Bilaga 4	Författningsförslag (Ds 2006:12)	70
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna	88

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 försäkringsrörelselagen (1982:713),
3. lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal,
4. lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättskyddsförsäkring,
5. lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

2 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)² dels att 5 och 27 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 17 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §³

Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det av regeringen, samt

2. en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt första stycket 1 kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan medge motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här som avses i första stycket 2. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen (1982:713) eller 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänste-

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 149, 11.6.2005 s. 14. Celex 32005L0014).

² Lagen omtryckt 1994:43.

³ Senaste lydelse 2005:1126.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. *Ytterligare* föreskrifter om villkor *beträffande* representanter får *meddelas* av regeringen eller, *efter regeringens bemyndigande*, *Finansinspektionen*.

pensionsinstituts verksamhet i Sverige. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom *någon* annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. *Regeringen* eller *den myndighet som regeringen bestämmer* får *meddela ytterligare* föreskrifter om villkor *för sådana* representanter.

17 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får *meddela föreskrifter om skyldighet*

1. *för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning och*

2. *för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall.*

27 §⁴

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.

Den som enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen (1982:713) eller 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige 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 är bosatt 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.

Denna lag träder i kraft den 11 juni 2007.

⁴ Senaste lydelse 2002:343.

2.2 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen (1982:713)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

9 a §²

Med ett kvalificerat innehav avses enligt denna lag ett direkt eller indirekt ägande i ett företag, om innehavet representerar tio procent eller mer av kapitalet eller av samtliga röster eller annars möjliggör ett väsentligt inflytande över ledningen av företaget.

För skadeförsäkring avses enligt denna lag med land där risken är belägen

1. när försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, det land som egendomen är belägen i,

2. när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, det land där registreringen skall ske,

2. när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, det land där fordonet är registrerat, utom i det fall som avses i punkt 3,

3. när ett fordon som är registrerat i ett EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, det land till vilket fordonet skall införas,

3. när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

4. när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

4. i andra fall än de som omfattas av 1–3, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

5. i andra fall än de som omfattas av 1–4, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

För livförsäkring avses enligt denna lag med land där åtagandet skall fullgöras, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäk-

¹ Lagen omtryckt 1995:1567.

² Senaste lydelse 1995:779.

ringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

Denna lag träder i kraft den 11 juni 2007.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Med EES-stat där risken är belägen avses i denna lag

a) när försäkringen avser antingen byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, den EES-stat i vilken egendomen är belägen,

b) när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, den EES-stat där *registreringen har skett*,

b) när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, den EES-stat där *fordonet är registrerat, utom i det fall som avses i c)*,

c) när ett fordon som är registrerat i en EES-stat köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i en annan EES-stat, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, den stat till vilken fordonet skall införas,

c) när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, den EES-stat där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

d) när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, den EES-stat där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

d) i andra fall än de som uttryckligen omfattas av a – c, om försäkringstagaren är en fysisk person, den EES-stat där han har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, den EES-stat där det driftställe som avtalet gäller för är beläget.

e) i andra fall än de som uttryckligen omfattas av a – d, om försäkringstagaren är en fysisk person, den EES-stat där han har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, den EES-stat där det driftställe som avtalet gäller för är beläget.

1. Denna lag träder i kraft den 11 juni 2007.

2. I fråga om försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

dels att 3 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 5 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse *här i landet*, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. *Denna rätt får inskränkas endast om valet av en viss person skulle medföra avsevärt ökade kostnader som inte är motiverade av den rättsliga angelägenhetens beskaffenhet eller omfattning.* Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

Föreslagen lydelse

3 §

Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse *i Sverige*, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

Ett avtalsvillkor som i jämförelse med första stycket är till nackdel för den försäkrade är utan verkan mot denne.

5 §

I försäkringsavtalet skall det anges vilka möjligheter som finns för den försäkrade att få en tvist med försäkringsgivaren prövad.

1. Denna lag träder i kraft den 11 juni 2007.

2. I fråga om försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet och inte har förnyats därefter gäller äldre bestämmelser. Har förnyelse skett efter ikraftträdandet, gäller de nya bestämmelserna.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §²

Med skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige avses

1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,

2. risk som är hänförlig till ett fordon som *har registrerats* i Sverige,

2. risk som är hänförlig till ett fordon som *är registrerat* i Sverige *utom*, när fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning,

3. risk som är hänförlig till ett fordon som *är registrerat* i ett annat EES-land än Sverige och som köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning,

3. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

4. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När det gäller livförsäkring anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras om, i det fall då försäkringstagaren är en fysisk person, denne har sin vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2005:1123.

² Senaste lydelse 2005:1123.

När det gäller tjänstepensionsförsäkring anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till EES-försäkringsgivaren, har sitt etableringsställe i Sverige.

När det gäller tjänstepension anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till det utländska tjänstepensionsinstitutet, har sitt etableringsställe i Sverige.

Denna lag träder i kraft den 11 juni 2007.

3 Ärendet och dess beredning

Bestämmelser om trafikförsäkring och trafikskadeersättning finns i bl.a. trafikskadelagen (1975:1410) och trafikförsäkringsförordningen (1976:356). Vissa av bestämmelserna genomför de EG-regler som finns om trafikförsäkring (i direktiven används begreppet motorfordonsförsäkring).

Det finns sedan tidigare fyra EG-direktiv om motorfordonsförsäkring. Den 11 maj 2005 antogs ett nytt femte direktiv (Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/166/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon). Direktivet, som liksom de tidigare omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet), finns i *bilaga 1*.

I departementspromemorian Trafikförsäkringsfrågor m.m. (Ds 2006:12) har övervägts hur direktivet bör genomföras i svensk rätt. Med anledning av ett motiverat yttrande från EU-kommissionen om genomförandet av rådets direktiv 87/344/EEG den 22 juni 1987 om samordning av lagar och andra författningar angående rättsskyddsförsäkring behandlas i promemorian vidare frågor som rör rättsskyddsförsäkring. Direktivet finns i *bilaga 2*.

I promemorian behandlas också vissa frågor om jämkning av trafikskadeersättning, trafikförsäkringsavgift och motortävlingsförsäkring. Dessa frågor tas dock inte upp i lagrådsremissen.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2006/5544/L2).

4 Nuvarande förhållanden

Obligatorisk trafikförsäkring

För att åstadkomma ett effektivt skydd för de skadelidande är trafikförsäkring obligatorisk för i stort sett alla motordrivna fordon. Trafikförsäkring skall finnas för motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda samt för andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet (2 § trafikskadelagen). Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Staten är dock inte skyldig att ha trafikförsäkring för sina fordon. Om någon trafikförsäkring inte har tecknats, ersätts skadan av staten.

Trafikförsäkringen är utformad så att den garanterar att ersättning betalas även om fordonets ägare inte har betalat sin premie. Detsamma gäller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan. I sådana fall svarar samtliga försäkringsgivare som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring genom Trafikförsäkringsföreningen solidariskt för ersättningen (16 § trafikskadelagen).

Vem får meddela trafikförsäkring?

Trafikförsäkring får meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det (koncession) enligt försäkringsrörelselagen (1982:713). För utländska försäkringsgivare finns särskilda bestämmelser i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige. Ett företag som har sitt säte i ett annat land inom EES och som i sitt hemland har tillstånd att driva försäkringsrörelse kan driva verksamhet här i landet antingen genom en sekundäretablering eller genom gränsöverskridande verksamhet. Ett företag med säte utanför EES har också möjlighet att driva försäkringsverksamhet i Sverige, genom en generalagentur eller en filial här i landet. För att få göra det krävs tillstånd enligt 1998 års lag.

Vid gränsöverskridande verksamhet skall det utländska företaget ha en representant i Sverige. Representanten skall vara bosatt här eller vara en svensk juridisk person. Företaget skall utfärda en fullmakt för representanten att företräda företaget och att tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda företaget vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring (5 § andra stycket trafikskadelagen).

Vilka skador täcks?

Trafikförsäkringen täcker bara vissa skador. Vid personskada ersätts dels föraren och andra som skadas i fordonet, dels personer som skadas utanför fordonet, t.ex. cyklister och fotgängare. Ersättning utgår oberoende av vållande. Vid sakskada ersätts bara skador som drabbar annan än fordonsägaren, dock med vissa undantag (10 § och 11 §§ första stycket trafikskadelagen).

Trafikskadeersättning beräknas efter samma grunder som skadestånd. Det innebär att skadan skall täckas fullt ut och att ersättning skall ges inte bara för ekonomisk skada utan även för ideell skada. Ersättning som har betalats från annat håll skall i vissa fall räknas av. Avräkning sker efter samma principer som när det gäller skadestånd, dvs. för bl.a. sjukpenning och annan ersättning från socialförsäkringen.

Internationella förhållanden

Trafikförsäkringen täcker skador som uppkommer i följd av trafik här i landet. Vidare täcks skador som i följd av trafik utomlands med ett här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige (8 § trafikskadelagen).

Särskilda bestämmelser finns för skador som uppkommer i andra EES-länder. Trafikförsäkringen täcker ersättning som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit skall omfattas av en obligatorisk motorfordonsförsäkring (38 §). En försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige skall utse en skaderegleringsrepresentant i varje annat land inom EES. Den som inte är bosatt i Sverige och som drabbas av en trafikskada här som skall ersättas av en svensk försäkringsgivare skall från hemlandet kunna begära ersättning från

företagets representant i detta land (27 § trafikskadelagen). Motsvarande ordning gäller för den som är bosatt i Sverige och som råkar ut för en trafikskada i ett annat EES-land. Ersättning skall då kunna begäras från den utländska försäkringsgivarens representant i Sverige. Om företaget inte inom viss tid lämnar ett motiverat besked om ersättning, kan den skadelidande i stället få skadan ersatt av Trafikförsäkringsföreningen (28 § trafikskadelagen).

5 Tidigare direktiv om motorfordonsförsäkring

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). Enligt direktivet skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att alla motorfordon som normalt hör hemma inom landet skall omfattas av en trafikförsäkring. Försäkringen skall även täcka skador som orsakas i andra medlemsstater. Ett särskilt organ i varje medlemsstat skall garantera att det sker skadereglering avseende olyckshändelser inom dess territorium orsakade av fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium.

Direktivet medförde ändringar i bl.a. 38 § trafikskadelagen (prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7).

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) föreskrivs att den försäkring som avses i det första direktivet skall omfatta både person- och sakskada och täcka vissa angivna ersättningsbelopp. Varje land skall inrätta ett organ med uppgift att ersätta skador som orsakas av oidentifierade eller oförsäkrade fordon.

Direktivet krävde inga lagändringar. Enligt svensk rätt utgick trafikskadeersättning redan sedan tidigare för person- och sakskada med belopp som täckte vad som föreskrevs i direktivet. Genom Trafikförsäkringsföreningen och dess verksamhet ansågs det finnas ett organ med sådana uppgifter som direktivet förutsätter (angiven prop. och angivet bet.).

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) skall medlemsstaterna se till att samma premie täcker hela gemenskapens territorium. Premien skall tillförsäkra det skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess

lagstiftning eller det skydd som krävs enligt lagen i den stat där fordonet är normalt hemmahörande om detta är högre.

Direktivet har genomförts genom ändringar i 14 och 38 §§ trafikskadelagen (angiven prop. och angivet bet.).

Det fjärde direktivet

Syftet med det fjärde direktivet (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) är att stärka skyddet för den som råkar ut för en trafikskada i ett annat land än det där den skadelidande är bosatt. Direktivet skall göra det enklare att begära och få ersättning från en trafikförsäkring.

Enligt direktivet skall alla företag som meddelar trafikförsäkring utse skaderegleringsrepresentanter i övriga EES-länder. Representanten skall ha rätt att på företagets vägnar reglera sådana anspråk som omfattas av direktivet. Från särskilda informationscentrum i varje medlemsland skall en skadelidande få den information som behövs för att skaderegleringen skall kunna påbörjas, bl.a. om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är företagets skaderegleringsrepresentant.

I direktivet finns också bestämmelser om att varje medlemsstat skall inrätta ett organ (skadeersättningsorgan) som kan träda in och ansvara för skaderegleringen om det inte utsetts någon skaderegleringsrepresentant eller försäkringsgivaren inte svarar på ett framställt krav.

Direktivet har genomförts i bl.a. 27–29 §§ trafikskadelagen samt 17 och 18 §§ trafikförsäkringsförordningen (prop. 2001/02:133 och bet. 2001/02:LU31).

6 Skadeförsäkringsdirektiven

De centrala EG-reglerna för skadeförsäkringsverksamhet finns i de direktiv som benämns första, andra och tredje skadeförsäkringsdirektiven (73/239/EEG, 88/357/EEG och 92/49/EEG).

Av det första direktivet följer att varje medlemsstat skall ställa upp krav på auktorisation för att ett försäkringsföretag som etablerar ett huvudkontor inom en medlemsstats territorium skall få driva försäkringsrörelse där. I direktivet anges också i vilka företagsformer som försäkringsverksamhet kan bedrivas i de olika medlemsstaterna. Vidare uppställs villkor för auktorisation och anges vilka krav som skall uppfyllas av den som vill etablera en filial i ett annat medlemsland.

I det andra direktivet ges företag som är etablerade i en medlemsstat möjlighet att försäkra risker som är belägna i andra medlemsstater (gränsöverskridande verksamhet). Företaget måste då iaktta den särskilda ordning som anges i direktivet, dvs. bland annat underrätta behörig myndighet i hemlandet (artikel 14). I direktivet finns också bestämmelser om tillämplig lag för försäkringsavtal som avser bl.a. registreringspliktiga fordon (artikel 8).

Det tredje direktivet syftar till att genomföra principen om en enda auktorisation och om hemlandstillsyn. Principen om en enda auktorisation innebär att en försäkringsgivare har möjlighet att med stöd av auktorisationen i sitt hemland driva försäkringsverksamhet inom hela EU.

7 Det femte direktivet om motorfordonsförsäkring

Allmänt om direktivet

I maj 2001 lämnade Europaparlamentets utskott för rättsliga frågor och den inre marknaden förslag till en resolution med rekommendation om innehållet i ytterligare ett direktiv om motorfordonsförsäkring. Parlamentet ställde sig bakom betänkandet, och i en resolution som antogs i juli 2001 uppmanades kommissionen att lämna förslag till ett femte direktiv om trafikförsäkring i enlighet med rekommendationerna i betänkandet. Kommissionen beslutade år 2002 ett förslag till direktiv i huvudsaklig överensstämmelse med resolutionen (KOM [2002] 244 SLUTLIG). Förslaget antogs av Europaparlamentet och rådet år 2005 (se bilaga 1 till lagrådsremissen).

Det övergripande syftet med direktivet är att stärka den skadelidandes möjligheter att få ersättning från en trafikförsäkring. De fyra tidigare direktiven har ändrats i flera olika avseenden. Ändringar har också gjorts i det andra skadeförsäkringsdirektivet.

Fordon med tillfälliga registreringsskyltar

Flera av bestämmelserna i de tidigare direktiven om motorfordonsförsäkring anknyter till uttrycket territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande. Enligt det första direktivet skall med detta uttryck förstås den stat med vars registreringsskylt fordonet är försett (artikel 1.4). I det femte direktivet förtydligas att detta gäller oavsett om registreringsskylten är permanent eller tillfällig (artikel 1.1 a). Bakgrunden till ändringen är att det har visat sig svårt att i vissa fall teckna en trafikförsäkring för fordon med tillfälliga registreringsskyltar.

Fordon med falska registreringsskyltar

De skador som ett motorfordon från en medlemsstat orsakar i en annan medlemsstat skall enligt de tidigare direktiven ersättas av garantifonden i den stat där olyckan inträffade. Den garantifond som har betalat ut ersättningen har sedan enligt ett avtal mellan garantifonderna i de olika medlemsstaterna rätt att kräva tillbaka beloppet av garantifonden i den stat där det fordon som orsakat olyckan normalt hör hemma. Kostnaden skall alltså slutligen bäras av garantifonden i den stat där registreringsskylten utfärdats. Just när det gäller fordon som saknar skylt eller har en skylt som inte längre motsvarar fordonet har detta ansetts mindre

lämpligt, eftersom fordonet sällan har någon närmare anknytning till det landet där skylten utfärdats. För att undvika en sådan effekt skall enligt det nya direktivet kostnaderna stanna på garantifonden i den stat där skadan inträffat (artikel 1.1 b).

Kontroll av trafikförsäkring vid inresa till en medlemsstat

Grönt kort är ett internationellt försäkringsbevis. Inom det s.k. gröna kortsystemet, som har varit i kraft sedan år 1953, har länderna avtalat om ömsesidig giltighet av trafikförsäkringen. Utgångspunkten är att motorfordon från ett land som omfattas av systemet skall kunna tillfälligt användas i trafik i ett annat land som omfattas utan att försäkring tecknas där. Om fordonet orsakar en skada i det senare landet, skall ersättning betalas av ett särskilt utsett organ (trafikförsäkringsbyrån) i det land där skadan inträffat enligt där gällande regler. Den betalande byrån har sedan rätt att kräva tillbaka ersättningen från trafikförsäkringsbyrån i fordonets hemland eller direkt från det företag som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Inom EU ansågs att systemet med grönt kort var ett hinder mot den fria rörligheten för fordon och personer. Det första direktivet om motorfordonsförsäkring går därför ut på att kravet på grönt kort skall avskaffas när det gäller fordon från en medlemsstat som förs in i en annan medlemsstat. I stället har avtal träffats mellan medlemsstaternas trafikförsäkringsbyråer om att varje byrå garanterar skadereglering enligt det landets lag för skador som orsakas av fordon från andra medlemsstater. Eftersom detta förutsätter att alla fordon är trafikförsäkrade, föreskrivs en sådan försäkringsplikt i det första direktivet. För fordon från länder utanför EES-området måste grönt kort kunna visas upp vid färd in i EES och Schweiz. Om ett sådant kort inte kan visas upp, skall en gränsförsäkring tecknas genom Tullverkets försorg.

Enligt den tidigare lydelsen av det första direktivet skall medlemsstaterna avstå från att kontrollera innehav av trafikförsäkring för fordon som normalt hör hemma i en annan medlemsstat (artikel 2.1 första stycket). Medlemsstaterna skall också avstå från att kontrollera sådan försäkring avseende fordon som är normalt hemmahörande i ett tredje land och som passerar in på deras territorium från en annan medlemsstat. Stickprovskontroller får dock göras (artikel 2.1 andra stycket i första direktivet).

I det femte direktivet förtydligas att medlemsstaterna, både för fordon från EU och tredje land, får utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar under förutsättning att de genomförs på ett sätt som inte är diskriminerande och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll (artikel 1.2). Vissa följdändringar har gjorts i det fjärde direktivet. De informationscentrum som omfattas av det fjärde direktivet skall inte längre behöva förmedla uppgifter om gröna kort och gränsförsäkringsbevis (artikel 5.3 i femte direktivet).

Undantag från kravet på trafikförsäkring

Kravet på trafikförsäkring i det första direktivet gäller inte undantagslöst. Undantag får göras för vissa fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata (artikel 4 a). Om möjligheten utnyttjas, skall medlemsstaten vidta åtgärder för att säkerställa att ersättning för skador som orsakas i andra medlemsstater av oförsäkrade fordon ändå betalas. Undantag får vidare göras för särskilda slags fordon (artikel 4 b). När ett sådant fordon passerar in på en annan medlemsstats territorium, skall den staten ha rätt att begära att fordonet omfattas av ett grönt kort eller att det tecknas en gränsförsäkring enligt bestämmelserna i den medlemsstaten. Listor över de personer och fordon som undantagits skall upprättas av medlemsstaterna och överlämnas till övriga medlemsstater och kommissionen.

I det femte direktivet ändras regleringen i vissa avseenden. När det gäller undantaget för vissa personer skall ersättningsansvaret omfatta också skada som orsakats inom det egna territoriet. Det förtydligas att den lista som medlemsstaten upprättar skall innehålla uppgift om de myndigheter eller organ som ansvarar för ersättningen. Listan skall offentliggöras av kommissionen. (artikel 1.3 a). Vidare skall sådana särskilda fordon som undantagits från försäkringsplikten behandlas som oförsäkrade. Garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade skall ersätta skadan, och sedan kunna kräva tillbaka beloppet från garantifonden i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande (artikel 1.3 b). Ändringen har motiverats av att sådana gränskontroller som tillåtits genom direktivet inte längre är tillåtna vid gemenskapens inre gränser till följd av Schengenavtalet. Fem år efter ikraftträdandet skall medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet och den praktiska tillämpningen av ändringen. Kommissionen skall därefter vid behov lägga fram förslag om att ersätta eller upphäva undantaget.

Ersättningsbelopp

Genom det femte direktivet höjs de belopp som en trafikförsäkring minst måste omfatta (artikel 2.2). För personskador höjs beloppet från 350 000 euro till 1 000 000 euro för varje skadelidande. När flera skadelidande är inblandade i en och samma skadehändelse har medlemsstaterna rätt att fastställa ett högsta sammanlagt belopp. Detta höjs från 500 000 euro till 5 000 000 euro. För saksador höjs beloppet från 100 000 euro till 1 000 000 euro. Detta gäller liksom tidigare för varje skadehändelse, dvs. oavsett antalet skadelidande.

Bestämmelserna om ersättningsbelopp behöver inte vara genomförda vid samma tid som direktivet i övrigt. Senast två och ett halvt år efter det att direktivet skall vara genomfört skall medlemsstaterna höja de nationella ersättningsnivåerna till åtminstone hälften av de föreskrivna beloppen. Full anpassning i denna del skall ske senast fem år efter tiden för direktivets genomförande.

De ersättningsbelopp som direktivet föreskriver skall ses över vart femte år med hänsyn till eventuella förändringar i det europeiska konsumentprisindexet (EKPI). Den första översynen skall göras fem år efter ikraftträdandet. Beloppen skall justeras automatiskt och höjas med den

procentuella förändringen av EKPI för den aktuella perioden, dvs. de fem år som föregår översynen, och avrundas uppåt till närmaste 10 000-tal euro. Kommissionen skall meddela de justerade beloppen till Europaparlamentet och rådet och se till att de offentliggörs.

Sakskador orsakade av oidentifierade fordon

Hittills har medlemsstaterna kunnat begränsa eller helt utesluta rätten till trafikskadeersättning för sakskada som orsakats av oidentifierade fordon. Genom det femte direktivet inskränks den möjligheten (artikel 2.6). Om ersättning har betalats ut för ”betydande personskada” till någon skadelidande vid samma skadehändelse, får ersättning inte uteslutas för sakskada med motiveringen att fordonet inte identifierats. Det får dock föreskrivas en självrisk om högst 500 euro.

Den tidigare möjligheten att helt utesluta ersättning för sakskada har motiverats med den risk för bedrägeri som finns i dessa fall. Att möjligheten har begränsats beror på klagomål om att vissa medlemsstater vägrat att betala ersättning för sakskada trots att omständigheterna i det enskilda fallet var sådana att bedrägeri kunde uteslutas.

Bestämmelser om EES-försäkringsgivare

Som har nämnts i avsnitt 6 skall en försäkringsgivare som driver gränsöverskridande verksamhet ha en representant i den stat där verksamheten bedrivs. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot den skadelidande företräda företaget och att själv eller genom annan tala och svara för denne angående försäkringsfall (artikel 12 a i det andra skadeförsäkringsdirektivet). En sådan representant har hittills inte fått bedriva direkt försäkringsrörelse. Genom det nya direktivet gäller inte längre denna begränsning (artikel 3).

Passagerares försäkringsskydd när föraren varit påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel

Enligt det nya direktivet skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att lagbestämmelser eller villkor i försäkringsavtal skall anses ogiltiga som undantar en passagerare från försäkringsskydd på grund av att denne visste eller borde ha vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel (artikel 4.1). Bestämmelsen syftar inte till att harmonisera medlemsstaternas lagstiftning om civilrättsligt ansvar. Medlemsstaterna är alltså fria att i nationell lagstiftning bestämma om och i så fall på vilket sätt ett sådant ansvar skall vara förutsättning för att ersättning ur en trafikförsäkring alls skall utgå. När förutsättningar för ett sådant ansvar är uppfyllda, skall det dock omfattas av försäkringen (se skäl 15 till direktivet).

Utvidgning av kretsen ersättningsberättigade

Hittills har direktiven om motorfordonsförsäkring endast inneburit en skyldighet för medlemsstaterna att införa regler om försäkring som

täcker skada som drabbar passagerare i de fordon som är trafikförsäkringspliktiga. Något försäkringsskydd för föraren eller dem som skadas utanför de försäkringspliktiga fordonen har alltså inte föreskrivits.

Genom det femte direktivet införs nu till viss del ett sådant skydd. Enligt direktivet skall trafikförsäkringen omfatta även person- och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, har rätt till ersättning i enlighet med nationell civilrätt (artikel 4.2).

Försäkringens giltighet vid tillfällig vistelse utomlands

Enligt det tredje direktivet om motorfordonsförsäkring skall en trafikförsäkring som tecknas i en medlemsstat omfatta hela gemenskapens territorium. I det femte direktivet klargörs att detta gäller även under perioder när fordonet befinner sig i andra medlemsstater (artikel 4.3). Bestämmelsen har införts mot bakgrund av att vissa försäkringsgivare tillämpar avtalsbestämmelser som innebär att försäkringsavtalet upphör att gälla om fordonet har varit i en annan medlemsstat under viss tid. Det förekommer också att försäkringstagaren måste underrätta försäkringsgivaren när fordonet har varit utomlands under viss tid så att premien kan justeras. Om en sådan underrättelse inte lämnas, har avtalet kunnat sägas upp.

Underlättande av import av fordon mellan medlemsstaterna

Som har nämnts i avsnitt 6 innebär det andra skadeförsäkringsdirektivet att en försäkringsgivare från en medlemsstat genom gränsöverskridande verksamhet får försäkra risker som är belägna i andra medlemsstater. I direktivet definieras begreppet medlemsstat där risken är belägen. När försäkringen avser ett fordon, är risken belägen i den stat där registrering har skett. Om någon som bor i en medlemsstat importerar ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat, innebär detta att en försäkringsgivare i köparens hemland inte utan vidare får meddela försäkring för fordonet innan det har registrerats i det landet. I praktiken är köparen ofta hänvisad till att skaffa en särskild korttidsförsäkring i den stat där fordonet är registrerat vid köpet. Detta har visat sig vara både dyrt och krångligt.

För att underlätta import av fordon mellan medlemsstaterna görs i det nya direktivet ett undantag från det andra skadeförsäkringsdirektivet. När ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, skall den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter det att köparen accepterat mottagandet av fordonet, för en period av 30 dagar, trots att fordonet inte är registrerat där (artikel 4.4). Det innebär att en försäkringsgivare med säte i införselmedlemsstaten eller en försäkringsgivare från en annan medlemsstat som driver verksamhet i införselmedlemsstaten får meddela försäkring för fordonet redan i samband med köpet, trots att företaget inte driver verksamhet i den medlemsstat där fordonet är registrerat. För försäkringsavtal som avser registreringspliktiga fordon och som inte är obligatoriska påverkas också bedömningen av vilket lands lag som är tillämplig på försäkringsavtalet. Vidare

påverkas möjligheten att ta ut indirekta skatter och skattelikhande avgifter på försäkringspremier.

I det nya direktivet regleras också ansvaret för skador som orsakas av oförsäkrade fordon. Om ett oförsäkrat fordon är inblandat i en olycka under de 30 dagarna, skall garantifonden i införselmedlemsstaten ha ett slutligt ansvar för ersättningen till den skadelidande. Om en olycka inträffar i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller i någon annan medlemsstat, skall garantifonden där betala ut ersättning till den skadelidande. Detta organ skall sedan i sin tur kunna få beloppet ersatt av garantifonden i införselmedlemsstaten.

Intyg om skadefall

I syfte att underlätta för försäkringstagare att byta försäkringsbolag skall försäkringstagaren enligt det femte direktivet ha rätt att av försäkringsgivaren begära ett intyg om ersättningskrav som framställts eller om frånvaron av sådana krav (artikel 4.4). Skyldigheten skall gälla för åtminstone de senaste fem åren av försäkringsavtalet. Intyget skall lämnas inom femton dagar från det att intyget begärs.

Självrisk

Hittills har det inte funnits något hinder i gemenskapslagstiftningen för försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring att tillämpa bestämmelser om självrisk. Enligt det femte direktivet får någon självrisk inte gälla i förhållande till den skadelidande (artikel 4.4). Som har nämnts får dock en självrisk om högst 500 euro oberoende av detta tillämpas i fråga om ersättning för skador orsakade av oidentifierade fordon.

Direktkrav

I direktivet klargörs att varje medlemsstat skall se till att skadelidande vid olyckor som omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen har rätt att rikta anspråk direkt mot försäkringsgivaren (artikel 4.4). Den skadelidande skall alltså inte först behöva rikta ett anspråk mot den som kan vara skyldig att betala ersättning på skadeståndsrättslig grund.

Motiverat besked om ersättning

I det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring finns bestämmelser om underrättelse om skadereglering när en skada inträffat i ett annat land än det där den skadelidande är bosatt. Försäkringsgivaren eller dess skaderegleringsrepresentant skall reagera inom tre månader från den dag då anspråket framställdes. Inom tidsfristen skall ett motiverat anbud om ersättning lämnas 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). Räkna skall utgå på det ersättningsbelopp som den skadelidande erbjuds (artikel 4.6 b).

I det femte direktivet utvidgas regleringen till att gälla även i situationer utan gränsöverskridande inslag. Regleringen gäller även för skador

som har orsakats av fordon som är registrerade i ett annat land, dvs. i Sverige när Trafikförsäkringsföreningen träder in och betalar (artikel 4.4).

Informationscentrum

För att det system med skaderegleringsrepresentanter som infördes genom det fjärde direktivet skulle fungera väl var det nödvändigt att se till att de skadelidande på ett enkelt sätt skulle kunna få viss grundläggande information, t.ex. om vilket försäkringsbolag som meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som är bolagets skaderegleringsrepresentant i den skadelidandes hemland. I detta syfte inrättades ett system med s.k. informationscentrum (artikel 5.1 i det fjärde direktivet).

Bestämmelserna om informationscentrum har i det femte direktivet utvidgats till att gälla generellt. De skall alltså tillämpas även i fall utan gränsöverskridande inslag (artikel 4.5). De grundläggande uppgifterna som behövs för skaderegleringen skall vid behov göras tillgängliga i elektronisk form vid ett ”centralt kontor” i varje medlemsstat och finnas tillgängliga för de parter som är inblandade i ärendet (artikel 5.4).

Genomförande

Medlemsstaterna skall senast den 11 juni 2007 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet (artikel 6.1).

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna får behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande än de som är nödvändiga för att följa direktivet (artikel 6.2).

Direktivet är – liksom andra EG-direktiv – bindande för medlemsstaterna när det gäller det resultat som skall uppnås, men överlämnar åt medlemsstaterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet (artikel 249 i EG-fördraget). Det innebär att medlemsstaterna inte är bundna av t.ex. terminologi eller systematik, om väl det avsedda resultatet uppnås.

8 Genomförande av EG:s femte direktiv om motorfordonsförsäkring

8.1 Underlättande av import av fordon mellan medlemsstaterna

Regeringens förslag: När ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land importeras till Sverige, skall en svensk försäkringsgivare och en EES-försäkringsgivare som driver verksamhet här i landet få meddela försäkring för fordonet redan när fordonet kommit i köparens besittning. När ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret exporteras från Sverige till ett annat EES-land, skall en svensk försäkringsgivare och en EES-försäkringsgivare som driver verksamhet i Sverige få meddela försäkring för fordonet endast om försäkringsgivaren är verksam också i det landet. Bestämmelser om detta införs i försäkringsrörelselagen och lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. För avtal om sådana fordonsförsäkringar som inte är obligatoriska skall lagen i det land dit fordonet skall införas tillämpas. Bestämmelser om detta tas in i lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att en trafikförsäkringsplikt införs för fordon som importeras till Sverige från ett annat EES-land även innan fordonet är registrerat i vägtrafikregistret. Promemorian innehåller inget förslag om tillämplig lag för försäkringsavtal. I övrigt överensstämmer promemorians förslag med regeringens.

Remissinstanserna: De allra flesta remissinstanser tillstyrker promemorians förslag eller har inget att invända mot det. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Sveriges Försäkringsförbund* är kritiska till förslaget om en utökad trafikförsäkringsplikt vid import av fordon. Det ifrågasätts om en sådan reglering är förenlig med de tidigare direktiven om motorfordonsförsäkring. *Finansinspektionen* anmärker att bestämmelsen om import av fordon mellan EES-länderna föranleder ändringar också i lagen om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal.

Skälen för regeringens förslag: Som har beskrivits i avsnitt 7 finns i det nya direktivet en bestämmelse som syftar till att underlätta import av fordon mellan medlemsstaterna (artikel 4.4). När ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, skall den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter att köparen accepterade mottagandet av fordonet för en period av högst 30 dagar, trots att fordonet inte är registrerat i införselmedlemsstaten. Bestämmelsen innebär att en försäkringsgivare med säte i införselmedlemsstaten eller en försäkringsgivare från en annan medlemsstat som är verksam i införselmedlemsstaten får meddela försäkring för fordonet redan i samband med köpet, trots att företaget inte driver verksamhet i det land där fordonet är registrerat. Detta gäller såväl för obligatorisk motorfordonsförsäkring som för andra motorfordonsförsäkringar, t.ex. kasko- och vagnskadeförsäkring. Ändringen påverkar vidare bedömningen av vilket lands lag som är tillämplig på avtal om frivilliga motorfordonsförsäkringar. Om försäkringstagaren är stadigvarande bosatt eller har sin centrala ledning i

införselmedlemsstaten, skall som regel lagen i den medlemsstaten tillämpas på avtalet (artikel 7). För obligatoriska försäkringar gäller däremot – liksom hittills – lagen i den medlemsstat där försäkringsplikten föreskrivs (artikel 8). Även möjligheten att ta ut indirekta skatter och skattelikhande avgifter på försäkringspremier påverkas (artikel 25).

Som har nämnts i avsnitt 3 omfattas direktivet av EES-avtalet. Det nya undantaget i artikel 4.4 skall alltså tillämpas vid import till och från alla länder inom EES-området.

Bestämmelser om riskens belägenhet vid tecknande av skadeförsäkring motsvarande det andra skadeförsäkringsdirektivet finns i 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen, 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige och 3 § lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal. För att genomföra direktivet krävs att ett undantag för den aktuella situationen görs i samtliga dessa bestämmelser.

Direktivets bestämmelse gäller när ett fordon ”avsänds från en medlemsstat till en annan”. Av skäl 18 framgår att den tar sikte på importsituationer. Vid ett möte mellan företrädare för kommissionen och medlemsstaterna om genomförandet av direktivet har konstaterats att syftet inte är att reglera situationer där ett fordon endast tillfälligt förs in i en annan medlemsstat än den där fordonet är registrerat. I linje med detta bör det i de bestämmelser som genomför direktivet klargöras att de endast gäller när ett fordon införs för att stadigvarande brukas i en annan medlemsstat än den där fordonet är registrerat. Begreppet stadigvarande brukas förekommer även i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Det finns inte anledning att låta bestämmelserna omfatta även andra förvärv än köp, t.ex. familjerättsliga förvärv eller gåvor. De bör inte heller gälla vid import till eller från länder utanför EES-området.

En särskild fråga är från vilken tidpunkt de 30 dagarna skall räknas. Enligt artikeltexten börjar tidsfristen löpa omedelbart efter den dag då köparen ”accepterade mottagandet av fordonet” (på engelska ”acceptance of delivery”). Uttrycket definieras inte i direktivet. I skäl 18 till direktivet exemplifieras att den relevanta tidpunkten kan vara då fordonet ”levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen”. Som har konstaterats vid mötet mellan kommissionen och medlemsstaterna om genomförandet av direktivet får avsaknaden av en definition tas till intäkt för att den närmare uttolkningen av vad som skall avses med ”acceptance of delivery” i första hand är överlämnad till medlemsstaterna. Termen ”delivery” förekommer även i konsumentköpsdirektivet (1999/44/EG). Det har i det sammanhanget ansetts att termen bör tolkas som det faktiska avlämnandet, oavsett om det kan ha varit parternas överenskommelse att avlämnande i själva verket skulle ha skett vid en annan tidpunkt (se prop. 2001/02:134 s. 48 f.). Enligt konsumentköplagen (1990:932) gäller i linje med detta att en vara är avlämnad när den kommit i köparens besittning. Det är lämpligt att knyta an till samma tidpunkt när det gäller det nu aktuella direktivet.

Den nämnda bestämmelsen i försäkringsrörelselagen bör även justeras i ett annat avseende. Enligt bestämmelsen är risken – i de fall som inte omfattas av det nya undantaget – belägen i det land där registreringen skall ske. I enlighet med vad som gäller enligt motsvarande bestämmelser i 1993 och 1998 års lagar bör det i stället anges att risken är

belägen i det land där fordonet är registrerat. En sådan formulering stämmer också bättre överens med det andra skadeförsäkringsdirektivet (artikel 2 d).

I sammanhanget aktualiseras även en ändring i trafikskadelagen. Enligt 5 § första stycket trafikskadelagen får trafikförsäkring meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det av regeringen och av en EES-försäkringsgivare som bedriver verksamhet enligt 1998 års lag. Bestämmelsen är missvisande. Tillstånd att meddela trafikförsäkring – liksom annan försäkring – meddelas numera av Finansinspektionen enligt försäkringsrörelselagen och 1998 års lag. Eftersom bestämmelsen i trafikskadelagen med tiden har kommit att sakna praktisk betydelse är det lämpligt att den nu tas bort.

I artikel 4.4 finns en särskild bestämmelse om ansvar för skador när ett fordon är oförsäkrat. Om fordonet är inblandat i en olycka under 30 dagar från det att köparen accepterat mottagandet av fordonet, skall garantifonden i införselmedlemsstaten slutligen ansvara för den ersättning som den skadelidande har rätt till. Om en olycka inträffar i den stat där fordonet är registrerat, skall alltså garantifonden i den staten betala ut ersättning till den skadelidande. Den utbetalande garantifonden skall sedan kunna få beloppet ersatt av garantifonden i införselmedlemsstaten. Eftersom regressrätten regleras i avtal mellan garantifonderna i de olika medlemsstaterna, behövs ingen särskild lagreglering om detta.

En annan fråga som tas upp i promemorian är om trafikförsäkringsplikten vid import till Sverige bör utvidgas till att gälla även innan fordonet registreras i vägtrafikregistret. Som några remissinstanser framhåller talar dock regleringen i de tidigare direktiven om motorfordonsförsäkring mot en sådan ordning. Enligt det första direktivet skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av en försäkring. Ett registrerat fordon anses som normalt hemmahörande i den stat där det är registrerat. Detta har inte ändrats genom det nya direktivet. För ett fordon som är registrerat i t.ex. Tyskland och som införs till Sverige skall alltså – så länge fordonet är registrerat i Tyskland – tysk lag föreskriva en skyldighet att försäkra fordonet. Det finns inte anledning att dessutom införa en försäkringsplikt i svensk lag.

Det bör också nämnas att det i en promemoria som utarbetats inom Regeringskansliet föreslås att en särskild skatt skall tas ut på trafikförsäkringspremier. Det nya direktivet kommer att beaktas även inom ramen för det lagstiftningsarbetet.

8.2 Undantag från kravet på trafikförsäkring

<p>Regeringens bedömning: Det behövs ingen lagändring med anledning av direktivets bestämmelser om undantag från kravet på trafikförsäkring.</p>

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att 8 § trafikskadelagen ändras så att trafikskadeersättning utgår för skador som drabbar den som är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige till följd av trafik utomlands även med ett fordon som inte är registrerat i vägtrafik-

registret. Vidare föreslås att det i 2 § trafikskadelagen förtydligas att trafikförsäkringsplikten – när det gäller icke-registrerade fordon – endast omfattar sådana fordon som är normalt hemmahörande i Sverige.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt det första direktivet om motorfordonsförsäkring får undantag från kravet på trafikförsäkring göras för vissa fysiska eller juridiska personer. Undantaget har för svensk del utnyttjats för staten (3 § trafikskadelagen). Staten svarar i stället för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits (15 §). Enligt det femte direktivet skall en sådan person som undantagits från kravet på trafikförsäkring ersätta inte bara skador orsakade utomlands utan även skador som orsakas inom det egna territoriet (artikel 1.3 a). Eftersom statens ansvar enligt trafikskadelagen redan är generell och alltså gäller för skador såväl utomlands som inom landet, behövs ingen lagändring för att genomföra bestämmelsen.

Undantag från kravet på trafikförsäkring får vidare göras för särskilda slags fordon. Enligt det femte direktivet skall sådana fordon behandlas som oförsäkrade. Garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade skall alltså ersätta skadan, och detta organ skall sedan kunna kräva tillbaka beloppet från garantifonden i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande (artikel 1.3 b).

Vid genomförandet av det första direktivet anmäldes ett undantag från kravet på trafikförsäkring beträffande sådana mopeder som inte skall vara registrerade i vägtrafikregistret, mopeder klass II (se prop. 1992/93:8 s. 14). För att undvika att Trafikförsäkringsföreningen nu regressvis blir skyldig att ersätta skador som sådana mopeder orsakar i andra EES-länder föreslås i promemorian att rätten till trafikskadeersättning i 8 § utvidgas i dessa fall. Vidare föreslås att det i 2 § förtydligas att trafikförsäkringsplikten – när det gäller icke-registrerade fordon – endast omfattar sådana fordon som är normalt hemmahörande i Sverige.

Enligt regeringens bedömning finns det dock inte något behov av lagändring med anledning av den nya direktivbestämmelsen. Enligt 2 § trafikskadelagen skall trafikförsäkring finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt och annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Även mopeder klass II skall alltså vara försäkrade, förutsatt att de brukas i Sverige. Trafikförsäkringen täcker skador som uppkommer såväl i Sverige som i andra EES-länder (8 och 38 §§). Om en moped klass II orsakar skada vid färd i t.ex. Finland, täcks alltså skadan av den svenska trafikförsäkringen. Av det första direktivet och vissa internationella avtal mellan garantifonderna i de olika medlemsstaterna följer att den skadelidande i första hand skall ersättas av den finska garantifonden, som i sin tur har rätt till ersättning från det försäkringsbolag där fordonet försäkrats. Om fordonet är oförsäkrat, skall skadan ersättas av Trafikförsäkringsföreningen.

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att det enligt trafikskadelagen redan i dag utgår ersättning för skador som orsakas av mopeder klass II i andra EES-länder och att det nya direktivet inte påverkar Trafikförsäkringsföreningens ansvar för sådana skador. Rätten till ersättning enligt 8 § behöver således inte utvidgas. Vid genomförandet av det

första direktivet gjordes bedömningen att 2 § uppfyllde direktivets krav på obligatorisk försäkring (se angiven prop. s. 12). Det finns inte skäl att göra någon annan bedömning nu. Att undantag gäller för fordon som är normalt hemmahörande i andra EES-länder framgår av 10 § trafikförsäkringsförordningen.

8.3 Motiverat besked om ersättning och intyg om skadefall

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivaren, dennes skaderegleringsrepresentant och Trafikförsäkringsföreningen att till den försäkrade ge ett motiverat besked om ersättning och för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren ge intyg om skadefall.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget eller inte haft något att invända mot det.

Skälen för regeringens förslag: Som har beskrivits i avsnitt 7 har vissa av bestämmelserna i det fjärde direktivet utvidgats till att gälla i situationer utan gränsöverskridande inslag. Det gäller bl.a. försäkringsgivares skyldighet att underrätta den skadelidande om skaderegleringen. Inom tre månader från det att den skadelidande framställt sitt ersättningsanspråk skall försäkringsgivaren lämna ett motiverat ersättningsanbud. När ansvar bestrids eller inte har fastställts eller när ersättningen inte har beräknats fullständigt, skall försäkringsgivaren inom samma tid lämna ett motiverat svar på vad som anförts i anspråket.

När det fjärde direktivet genomfördes i svensk rätt infördes bestämmelser i trafikförsäkringsförordningen om underrättelse till den skadelidande (17 §). De är begränsade till gränsöverskridande fall. Ett bemyndigande bör nu ges för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela generella regler med motsvarande innehåll. Det är lämpligt att bemyndigandet införs i trafikskadelagen i anslutning till övriga bestämmelser om trafikskadeersättning.

Även bestämmelsen i det fjärde direktivet om dröjsmålsränta (artikel 4.6 b) har givits ett generellt tillämpningsområde. I enlighet med den bedömning som gjordes vid genomförandet av det direktivet behövs ingen lagändring om detta. Genom bestämmelserna i räntelagen (1975:635) uppfylls redan de krav som ställs i direktivet (se prop. 2001/02:133 s. 32).

I syfte att underlätta för försäkringstagare att byta försäkringsgivare skall försäkringstagaren enligt det femte direktivet ha rätt att begära ett intyg om ersättningskrav som framställts under åtminstone de senaste fem åren av försäkringsförhållandet eller om avsaknad av sådana ersättningskrav. Försäkringsgivaren skall förse försäkringstagaren med intyget inom 15 dagar från det att intyget begärdes (artikel 4.4).

Varken i försäkringsavtalslagen eller trafikskadelagen ges försäkringstagaren rätt att få intyg om inträffade skadefall. Även om det saknas anledning att anta att försäkringsgivaren inte skulle tillmötesgå en

begäran om att få ett sådant intyg bör, för att direktivet skall uppfyllas, bestämmelser om detta införas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

8.4 Direktivets bestämmelser i övrigt

Regeringens bedömning: Det krävs ingen ändring i övrigt med anledning av direktivets bestämmelser om skyldighet att ha trafikförsäkring, meddelande av trafikförsäkring och trafikskadeersättning.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna delar bedömningen eller har inget att invända mot den.

Skälen för regeringens bedömning

Fordon med tillfälliga registrerings skyltar

Tillägget om tillfälliga registrerings skyltar i det femte direktivet har gjorts för att säkerställa att även fordon med sådana skyltar skall kunna få en trafikförsäkring. Det har funnits problem i det avseendet i vissa medlemsstater (artikel 1.1 a).

Enligt trafikskadelagen skall trafikförsäkring finnas för alla motor drivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda samt för alla andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet. Skyldigheten omfattar även fordon som har tillfällig registrering enligt 21–28 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Det behövs därför ingen lagändring för att genomföra direktivet.

Fordon med falska registrerings skyltar

Om ett fordon som saknar registrerings skylt blir inblandat i en olycka, skall enligt det nya direktivet kostnaderna för skador som orsakas av sådana fordon stanna på garantifonden i skadelandet (artikel 1.1 b). Det samma gäller fordon som har en skylt som inte motsvarar fordonet.

Enligt 16 och 33 §§ trafikskadelagen svarar det samlade kollektivet av trafikförsäkringsgivare, företrätt av Trafikförsäkringsföreningen, för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från oförsäkrade eller oidentifierade fordon. Skyldigheten påverkas inte av direktivet. Däremot påverkas Trafikförsäkringsföreningens regressrätt mot dess motsvarighet i andra medlemsstater. Ansvaret kommer i de aktuella fallen att stanna på Trafikförsäkringsföreningen om skadan inträffat här i landet. Eftersom regressrätten regleras av avtal mellan garantifonderna, behövs ingen lagändring om detta.

Kontroll av trafikförsäkring vid inresa till en medlemsstat

Enligt det första direktivet om motorfordonsförsäkring skall medlemsstaterna avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon

som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium. Detsamma gäller för fordon som är normalt hemmahörande i ett tredje land och som passerar in på deras territorium från en annan medlemsstat (artikel 2.1 första stycket i det första direktivet). I det femte direktivet förtydligas att medlemsstaterna får utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar, förutsatt att de genomförs på ett sätt som inte är diskriminerande och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll (artiklarna 1.2 och 5.3).

I trafikförsäkringsförordningen finns bestämmelser som garanterar att de fordon som nu är aktuella kan föras in till landet utan kontroll av försäkring (9–11 §§). Det behövs därför inte någon lagändring om detta.

Ersättningsbelopp

Enligt trafikskadelagen utgår trafikskadeersättning från ett fordons trafikförsäkring med anledning av en och samma händelse med högst 300 miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Räcker inte beloppet för ersättning till var och en som har rätt till ersättning, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som inte får full ersättning nedsätts med samma kvotdel för var och en (14 §).

Den beloppsgräns som finns i trafikskadelagen är närmare fem gånger högre än det sammanlagda takbelopp som medlemsstaterna har rätt att fastställa enligt direktivet. Trots att de belopp som anges i direktivet skall ses över, lär inte beloppen inom överskådlig tid komma att överstiga de som anges i svensk lag. Det behövs därför ingen lagändring för att genomföra direktivet.

Sakskada orsakad av oidentifierat fordon

Det nya direktivet innebär att medlemsstaterna i viss utsträckning får begränsa eller utesluta rätten till ersättning när det gäller sakskador orsakade av oidentifierade fordon. En självrisk om högst 500 euro, dvs. i dagsläget drygt 4 500 kronor, får tas ut om garantifonden till någon skadelidande från samma skadehändelse har betalat ut ersättning för betydande personskada.

Enligt trafikskadelagen svarar kollektivet av trafikförsäkringsbolag, företrätt av Trafikförsäkringsföreningen, för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för ett motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas. När det gäller personskada avräknas ingen självrisk. För sakskada avräknas däremot ett belopp som motsvarar en tjugondel av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, dvs. i dagsläget knappt 2 000 kronor. Någon lagändring med anledning av direktivet är således inte nödvändig.

Bestämmelser om EES-försäkringsgivare

Som har nämnts i avsnitt 7 görs i det nya direktivet vissa ändringar i det andra skadeförsäkringsdirektivet. Bland annat tillåts en sådan representant för en EES-försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verk-

samhet här i landet att bedriva direkt försäkringsrörelse. Det finns i dag inget förbud mot det i svensk rätt. Någon lagändring för att genomföra direktivets bestämmelse behövs därför inte.

Passagerares försäkringsskydd när föraren varit påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel

Medlemsstaterna skall enligt det nya direktivet säkerställa att sådana lagregler eller villkor i försäkringsavtal är ogiltiga som undantar en passagerare från försäkringsskydd på grund av att denne visste eller borde ha vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel (artikel 4.1).

Under förhandlingarna mellan medlemsstaterna om direktivet diskuterades om tillägget skulle riskera att komma i konflikt med nationell skadeståndsrätt, framför allt möjligheten att jämka ersättningen till den som kan anses ha varit medvållande till skadan. För svensk del kan jämkning ske om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan (12 § trafikskadelagen). Regeln motsvarar vad som gäller för medvållande till personskada om den skadelidande i stället för att kräva trafikskadeersättning skulle grunda sitt krav på skadeståndsrättsliga regler (6 kap. 1 § första stycket skadeståndslagen).

För att undvika oklarhet anges i direktivet att det inte reglerar de förutsättningar som enligt nationell skadeståndsrätt gäller för att skadestånd skall utgå (se skäl 15 till direktivet). Bestämmelsen tar alltså endast sikte på försäkringsrättsliga föreskrifter eller försäkringsvillkor som inskränker den rätt som den skadelidande annars skulle ha haft enligt nationella skadeståndsrättsliga principer. Detta ligger i linje med vad EG-domstolen har uttalat om de tidigare direktiven om motorfordonsförsäkring. Någon lagändring för att genomföra direktivets bestämmelse behövs därför inte.

Utvidgning av kretsen ersättningsberättigade

Som har nämnts i avsnitt 5.1 har direktiven om motorfordonsförsäkring hittills endast inneburit en skyldighet att införa regler om obligatorisk försäkring för skada som drabbar passagerare i trafikförsäkringspliktiga fordon. Direktiven föreskriver däremot ingen skyldighet för medlemsstaterna att ge ett sådant skydd åt förare eller personer som skadas utanför fordonen.

Det femte direktivet innebär att trafikförsäkringen skall omfatta även person- och sakskador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som är berättigade till ersättning enligt den civilrättsliga lagstiftningen i medlemsstaten (artikel 4.2). I Sverige täcker trafikförsäkringen redan sådana skador. Det behövs därför ingen lagändring om detta.

Försäkringens giltighet vid tillfällig vistelse utomlands

Enligt det nya direktivet får ett försäkringsbolag inte utesluta någon från ersättning från en trafikförsäkring enbart av den anledningen att det

försäkrade fordonet under perioder av avtalstiden för försäkringen har förts utomlands till andra medlemsstater (artikel 4.3).

I trafikskadelagen finns inga begränsningar av trafikförsäkringens giltighet för de fall som nu är aktuella. Rätten till trafikskadeersättning får inskränkas endast på grund av omständigheter som har inträffat efter skadehändelsen och som enligt försäkringsavtalslagen (2005:104) kan medföra begränsning av försäkringsgivarens skyldighet att utge försäkringsbelopp (17 § trafikskadelagen). Att det försäkrade fordonet under perioder av avtalstiden har förts utomlands till andra medlemsstater är inte en sådan omständighet som får påverka försäkringsbolagets ansvar. Någon lagändring med anledning av direktivets bestämmelse behövs därför inte.

Självrisk

Av det nya direktivet följer att bestämmelser om självrisk inte får tillämpas i förhållande till den skadelidande. Detta gäller dock endast skador som drabbar passagerare i det trafikförsäkringspliktiga fordonet och icke-motoriserade trafikanter. Direktiven om motorfordonsförsäkring omfattar däremot inte skador som drabbar försäkringstagaren själv eller någon annan som för det försäkringspliktiga fordonet. Som redan har nämnts får självrisk också tillämpas i fråga om ersättning för sakskador orsakade av oförsäkrade eller oidentifierade fordon.

Enligt 21 § trafikskadelagen får det i avtal om trafikförsäkring göras förbehåll om rätt för försäkringsbolaget att kräva tillbaka ersättning från försäkringstagaren intill det belopp som försäkringstagaren har åtagit sig att stå självrisk. Eftersom direktivet, som sagt, inte avser att reglera den självrisk som kan tas ut av försäkringstagaren behövs ingen lagändring om detta.

Direktkrav

Enligt det nya direktivet skall varje medlemsstat se till att skadelidande vid olyckor som omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen har rätt att rikta anspråk direkt mot den försäkringsgivare som skall betala ersättningen för den skada som uppkommit. Den skadelidande skall alltså inte först behöva rikta ett anspråk mot den som kan anses vara skyldig att betala ersättning på skadeståndsrättslig grund.

Enligt trafikskadelagen får anspråk på trafikskadeersättning riktas direkt mot den ansvariga försäkringsgivaren, oavsett om någon är skadeståndsskyldig för den inträffade skadan. Det behövs därför ingen lagändring om detta.

Informationscentrum

Det system med skaderegleringsrepresentanter som infördes genom det fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring krävde att de skadelidande på ett enkelt sätt skulle kunna få tillgång till viss grundläggande information för att kunna initiera skaderegleringen, bl.a. om vilket bolag som meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon. Därför inrättades ett system

med s.k. informationscentrum. I det femte direktivet har bestämmelserna fått en generell utformning. De skall alltså tillämpas även på skadefall som inte har något gränsöverskridande inslag. Dessutom skall medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att de grundläggande uppgifter som behövs för skaderegleringen vid behov görs tillgängliga i elektronisk form vid ett centralt kontor i varje enskild medlemsstat och finns tillgängliga för de parter som är inblandade i ärendet (artikel 6 a).

Redan vid genomförandet av det fjärde direktivet utformades informationsskyldigheten så att den gäller generellt (29 § trafikskadelagen). Det behövs därför ingen lagändring med anledning av det femte direktivet. Trafikförsäkringsföreningen, som är svenskt informationscentrum, förmedlar redan i dag uppgifter i elektronisk form om identiteten på fordon som varit inblandade i en olycka, försäkringsgivaren och dess representant i den skadades hemland. Någon särskild lagreglering om detta är inte nödvändig.

9 Rättsskyddsförsäkring

Regeringens förslag: I lagen om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring tas en bestämmelse bort som begränsar den försäkrades rätt att vid försäkringsfall välja ombud. I försäkringsavtalet skall det anges vilka möjligheter som finns för den försäkrade att få tvister med försäkringsgivaren prövade.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att det i en tvist mellan försäkringsgivaren och den försäkrade skall avges yttrande av en opartisk nämnd om den försäkrade begär det. Rätten att begära ett sådant förfarande skall anges i försäkringsvillkoren. När en tvist uppstår skall den försäkrade underrättas om att han har denna rätt. I övrigt överensstämmer promemorians förslag med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det. *Allmänna reklamationsnämnden* och *Sveriges Försäkringsförbund* invänder att det av den föreslagna lagtexten inte tillräckligt tydligt framgår vilken nämnd som avses och vem som har ansvar för att nämnden inrättas.

Rättsskyddsdirektivet: Bestämmelser om rättsskyddsförsäkring finns i rådets direktiv 87/344/EEG av den 22 juni 1987 om samordning av lagar och andra författningar angående rättsskyddsförsäkring. Syftet med direktivet är att så långt som möjligt förhindra att det uppstår intressekonflikter mellan den försäkrade och försäkringsgivaren till följd av att försäkringsgivaren ger skydd även för andra risker.

Enligt direktivet skall det av varje avtal om rättsskyddsförsäkring framgå att den försäkrade fritt får välja advokat eller annan person som har behörighet enligt nationell lag att försvara eller företräda den försäkrade eller i övrig tillvarata hans intressen vid undersökningar eller förhandlingar och när en intressekonflikt uppstår (artikel 4). Medlemsstaterna skall se till att det genom skiljeförfarande eller något annat förfarande som ger motsvarande garantier om objektivitet kan fattas beslut om hur tvister mellan försäkringsgivaren och den försäkrade kan

lösas. Den rätt till prövning i domstol som kan finnas enligt nationell lag får dock inte påverkas av ett sådant förfarande. I försäkringsavtalet skall anges att den försäkrade har rätt att använda sig av ett sådant förfarande (artikel 6). När en intressekonflikt uppstår eller oenighet råder angående tvistens lösning, skall försäkringsgivaren eller, där det är lämpligt, skaderegleringsorganet, underrätta den försäkrade om sina rättigheter enligt artiklarna 4 och 6 (artikel 7).

Direktivet har genomförts i svensk rätt med lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring. I 3 § sägs att ett avtal om rättsskyddsförsäkring skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. Denna rätt får inskränkas om valet av en viss person skulle medföra avsevärt ökade kostnader som inte är motiverade av den rättsliga angelägenhetens beskaffenhet eller omfattning. Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han meddelar ett försäkringsfall till försäkringsgivaren. Lagen innehåller inga bestämmelser motsvarande artiklarna 6 och 7 i direktivet. När direktivet genomfördes ansågs möjligheten att avtala om ett skiljeförfarande tillräckligt tillgodose direktivets syfte. En sådan lösning krävde ingen lagstiftning (prop. 1992/93:257 s. 141).

Kommissionen har i ett motiverat yttrande i oktober 2005 gjort gällande att Sverige har underlåtit att korrekt genomföra rättsskyddsdirektivet. Kommissionen har hävdats att begränsningen i 3 § i 1993 års lag när det gäller valet av ombud strider mot artikel 4 i direktivet. Vidare har gjorts gällande att det i försäkringsvillkoren måste nämnas att den försäkrade har rätt att använda ett alternativt tvistlösningsförfarande (artikel 6) och att det inte finns tillräckliga bestämmelser när det gäller information om alternativ tvistlösning (artikel 7).

Regeringen har i en skrivelse i december 2005 svarat att kommissionens uppfattning inte delas men att initiativ trots detta kommer att tas till lagändringar så att svensk lag överensstämmer med kommissionens uppfattning om direktivets innebörd.

Skälen för regeringens förslag: När det till en början gäller rätten för den försäkrade att utse ombud konstaterar regeringen att det inte finns anledning att behålla en regel som kan uppfattas som en inskränkning i den försäkrades fria val av biträde. Genom begränsningar av försäkringsbeloppet kan undvikas att kostnaderna för rättsskyddet blir orimligt höga. Som föreslås i promemorian bör den kritiserade regeln i 1993 års lag därför tas bort. För att undvika oklarhet bör det anges uttryckligen i lagen att rätten att utse ombud är tvingande till den försäkrades förmån (jfr NJA 2005 s. 745).

När det sedan gäller genomförandet av artikel 6 kan konstateras att det redan i dag finns möjligheter att lösa tvister mellan försäkringstagaren och försäkringsgivaren utanför domstol. Ett avtal kan träffas om skiljeförfarande enligt lagen (1999:116) om skiljeförfarande. Vid konsumentförsäkring får ett skiljeavtal dock inte göras gällande om det träffats innan tvisten uppstod. Vid konsumentförsäkring kan försäkringstagaren anmäla tvister om rättsskyddsförsäkring till Allmänna reklamationsnämnden. Bestämmelser om nämndens uppgifter, organisation och handläggning finns i förordningen (2004:1034) med instruktion för Allmänna reklamationsnämnden.

För att ytterligare förbättra möjligheterna till tvistlösning har Sveriges Försäkringsförbund tagit initiativ till inrättande av en ny branschgemensam nämnd, Försäkringsbolagens nämnd för rättsskyddsfrågor. Avsikten är att nämnden från den 1 juli 2007 skall avge rådgivande yttranden i tvister som rör rättsskyddsförsäkring. För att säkerställa nämndens opartiskhet planeras nämnden ha en ordförande som är eller har varit ordinarie domare. Övriga ledamöter skall till lika antal företräda konsument- och näringsidkarintressen. För nämnden kommer reglerna om jäv i 11 och 12 §§ förvaltningslagen (1986:223) att tillämpas.

De nu beskrivna förfarandena uppfyller enligt regeringens bedömning direktivets krav på alternativ tvistlösning (artikel 6 första stycket). Att det finns sådana tvistlösningsförfaranden som krävs enligt direktivet har inte heller ifrågasatts av kommissionen. Kommissionens kritik gäller i stället artikel 6 andra stycket. Enligt kommissionen *måste* försäkringsavtalet nämna möjligheten att använda ett alternativt tvistlösningsförfarande. I syfte att tillgodose kritiken bör det tas in en bestämmelse i 1993 års lag som innebär att det i försäkringsavtalet skall informeras om de möjligheter som finns till tvistlösning utanför domstol, dvs. i första hand om en anmälan till Allmänna reklamationsnämnden och Försäkringsbolagens nämnd för rättsskyddsfrågor.

Beträffande information i situationer där en intressekonflikt väl uppkommit (artikel 7) gäller sedan den 1 januari 2006 nya regler i försäkringsavtalslagen (2005:104). Försäkringsbolaget skall i samband med att ett anspråk på försäkringsersättning regleras upplysa den som har framställt anspråket om vilka möjligheter som finns att få en tvist om ersättningen prövad (2 kap. 7 § jfr med 8 kap. 1 §). Bestämmelserna syftar till att den som begär försäkringsersättning skall få klart för sig vart han kan vända sig när det har uppstått en tvist med försäkringsbolaget om ersättningen. De tar i första hand sikte på möjligheterna till alternativ tvistlösning, men det skall även framgå att möjligheten till prövning i allmän domstol står öppen. Ett undantag finns för fall där det står klart att det inte råder någon konflikt (prop. 2003/04:150 s. 150 och 386 f.). De nya bestämmelserna uppfyller de krav som ställs i artikel 7. Någon ytterligare reglering behövs således inte.

10 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna skall träda i kraft den 11 juni 2007. Bestämmelserna om rättsskyddsförsäkring skall tillämpas på försäkringsavtal som har ingåtts efter ikraftträdandet och på äldre avtal som har förnyats efter ikraftträdandet. Bestämmelserna om tillämplig lag på vissa försäkringsavtal skall tillämpas på avtal som ingås efter ikraftträdandet.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att lagändringarna skall träda i kraft den 1 april 2007. Promemorian innehåller inga förslag om övergångsbestämmelser.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna skall enligt artikel 6.1 i direktivet sätta ikraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet senast den 11 juni 2007. De föreslagna ändringarna bör därför träda i kraft den dagen.

I enlighet med allmänna principer bör bestämmelserna om rättsskydds-försäkring tillämpas på försäkringsavtal som ingås efter ikraftträdandet och på äldre försäkringsavtal som har förnyats efter ikraftträdandet. I förtydligande syfte bör det ges en särskild övergångsbestämmelse om detta. Det finns också anledning att klargöra att de föreslagna bestämmelserna om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal skall tillämpas endast på avtal som ingås från ikraftträdandet. I övrigt behövs ingen övergångsreglering. De föreslagna bestämmelserna börjar tillämpas vid lagens ikraftträdande.

11 Kostnader

De bestämmelser som regeringen föreslår innebär inget åtagande för det allmänna att ersätta skador. De leder inte heller i något annat avseende till ökade kostnader för det allmänna. För försäkringsbranschen innebär genomförandet av direktivet om motorfordonsförsäkring vissa nya skyldigheter, bl.a. att underrätta den skadelidande vid skadereglering. De åtgärder som detta kan förutsätta kommer dock knappast att innebära några nämnvärda kostnadsökningar för försäkringsbranschen. Inte heller förslagen i övrigt föranleder några sådana kostnader.

12 Författningskommentar

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

5 § En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen (1982:713) eller 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkrings-

givaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller *den myndighet som regeringen bestämmer* får *meddela ytterligare* föreskrifter om villkor för sådana representanter.

I paragrafen finns bestämmelser om meddelande av trafikförsäkring. Ändringar har gjorts i båda styckena. Dessutom har ett tidigare första stycke tagits bort. Övervägandena finns i avsnitt 8.

Enligt *första stycket* har en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring också en skyldighet att meddela försäkring (s.k. kontraeringsplikt). Till följd av att de bestämmelser om meddelande av trafikförsäkring som tidigare fanns i första stycket tagits bort, har i andra meningen en hänvisning till dessa tagits bort. I stället hänvisas till försäkringsrörelselagen och lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige (1998 års lag). Tillstånd att meddela trafikförsäkring meddelas av Finansinspektionen, för svenska försäkringsbolag enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen och för utländska försäkringsbolag enligt 4 kap. 1 § i 1998 års lag. I ett sådant tillstånd kan kontraeringsplikten alltså begränsas att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för EES-försäkringsgivare som enligt 2 kap. 1 § i 1998 års lag bedriver verksamhet i Sverige, antingen från en sekundäretablering eller genom gränsöverskridande verksamhet. Några redaktionella ändringar har också gjorts. Bestämmelsen är i sak oförändrad.

Enligt *andra stycket* skall en EES-försäkringsgivare som bedriver gränsöverskridande verksamhet i Sverige ha en representant här i landet. Vissa redaktionella ändringar har gjorts. Bland annat har bemyndigandet att meddela föreskrifter i sista meningen fått en något annan språklig utformning.

17 a § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning och

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall.

I paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivare, skaderegleringsrepresentanter enligt 27 § och Trafikförsäkringsföreningen att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning. Bestämmelsen ger också stöd för föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall. Ändringen genomför artikel 4.4 i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

27 § Den som enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen (1982:713) eller 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts

verksamhet i Sverige 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 är bosatt 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 reglerar skyldigheten att utse skaderegleringsrepresentanter i andra EES-länder. Till följd av ändringarna i 5 § har i första stycket en hänvisning till den paragrafen tagits bort. I stället hänvisas till 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen och 4 kap. 1 § i 1998 års lag. Detta innebär ingen ändring i sak.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

12.2 Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713)

1 kap. Inledande bestämmelser

9 a § Med ett kvalificerat innehav avses enligt denna lag ett direkt eller indirekt ägande i ett företag, om innehavet representerar tio procent eller mer av kapitalet eller av samtliga röster eller annars möjliggör ett väsentligt inflytande över ledningen av företaget.

För skadeförsäkring avses enligt denna lag med *land där risken är belägen*

1. när försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, det land som egendomen är belägen i,

2. när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, det land där *fordonet är registrerat, utom i det fall som avses i punkt 3,*

3. när ett fordon som är registrerat i ett EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, det land till vilket fordonet skall införas,

4. när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

5. i andra fall än de som omfattas av 1–4, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

För livförsäkring avses enligt denna lag med *land där åtagandet skall fullgöras*, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

I paragrafen definieras vissa uttryck som förekommer i lagen. I andra stycket har punkt 2 ändrats och en ny punkt 3 införts. Ändringarna genomför artikel 4.4 i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

I andra stycket definieras ”land där risken är belägen”. När försäkringen avser ett registreringspliktigt fordon framgår av *punkt 2* att med uttrycket avses det land där fordonet är registrerat. Ett undantag har införts för det fall att ett fordon som är registrerat i ett EES-land importerats till ett annat EES-land. Då gäller i stället punkt 3. En redaktionell ändring har också gjorts.

Bestämmelsen i *punkt 3* gäller när ett fordon som är registrerat i ett EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land. Under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses risken då vara belägen i det land till vilket fordonet skall införas. Bestämmelsen får betydelse vid tillämpningen av 2 a kap. 4–6 §§. Av dessa regler följer att ett försäkringsbolag från Sverige eller från en sekundäretablering i ett annat land inom EES får meddela försäkringar för risker belägna i ett tredje EES-land utan förmedling av en sekundäretablering i det landet (gränsöverskridande verksamhet). Bolaget skall då underrätta Finansinspektionen om det, och Finansinspektionen skall i sin tur meddela den behöriga myndigheten i det land där verksamheten skall bedrivas. Om ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land importerats till Sverige, följer det av den nya bestämmelsen att risken under den angivna tidsperioden är belägen i Sverige. Ett svenskt försäkringsbolag får därmed meddela försäkring för fordonet utan att iaktta det särskilda förfarandet i 2 a kap. Dessa regler måste däremot iakttas om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret exporteras från Sverige till ett annat EES-land.

Bestämmelsen gäller endast när ett fordon förvärvas genom köp. Vid andra typer av förvärv, t.ex. gåva eller familjerättsliga förvärv gäller i stället första stycket. Fordonet skall ha köpts i syfte att föras in och stadigvarande brukas i ett annat EES-land. I begreppet stadigvarande brukas ligger att fordonet skall brukas i landet under en längre tid: turisttrafik eller annat tillfälligt brukande omfattas inte.

När fordonet kan anses ha kommit i köparens besittning får avgöras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Vid ett hämtningsköp krävs att köparen faktiskt har tagit hand om fordonet. Det är alltså inte tillräckligt att fordonet hålls tillgängligt hos säljaren. Fordonet kan anses ha kommit i köparens besittning även om det har tagits om hand av någon som handlar för köparen räkning.

Punkterna 4 och 5 har i sak oförändrade överförts från punkterna 3 och 4.

12.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

3 § Med EES-stat där risken är belägen avses i denna lag

a) när försäkringen avser antingen byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, den EES-stat i vilken egendomen är belägen,

b) när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, den EES-stat där *fordonet är registrerat, utom i det fall som avses i c),*

c) när ett fordon som är registrerat i en EES-stat köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i en annan EES-stat, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, den stat till vilken fordonet skall införas,

d) när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, den EES-stat där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

e) i andra fall än de som uttryckligen omfattas av a–d, om försäkringstagaren är en fysisk person, den EES-stat där han har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, den EES-stat där det driftställe som avtalet gäller för är beläget.

I paragrafen definieras begreppet EES-stat där risken är belägen. Punkt b) har ändrats. Dessutom har en ny punkt c) införts. Ändringarna genomför artikel 4.4 i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 8.

När det gäller försäkringar som avser registreringspliktiga fordon framgår av *punkt b)* att risken är belägen i den EES-stat där fordonet är registrerat. Ett undantag har införts för det fall att ett fordon som är registrerat i en EES-stat importeras till en annan EES-stat. Då skall i stället punkt c) tillämpas. En redaktionell ändring har också gjorts.

Bestämmelsen i *punkt c)* gäller när ett fordon som är registrerat i en EES-stat köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-stat. Under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning avses då med ”EES-stat där risken är belägen” den stat till vilken fordonet skall införas. Bestämmelsen får betydelse vid tillämpningen av 6–11 §§. Om försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller sin centrala förvaltning i den EES-stat där risken är belägen, skall enligt 6 § som regel lagen i den staten tillämpas på ett avtal om motorfordonsförsäkring. Om t.ex. någon som bor i Sverige importerar en bil som är registrerad i Tyskland, innebär den nya bestämmelsen att risken är belägen i Sverige och att därmed svensk lag, framför allt försäkringsavtalslagen, är tillämplig på avtal som träffas under den angivna tidsperioden. Detta gäller dock endast frivilliga försäkringar. För avtal om obligatorisk skadeförsäkring, bl.a. trafikförsäkring, gäller i stället lagen i den stat som har föreskrivit skyldighet att teckna försäkring (12 §). I det angivna exemplet gäller alltså tysk lag. Så länge fordonet är registrerat i Tyskland skall nämligen skyldigheten att ha trafikförsäkring föreskrivas i Tyskland (jfr artikel 3 i det första direktivet om motorfordonsförsäkring, 72/166/EEG).

När det gäller innebörden av ”köps i syfte att införas och stadigvarande brukas” och ”kommit i köparens besittning” hänvisas till 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen.

Bestämmelserna i *punkterna d) och e)* har i sak oförändrade överförts från punkterna c) och d).

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 11 juni 2007.
2. I fråga om försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

De nya bestämmelserna träder i kraft den 11 juni 2007. De skall tillämpas bara på försäkringsavtal som ingås från ikraftträdandet. I dessa fall är risken alltså under den angivna tidsperioden belägen i det land till vilket fordonet skall importeras. Frågan behandlas i avsnitt 10.

12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

3 § Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse i Sverige, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

Ett avtalsvillkor som i jämförelse med första stycket är till nackdel för den försäkrade är utan verkan mot denne.

I paragrafen ges den försäkrade rätt att vid försäkringsfall utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. I *första stycket* har en bestämmelse tagits bort om inskränkning av denna rätt i vissa fall. En mindre redaktionell ändring har också gjorts. I *andra stycket*, som är nytt, klargörs att första stycket är tvingande till den försäkrades förmån. Den försäkrade är alltså inte bunden av avtalsvillkor som i jämförelse med första stycket är till nackdel för honom eller henne.

Övervägandena finns i avsnitt 9.

5 § *I försäkringsavtalet skall det anges vilka möjligheter som finns för den försäkrade att få en tvist med försäkringsgivaren prövad.*

I paragrafen ges den försäkrade rätt till information om tvistlösning. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Av bestämmelsen framgår att det i försäkringsavtalet skall anges vilka möjligheter som finns för den försäkrade att få en tvist med försäkringsgivaren prövad. Bestämmelsen syftar till att den försäkrade skall få klart för sig vart han eller hon kan vända sig när det har uppstått en tvist med försäkringsgivaren. Upplysningen skall i första hand avse alternativa tvistlösningsförfaranden. Vid konsumentförsäkring skall det hänvisas till möjligheten att anmäla tvister till Allmänna reklamationsnämnden. I tillämpliga fall skall det vidare hänvisas till en prövning vid Försäkringsbolagens nämnd för rättsskyddsfrågor. Om avtalet innehåller en skiljeklausul, skall det även hänvisas till möjligheten att få tvister prövade genom skiljeförfarande. Det skall också hänvisas till andra tvistlösningsförfaranden som eventuellt erbjuds den försäkrade. Det måste av informationen tydligt framgå att möjligheten till prövning i allmän domstol också står öppen.

Kravet på upplysning torde i stor omfattning kunna uppfyllas genom standardiserad information. Meningen är inte att försäkringsbolaget skall lämna mera detaljerade uppgifter om de olika organens behörighet, sammansättning, arbetssätt eller liknande.

Bestämmelser om information om tvistlösning i samband med att ett anspråk på försäkringsersättning regleras finns i 2 kap. 7 § och 8 kap. 1 § försäkringsavtalslagen (2005:104).

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 11 juni 2007.

2. I fråga om försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet och inte har förnyats därefter gäller äldre bestämmelser. Har förnyelse skett efter ikraftträdandet, gäller de nya bestämmelserna.

De nya bestämmelserna träder i kraft den 11 juni 2007. Bestämmelserna skall tillämpas bara på försäkringsavtal som har ingåtts efter ikraftträdandet och på äldre avtal som har förnyats därefter. I dessa fall får alltså rätten enligt 3 § för den försäkrade att utse advokat eller annan lämplig person inte inskränkas i avtalet. Vidare skall det i försäkringsvillkoren anges vilka möjligheter den försäkrade har att få tvister med försäkringsgivaren prövade utanför domstol.

I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet och inte förnyats därefter gäller äldre bestämmelser.

Övervägandena finns i avsnitt 10.

12.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige

1 kap. Tillämpningsområde och vissa grundläggande bestämmelser

7 § Med *skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige* avses

1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,

2. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i Sverige utom, när fordonet köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning,

3. risk som är hänförlig till ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land än Sverige och som köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning,

4. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När det gäller *livförsäkring* anses *Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras* om, i det fall då försäkringstagaren är en fysisk person, denne har sin vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När det gäller *tjänstepensionsförsäkring* anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till EES-försäkringsgivaren, har sitt etableringsställe i Sverige.

När det gäller *tjänstepension* anses *Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras*, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till det utländska tjänstepensionsinstitutet, har sitt etableringsställe i Sverige.

I paragrafen definieras vissa begrepp som förekommer i lagen. I första stycket har punkt 2 ändrats och en ny punkt 3 införts. Ändringarna genomför artikel 4.4 i det femte direktivet om motorfordonsförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 8.

I första stycket definieras ”skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige”. Av *punkt 2* framgår att med uttrycket avses bl.a. en risk som är hänförlig till ett fordonet som är registrerat i Sverige. Ett undantag har införts för det fall att ett fordon som är registrerat i Sverige köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land. Under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning är risken då inte belägen i Sverige. Bestämmelsen får betydelse vid tillämpningen av 2 kap. Av 2 kap. 1 § första stycket följer att en EES-försäkringsgivare som inte har en sekundäretablering i Sverige får försäkra risker som är belägna här i landet genom gränsöverskridande verksamhet. Företaget skall då underrätta den behöriga myndigheten i sitt hemland om detta, som i sin tur skall underrätta Finansinspektionen. Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret exporteras till ett annat EES-land, följer av bestämmelsen i punkt 2 att 2 kap. inte är tillämpligt under den angivna tidsperioden.

När det gäller innebörden av ”köps i syfte att införas och stadigvarande brukas” och ”kommit i köparens besittning” hänvisas till 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen.

Bestämmelsen i *punkt 3* gäller när ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i Sverige. Under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning anses risken då vara belägen i Sverige, trots att fordonet inte är registrerat här i landet. Även denna bestämmelse får betydelse vid tillämpningen av 2 kap. Om ett fordon som är registrerat i ett annat EES-land importeras till Sverige, följer av punkt 3 att risken under den angivna tidsperioden är belägen i Sverige och att en EES-försäkringsgivare därmed får meddela försäkring för fordonet bara under de förutsättningar som anges i 2 kap.

Bestämmelsen i *punkt 4* har i sak oförändrad överförts från punkt 3.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG

av den 11 maj 2005

om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD
HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 47.2 första och tredje meningarna, artikel 55 och artikel 95.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (2),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (3), och

av följande skäl:

(1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, både som försäkringstagare och som skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den står för en stor del av skadeförsäkringsrörelsen inom gemenskapen. Motorfordonsförsäkringen påverkar också den fria rörligheten för personer och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för gemenskapens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

(2) Stora framsteg i den riktningen har redan åstadkommit genom 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 (4), rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (5), rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (6) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) (7).

(3) Gemenskapens system för motorfordonsförsäkring behöver aktualiseras och förbättras. Detta behov har bekräftats genom det samråd som

organiserats med branschföreningar, konsumenter och föreningar för trafikoffer. Bilaga 1

(4) För att undvika möjliga feltolkningar av bestämmelserna i direktiv 72/166/EEG och underlätta försäkring av fordon med tillfälliga registreringsskyltar bör definitionen av det territorium där fordonet är normalt hemmahörande avse territoriet i den stat vars registreringsskylt fordonet bär, oavsett om denna skylt är permanent eller tillfällig.

(5) Enligt direktiv 72/166/EEG skall fordon med falska eller olagliga registreringsskyltar anses vara normalt hemmahörande i den medlemsstats territorium där de ursprungliga registreringsskyltarna utfärdades. Denna bestämmelse medför ofta att en nationell försäkringsbyrå måste bära de ekonomiska konsekvenserna av olyckor som inte har något samband med den medlemsstat där försäkringsbyrån i fråga är etablerad. Utan att ändra det allmänna kriteriet att det är registreringsskylten som avgör inom vilket territorium fordonet skall anses vara normalt hemmahörande, bör en specialbestämmelse införas för olyckor som vållas av fordon utan registreringsskylt eller med en registreringsskylt som inte, eller inte längre, tillhör fordonet. I sådana fall, och endast i skaderegleringssyfte, bör det territorium där olyckan inträffade anses vara det territorium inom vilket fordonet är normalt hemmahörande.

(6) För att underlätta tolkningen och tillämpningen av termen ”stickprovskontroller” i direktiv 72/166/EEG bör de relevanta bestämmelserna förtydligas. Förbudet mot systematiska kontroller av innehav av motorfordonsförsäkring bör gälla fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelandets territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstat. Endast icke-systematiska kontroller som inte är diskriminerande och som utförs inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll får tillåtas.

(7) Enligt artikel 4 a i direktiv 72/166/EEG får medlemsstaterna förordna om undantag från det allmänna kravet på obligatorisk försäkring när det gäller fordon tillhöriga särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. Vid olyckor som orsakats av dessa fordon skall den medlemsstat som förordnar om undantag utse en myndighet eller ett organ som ersätter skadelidande vid olyckor i en annan medlemsstat. För att se till att inte endast skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon utomlands erhåller vederbörlig ersättning, utan även skadelidande vid olyckor som sker i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, oberoende av om de är bosatta på den statens territorium eller inte, bör ovannämnda artikel ändras. Dessutom bör medlemsstaterna se till att den förteckning över personer som är befriade från försäkringsplikt och de myndigheter eller organ som ansvarar för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av sådana fordon meddelas kommissionen för offentliggörande.

(8) Enligt artikel 4 b i direktiv 72/166/EEG får en medlemsstat göra undantag från det allmänna kravet på obligatorisk motorfordons-

försäkring när det gäller vissa slag av fordon eller vissa fordon med särskild registreringsskylt. I detta fall får de andra medlemsstaterna vid inresan på deras territorium kräva innehav av ett giltigt grönt kort eller att en gränsförsäkring tecknats för att garantera ersättning till skadelidande vid en olycka som dessa fordon kan orsaka på deras territorium. Eftersom avskaffandet av gränskontroller inom gemenskapen inte gör det möjligt att säkerställa att fordon som korsar gränsen har försäkrings-skydd, kan ersättning därför inte längre garanteras för skadelidande vid olyckor som vållas utomlands. Det bör dessutom säkerställas att skadelidande får vederbörlig ersättning inte endast vid olyckor som orsakats av dessa fordon utomlands utan även vid olyckor i den medlemsstaten där fordonet är normalt hemmahörande. I detta syfte bör medlemsstaterna behandla skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon på samma sätt som skadelidande vid de olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon. I direktiv 84/5/EEG föreskrivs det nämligen att ersättning av skadelidande vid olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon bör betalas av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan ägde rum. Vid utbetalning till skadelidande vid olyckor med fordon för vilka undantaget tillämpas bör skadeersättningsorganet ha ett ersättningskrav mot skadeersättningsorganet i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande. Efter en period av fem år från ikraftträdandet av detta direktiv bör kommissionen i förekommande fall mot bakgrund av erfarenheten från tillämpningen och genomförandet av detta undantag lägga fram förslag som syftar till att ersätta det eller upphäva det. Motsvarande bestämmelse i direktiv 2000/26/EG bör också utgå.

(9) För att klarlägga motorfordonsförsäkringsdirektivens tillämpningsområde i enlighet med artikel 299 i fördraget bör hänvisningen till medlemsstaternas icke-europeiska territorium i artikel 6 och artikel 7.1 i direktiv 72/166/EEG utgå.

(10) Medlemsstaternas skyldighet att se till att försäkringen omfattar åtminstone vissa minimibelopp utgör ett viktigt inslag för att säkerställa skydd av skadelidande. De minimibelopp som föreskrivs i direktiv 84/5/EEG bör inte bara uppdateras för att ta hänsyn till inflationen utan även de reala beloppen bör ökas för att förbättra skyddet av de skadelidande. Minimibeloppet för täckning av personskador bör beräknas så att full och rättvis ersättning utgår till skadelidande med mycket svåra skador, under beaktande av att olyckor med flera skadelidande är ovanliga och att antalet olyckor där flera skadelidande fått mycket svåra skador vid ett och samma tillbud är lågt. Ett minimibelopp på 1 000 000 EUR för varje skadelidande eller 5 000 000 EUR för varje skadehändelse, oavsett antalet skadelidande, är skäligt och lämpligt. För att underlätta införandet av dessa minimibelopp bör en övergångsperiod på fem år från genomförandedagen för detta direktiv fastställas. Medlemsstaterna bör öka beloppen till åtminstone hälften av nivåerna senast 30 månader efter genomförandedagen.

(11) För att säkerställa att minimibeloppet för täckningskapaciteten inte urholkas med tiden bör en klausul om regelbunden översyn införas, varvid man bör använda som referens det europeiska konsument-

prisindexet (EKPI) som offentliggörs av Eurostat i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2494/95 av den 23 oktober 1995 om harmoniserade konsumentprisindex (8). Förfarandet för en sådan översyn bör fastställas.

(12) Direktiv 84/5/EEG, enligt vilket medlemsstaterna för att förhindra bedrägerier kan begränsa eller hindra betalningar från ersättningsorganet för skador orsakade av oidentifierade fordon, kan i vissa fall lägga hinder i vägen för berättigade ersättningar till skadelidande. Denna möjlighet att välja att begränsa eller hindra ersättning med motiveringen att fordonet inte identifierats bör inte kunna tillämpas om organet har utbetalt ersättning för betydande personskador till en skadelidande från den olycka där sakskadorna uppstod. Medlemsstaterna får, i fråga om saksador, föreskriva en självrisk för den skadelidande upp till den nivå som fastställs i nämnda direktiv. Villkoren för att personskador skall betraktas som betydande skall fastställas enligt lagar och andra författningar i den medlemsstat där olyckan inträffar. Vid fastställandet av dessa villkor får medlemsstaten beakta bland annat om skadan har krävt sjukhusvård.

(13) För närvarande ges medlemsstaterna en möjlighet i direktiv 84/5/EEG att, upp till ett angivet tak, godkänna självriskbelopp som den skadelidande skall ansvara för vid saksador som vållats av oförsäkrade fordon. Denna möjlighet minskar på ett omotiverat sätt skyddet för de skadelidande och verkar diskriminerande i förhållande till skadelidande vid andra olyckor. Denna möjlighet bör därför inte längre tillåtas.

(14) 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 (9), bör ändras så att det blir möjligt för filialer till försäkringsföretag att verka som representanter vid motorförsäkringsverksamhet, så som redan sker i samband med andra försäkringstjänster än motorfordonsförsäkring.

(15) Att samtliga passagerare i ett fordon omfattas av försäkringen är ett viktigt framsteg som uppnåtts genom nu gällande lagstiftning. Detta förhållande skulle dock äventyras om passagerare uteslöts från försäkringskyddet enligt nationell lagstiftning eller vissa villkor i ett försäkringsavtal på grund av att de hade, eller borde ha haft, kännedom om att föraren av fordonet vid tillfället för olyckan var påverkad av alkohol eller av något annat berusningsmedel. En passagerare har vanligen inte förutsättningar för att kunna avgöra graden av berusning hos föraren. Målet att motverka att personer som är påverkade av ett berusningsmedel kör bil uppnås inte genom att minska försäkringsskyddet för passagerare som drabbas av en olycka. Skyddet för dessa passagerare genom den obligatoriska motorfordonsförsäkringen påverkar dock varken det ansvar som passagerarna kan ha ådragit sig enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen eller nivån på eventuella skadestånd vid en enskild olycka.

(16) Personskador och saksador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter, vilka är den minst skyddade parten vid olyckor, bör omfattas av den obligatoriska försäkringen för det

fordon som är inblandat i olyckan om de skadelidande är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. Denna bestämmelse skall inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller nivån på skadestånden vid en enskild olycka enligt nationell lagstiftning.

(17) Vissa försäkringsgivare inför i sina avtal klausuler enligt vilka avtalet upphör att gälla om fordonet befinner sig utanför den medlemsstat där det är registrerat under längre tid än en viss angiven period. En sådan praxis strider mot den princip som fastställs i direktiv 90/232/EEG, enligt vilken den obligatoriska motorfordonsförsäkringen skall omfatta hela gemenskapens territorium på grundval av en enda premie. Det bör därför särskilt anges att försäkringsskyddet skall fortsätta att gälla under hela avtalstiden, oavsett om fordonet under någon tid befinner sig i en annan medlemsstat, dock utan att detta påverkar kraven på registrering av motorfordon i den nationella lagstiftningen i en medlemsstat.

(18) Åtgärder bör vidtas för att göra det lättare att skaffa försäkringsskydd för fordon som importeras från en medlemsstat till en annan, även om fordonet ännu inte registrerats i införselmedlemsstaten. Ett tillfälligt undantag bör kunna ges från den allmänna regeln för fastställandet av den medlemsstat där risken är belägen. Under en period av 30 dagar från och med det datum då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen bör införselmedlemsstaten anses vara den medlemsstat där risken är belägen.

(19) Den som önskar ingå ett nytt avtal om motorfordonsförsäkring med ett annat försäkringsföretag bör kunna styrka olyckor och försäkringsfall som inträffat under tiden för det föregående avtalet. Försäkringstagaren bör ha rätt att när som helst begära ett intyg om ersättningskrav i samband med det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav. Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg skall förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

(20) För att säkerställa ett tillfredsställande skydd av skadelidande vid trafikolyckor bör medlemsstaterna inte tillåta försäkringsföretag att ta ut självrisk av en skadelidande part.

(21) Rätten att åberopa försäkringsavtalet och rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget är av stor betydelse för skyddet av personer som skadas i varje slag av trafikolycka. Genom direktiv 2000/26/EG föreskrivs det redan rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen för personer som skadas i olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad och som orsakats genom användning av fordon som är försäkrade och normalt hemmahörande i en medlemsstat. För att underlätta snabb och effektiv skadereglering och för att kosta samma rättsliga förfaranden så långt

möjligt skall kunna undvikas bör denna rätt utsträckas till alla som drabbas av trafikolyckor. Bilaga 1

(22) För att skyddet av skadelidande vid trafikolyckor skall förbättras i sin helhet bör förfarandet med motiverat ersättningsanbud som föreskrivs i direktiv 2000/26/EG utsträckas till att omfatta varje slag av trafikolycka. Samma förfarande bör också gälla på motsvarande sätt om olyckan behandlas via det system av nationella försäkringsbyråer som föreskrivs i direktiv 72/166/EEG.

(23) För att göra det lättare för skadelidande att begära ersättning bör de informationscentrum som upprättats enligt direktiv 2000/26/EG inte begränsa sin verksamhet till att informera om olyckor som omfattas av det direktivet utan kunna lämna samma slag av information om varje annan trafikolycka.

(24) Enligt artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område [10], jämförd med artikel 9.1 b i samma förordning, kan den skadelidande framställa sitt krav till den ansvariga partens försäkringsbolag i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.

(25) Eftersom direktiv 2000/26/EG antogs före antagandet av förordning (EG) nr 44/2001, vilken för flera medlemsstater har ersatt Brysselkonventionen av den 27 september 1968 i samma ämne, bör hänvisningen till denna konvention anpassas i förekommande fall.

(26) Rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändring av direktiv 72/166/EEG

Direktiv 72/166/EEG ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.4 skall ändras på följande sätt:

a) Första strecksatsen skall ersättas med följande:

”– territoriet för den stat med vars registrerings skylt fordonet är försett, oavsett om skylten är permanent eller tillfällig, eller”

b) Följande strecksats skall läggas till:

”– i de fall där fordon som saknar registreringskylt eller har en registreringskylt som inte, eller inte längre, motsvarar fordonet blivit inblandade i en olycka, den stats territorium inom vilket olyckan inträffade, när det gäller skadereglering enligt artikel 2.2 första strecksatsen i detta direktiv eller enligt artikel 1.4 i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (11).

2. Artikel 2.1 skall ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna skall avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredje lands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Medlemsstaterna får dock utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar under förutsättning att de genomförs på ett icke-diskriminerande sätt och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll.”

3. Artikel 4 skall ändras på följande sätt:

a) I led a andra stycket

i) skall första meningen ersättas med följande:

”En medlemsstat som förordnar om sådant undantag skall vidta lämpliga åtgärder för att se till att ersättning utbetalas för sådan förlust eller skada som orsakats inom dess territorium och inom en annan medlemsstats territorium av fordon som tillhör ifrågavarande personer.”

ii) skall sista meningen ersättas med följande:

”Den skall till kommissionen överlämna listan över personer som undantagits från obligatorisk försäkring samt myndigheter eller organ som ansvarar för ersättningen. Kommissionen skall offentliggöra listan”.

b) I led b skall andra stycket ersättas med följande:

”I det fallet skall medlemsstaterna se till att sådana fordon som nämns i första stycket i detta led b behandlas på samma sätt som fordon för vilka sådan försäkringsskyldighet som avses i artikel 3.1 inte har uppfyllts. Skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan inträffat skall sedan kunna kräva ersättning från garantifonden enligt artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Efter en femårsperiod från och med tidpunkten för ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon [12] skall medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet och den praktiska

tillämpningen av detta led b. Efter att ha gått igenom rapporterna skall kommissionen vid behov lägga fram förslag om att ersätta eller upphäva detta undantag.

4. I artikel 6 och artikel 7.1 skall orden "eller inom en medlemsstats icke-europeiska territorium" utgå.

Artikel 2
Ändring av direktiv 84/5/EEG

Artikel 1 i direktiv 84/5/EEG skall ersättas med följande:

”Artikel 1

1. Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall obligatoriskt omfatta både saksador och personskador.

2. Varje medlemsstat skall, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkringen ger ersättning med minst följande:

a) Vid personskador: ett minimibelopp på 1 000 000 EUR för varje skadelidande eller 5 000 000 EUR per skadehändelse oavsett antalet skadelidande.

b) Vid saksador: 1 000 000 EUR för varje skadehändelse oavsett antalet skadelidande.

Medlemsstaterna får vid behov införa en övergångsperiod på högst fem år efter genomförandedagen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon [13] för att anpassa minimibeloppen för försäkrings-täckningen till de belopp som anges i denna punkt.

De medlemsstater som inför en sådan övergångsperiod skall informera kommissionen om detta och ange övergångsperiodens längd.

Senast 30 månader efter genomförandedagen för direktiv 2005/14/EG skall medlemsstaterna höja garantierna till åtminstone hälften av den nivå som föreskrivs i denna punkt.

3. Efter ikraftträdandet av direktiv 2005/14/EG eller efter utgången av någon av de övergångsperioder som avses i punkt 2 skall de belopp som anges i samma punkt ses över vart femte år, med hänsyn till det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) enligt rådets förordning (EG) nr 2494/95 av den 23 oktober 1995 om harmoniserade konsumentprisindex [14].

Beloppen skall justeras automatiskt. Beloppen skall höjas med den procentuella förändring som anges i EKPI för den aktuella perioden, dvs. de fem år som omedelbart föregår översynen, och rundas av uppåt till närmaste 10 000-tal EUR.

Kommissionen skall meddela de justerade beloppen till Europaparlamentet och rådet och se till att de offentliggörs i Europeiska unionens *officiella tidning*.

4. Varje medlemsstat skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i punkt 1 inte tecknats.

Bestämmelserna i första stycket 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 är ansvariga för olyckshändelsen och andra försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som skall ersätta den skadelidande för samma skada. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

5. Den skadelidande skall alltid kunna vända sig direkt till detta organ, som skall ha skyldighet att, på grundval av uppgifter som inhämtats från den skadelidande, lämna denne ett motiverat besked angående utbetalning av ersättning.

Medlemsstaterna får emellertid utesluta ersättning från organet till förmån för personer som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakade sak- eller personskadan, om organet kan styrka att personerna visste att fordonet var oförsäkrat.

6. Medlemsstaterna får begränsa eller utesluta ersättning från organet när det gäller sakskador orsakade av oidentifierade fordon.

Om organet emellertid har utbetalat ersättning för betydande personskador för någon skadelidande från samma olycka där sakskada orsakats av ett oidentifierat fordon får medlemsstaterna inte utesluta ersättning för sakskada med motiveringen att fordonet inte identifierats. Medlemsstaterna får dock föreskriva en självrisk om högst 500 EUR för den skadelidande för sådan sakskada för vilken den skadelidande kan vara ansvarig.

Villkoren för att personskador skall betraktas som betydande skall fastställas enligt lagar och andra författningar i den medlemsstat där olyckan inträffar. I detta avseende får medlemsstaterna beakta bland annat om skadan har krävt sjukhusvård.

7. Varje medlemsstat skall tillämpa sina lagar och andra författningar vid utbetalning av ersättning från organet, dock inte i strid med annan praxis som är förmånligare för den skadelidande. Bilaga 1

Artikel 3
Ändring av direktiv 88/357/EEG

Artikel 12a.4 fjärde stycket andra meningen i direktiv 88/357/EEG skall utgå.

Artikel 4
Ändring av direktiv 90/232/EEG

Direktiv 90/232/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 skall följande stycke införas mellan första och andra stycket:

”Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att lagbestämmelser eller villkor i ett försäkringsavtal, som undantar en passagerare från ett sådant försäkringsskydd med hänvisning till att han eller hon visste eller borde ha vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel, skall anses ogiltiga när det gäller skadeståndskrav från en sådan passagerare.”

2. Följande artikel skall införas:

”Artikel 1a

Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall omfatta personskador och saksador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. Denna artikel skall inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.”

3. I artikel 2 skall första strecksatsen ersättas med följande:

” – på grundval av en enda premie och för hela avtalstiden omfatta hela gemenskapens territorium, även under perioder när fordonet befinner sig i andra medlemsstater under avtalstiden, och”.

4. Följande artiklar skall införas:

”Artikel 4a

1. Med avvikelse från artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357/EEG (15) skall, när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter att köparen accepterar mottagandet av

fordonet, för en period av 30 dagar, trots att fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten. Bilaga 1

2. Om fordonet är inblandat i en olycka under den tidsperiod som nämns i punkt 1 och inte är försäkrat, skall det organ i införselmedlemsstaten som avses i artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG vara ersättningsskyldigt i enlighet med artikel 1 i det direktivet.

Artikel 4b

Medlemsstaterna skall se till att försäkringstagaren skall ha rätt att när som helst begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav i samband med det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav. Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg skall förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

Artikel 4c

Försäkringsföretag skall inte tillämpa självrisk gentemot den skadelidande parten i en olycka när det gäller den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.

Artikel 4d

Medlemsstaterna skall se till att skadelidande parter vid olyckor vållade av ett fordon som omfattas av försäkring enligt artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.

Artikel 4e

Medlemsstaterna skall införa det förfarande som föreskrivs i artikel 4.6 i direktiv 2000/26/EG [16] för skadereglering av alla former av olyckor orsakade av fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.

Vid olyckor som får regleras genom det system av nationella försäkringsbyråer som föreskrivs i artikel 2.2 i direktiv 72/166/EEG skall medlemsstaterna införa samma förfarande som i artikel 4.6 i direktiv 2000/26/EG. Vid tillämpningen av detta förfarande skall varje hänvisning till försäkringsföretag uppfattas som en hänvisning till nationell försäkringsbyrå enligt definitionen i artikel 1.3 i direktiv 72/166/EEG.

5. Artikel 5.1 skall ersättas med följande:

”1. Utan att det påverkar deras skyldigheter enligt direktiv 2000/26/EG skall medlemsstaterna se till att de informationscentrum som inrättats eller godkänts i enlighet med artikel 5 i det direktivet ger den i artikeln

angivna informationen till alla parter som varit inblandade i en trafikolycka orsakad av ett fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.” Bilaga 1

Artikel 5
Ändringar av direktiv 2000/26/EG

Direktiv 2000/26/EG skall ändras på följande sätt:

1. Följande skäl skall införas:

”(16a) Enligt artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstolsbehörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (17), i kombination med artikel 9.1 b i samma förordning, kan den skadelidande framställa sitt krav till den ansvariga partens försäkringsbolag i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.

2. Artikel 4.8 skall ersättas med följande:

”8. Utnämning av en skaderegleringsrepresentant skall inte i sig innebära att en filial öppnas enligt artikel 1 b i direktiv 92/49/EEG och skaderegleringsrepresentanten skall inte anses vara ett etableringsställe enligt artikel 2 c i direktiv 88/357/EEG eller

– ett etableringsställe enligt Brysselkonventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (18) – beträffande Danmark,

– ett etableringsställe enligt förordning (EG) nr 44/2001 – beträffande de övriga medlemsstaterna.

3. I artikel 5.1 a i direktiv 2000/26/EG skall punkt 2 ii utgå.

4. Följande artikel skall införas:

”Artikel 6a
Centralt organ

Medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder för att underlätta de skadelidandes, deras försäkringsbolags och deras rättsliga representanters tillgång till de grundläggande uppgifter som behövs för skaderegleringen.

Dessa grundläggande uppgifter skall vid behov göras tillgängliga i elektronisk form vid ett centralt kontor i varje enskild medlemsstat, och finnas tillgängliga för de parter som är inblandade i ärendet, på deras egen begäran.”

Artikel 6
Genomförande

Bilaga 1

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 11 juni 2007. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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 varje medlemsstat själv utfärda.

2. 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.

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

Artikel 7
Ikraftträdande

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

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2005.

På Europaparlamentets vägnar
J. P. BORRELL FONTELLES
Ordförande

På rådets vägnar
N. SCHMIT
Ordförande

- (1) EGT C 227 E, 24.9.2002, s. 387.
- (2) EUT C 95, 23.4.2003, s. 45.
- (3) Europaparlamentets yttrande av den 22 oktober 2003 (EUT C 82 E, 1.4.2004, s. 297), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 april 2004 (ännu ej offentliggjord i EUT) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 januari 2005 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 18 april 2005.
- (4) EGT L 103, 2.5.1972, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 84/5/EEG (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17).
- (5) EGT L 8, 11.1.1984, s. 17. Direktivet senast ändrat genom direktiv 90/232/EEG (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33).
- (6) EGT L 129, 19.5.1990, s. 33.
- (7) EGT L 181, 20.7.2000, s. 65.
- (8) EGT L 257, 27.10.1995, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).
- (9) EGT L 172, 4.7.1988, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2000/26/EG.
- (10) EGT L 12, 16.1.2001, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2245/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 10).
- (11) EGT L 8, 11.1.1984, s. 17.
- (12) EUT L 149, 11.6.2005, s. 14
- (13) EUT L 149, 11.6.2005, s. 14.
- (14) EGT L 257, 27.10.1995, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).
- (15) 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 (EGT L 172, 4.7.1988, s. 1). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65).
- (16) Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) (EGT L 181, 20.7.2000, s. 65).
- (17) EGT L 12, 16.1.2001, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2245/2004 (EUT L 381, 28.12.2004, s. 10)."
- (18) EGT C 27, 26.1.1998, s. 1 (konsoliderad version).

**RÅDETS DIREKTIV
av den 22 juni 1987
om samordning av lagar och andra författningar angående
rättsskyddsförsäkring**

(87/344/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 57.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Europaparlamentets yttrande (2),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (3), och

med beaktande av följande:

Genom rådets 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 (4), senast ändrat genom direktiv 87/343/EEG (5), undanröjdes vissa skillnader mellan nationella lagar, för att göra det lättare att starta och driva sådan verksamhet.

I artikel 7.2 c i direktiv 73/239/EEG föreskrivs emellertid att ”i avvaktan på ytterligare samordning, som måste genomföras inom fyra år efter detta direktivs anmälan, har Förbundsrepubliken Tyskland rätt att upprätthålla förbudet att inom dess område samtidigt bedriva verksamhet avseende sjukförsäkring, kredit- och borgensförsäkring, försäkring avseende regress mot tredje man samt rättsskyddsförsäkring eller att bedriva sådan verksamhet tillsammans med andra försäkringsklasser.”

I detta direktiv föreskrivs den samordning av bestämmelserna om rättsskyddsförsäkring som förutskickades i artikel 7.2 c i direktiv 73/239/EEG.

Till skydd för försäkrade bör åtgärder vidtas för att så långt som möjligt förhindra att intressekonflikter mellan en rättsskyddsförsäkrad och hans försäkringsgivare uppkommer till följd av att den senare tillhandahåller den försäkrade skydd avseende någon annan av de försäkringsklasser som anges i bilagan till direktiv 73/239/EEG eller tillhandahåller skydd för någon annan person och, om en sådan konflikt ändå skulle uppstå, möjliggöra en lösning av den.

Rättsskyddsförsäkring som gäller tvister eller risker som härrör från eller har samband med användning av högsjöfartyg bör, med hänsyn till sådan försäkrings speciella karaktär, undantas från detta direktivs tillämpningsområde.

Även sådana åtgärder som företas av en försäkringsgivare som tillhandahåller tjänster eller som bär kostnaderna för biträde åt den försäkrade med anledning av avtal om ersättningsansvar, bör undantas från direktivets tillämpningsområde, om åtgärderna samtidigt utövas för tillvaratagande av försäkringsgivarens eget intresse inom ramen för sådan försäkring.

Medlemsstaterna bör ges möjlighet att från detta direktivs tillämpningsområde undanta sådan rättsskyddsförsäkring som meddelas av en assistansförsäkringsgivare, när verksamheten utövas i en annan medlemsstat än den, där den försäkrade normalt uppehåller sig, och ingår som en del av ett avtal som uteslutande gäller assistans för personer som hamnar i svårigheter under resa eller vid vistelse utanför hemorten eller den stadigvarande uppehållsorten.

Den ordning med krav på specialisering som för närvarande gäller i en medlemsstat, nämligen Förbundsrepubliken Tyskland, förhindrar de flesta intressekonflikter. Likväl framstår det inte som nödvändigt för detta ändamål att utvidga detta system till hela gemenskapen, något som skulle kräva en uppdelning av blandade försäkringsföretag.

Det åsyftade resultatet kan även uppnås genom att försäkringsföretagen åläggs att meddela rättsskyddsförsäkring i ett separat försäkringsavtal eller i en särskild del av ett försäkringsavtal, och genom att de förpliktas att antingen ha en särskild förvaltning för rättsskyddsförsäkring eller anförtro skaderegleringen avseende rättsskyddsförsäkring till ett företag som är en särskild juridisk person, eller medge den rättsskyddsförsäkrade rätt att välja advokat från den tidpunkt då han kan rikta anspråk mot försäkringsgivaren.

Oavsett vilken lösning som väljs skall de rättsskyddsförsäkrades intressen anses likvärdigt tillvaratagna.

För att den rättsskyddsförsäkrades intressen skall anses tillgodosedda skall han ha möjlighet att själv välja advokat eller någon annan person som har behörighet enligt nationell lag att biträda vid undersökningar eller förhandlingar och närhelst en intressekonflikt uppstår.

Medlemsstaterna bör ges möjlighet att befria försäkringsföretag från skyldigheten att ge den försäkrade rätt att välja advokat, om rättsskyddsförsäkringen är begränsad till de försäkringsfall som uppkommer genom användning av vägfordon inom statens territorium och om andra begränsande villkor är uppfyllda.

Om en konflikt uppstår mellan en försäkringsgivare och en försäkrad är det angeläget att den löses på ett så rättvist och skyndsamt sätt som

möjligt. Avtal om rättsskyddsförsäkring bör därför lämpligen innehålla en bestämmelse om skiljeförfarande eller annat förfarande som erbjuder jämförbara garantier.

I punkt C andra stycket i bilagan till direktiv 73/239/EEG föreskrivs att risker som ingår i klasserna 14 och 15 under punkt A inte får betraktas som underordnade risker till andra klasser. Ett försäkringsföretag bör inte ha möjlighet att försäkra rättsskydd som en risk underordnad annan risk utan att ha erhållit auktorisation avseende rättsskydd. Medlemsstaterna bör emellertid ges möjlighet att i särskilda fall betrakta klass 17 som en underordnad risk till klass 18. Punkt C i nämnda bilaga bör därför ändras i överensstämmelse härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syftet med detta direktiv är att samordna de i lagar och andra författningar givna bestämmelserna om sådan rättsskyddsförsäkring som avses under klass 17 i punkt A i bilagan till rådets direktiv 73/239/EEG, för att underlätta ett effektivt utövande av etableringsfriheten och så långt som möjligt förhindra att intressekonflikter uppkommer särskilt av den anledningen att försäkringsgivaren tillhandahåller skydd för någon annan person eller tillhandahåller den försäkrade skydd som gäller både rättsskyddsförsäkring och någon annan av de försäkringsklasser som anges i den nämnda bilagan och, om en sådan konflikt ändå skulle uppstå, möjliggöra en lösning av den.

Artikel 2

1. Detta direktiv gäller för rättsskyddsförsäkring. Sådan försäkring innebär ett åtagande att, mot betalning av premie, bära kostnaderna för rättsliga förfaranden och tillhandahålla andra tjänster som har direkt anknytning till vad en sådan försäkring omfattar, främst för att

– tillförsäkra ersättning för den förlust eller skada som den försäkrade åsamkats antingen genom utomprocessuell uppgörelse, eller genom civilrättsligt eller straffrättsligt förfarande,

– försvara eller företräda den försäkrade vid civilrättsliga, straffrättsliga eller förvaltningsrättsliga förfaranden eller vid andra liknande förfaranden eller i anledning av att ersättningskrav har riktats mot honom.

2. Detta direktiv gäller emellertid inte

– rättsskyddsförsäkring avseende tvister eller risker som härrör från eller har samband med användning av högsjöfartyg,

– åtgärder som en försäkringsgivare, inom ramen för ansvarsförsäkring, vidtar för att försvara eller företräda den försäkrade i en undersökning eller en förhandling, om åtgärderna samtidigt utövas för tillvaratagande av försäkringsgivarens eget intresse inom ramen för sådan försäkring,

– om en medlemsstat bestämmer detta, rättsskyddsförsäkring som meddelas av en assistansförsäkringsgivare, när verksamheten utövas i en annan medlemsstat än den, där den försäkrade normalt uppehåller sig, och ingår som en del av ett avtal som uteslutande gäller assistans för personer som hamnar i svårigheter under resa eller vid vistelse utanför hemorten eller den stadigvarande uppehållsorten. I sådant fall måste i avtalet tydligt anges att det ifrågavarande skyddet är begränsat till sådana omständigheter som anges i första punkten och är underordnat i förhållande till assistansen.

Artikel 3

1. Rättsskyddsförsäkring skall antingen meddelas genom ett avtal som är skilt från det som upprättas för andra försäkringsklasser, eller tas upp som en separat del av ett försäkringsbrev med särskilt angivande av rättsskyddets omfattning samt, om medlemsstaten så begär, det motsvarande premiebeloppet.

2. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att företag, etablerade inom dess territorium, antar minst en av följande alternativa lösningar, varvid företaget antingen har att följa vad medlemsstaten bestämt, eller med statens samtycke får välja självständigt:

a) Företaget skall se till att ingen anställd som har befattning med handläggningen av skadeärenden inom rättsskyddsförsäkring eller med därmed sammanhängande juridisk rådgivning samtidigt utövar liknande verksamhet

– om försäkringsverksamheten är blandad och omfattar flera försäkringsklasser: inom en annan försäkringsklass som ingår i företagets verksamhet;

– oavsett om försäkringsverksamheten är blandad eller specialiserad: inom en annan verksamhet som är knuten till den första verksamheten finansiellt, kommersiellt eller administrativt och som omfattar en eller flera av de andra försäkringsklasserna som anges i direktiv 73/239/EEG.

b) Företaget skall anförtro handläggningen av skadeärenden avseende rättsskyddsförsäkring till ett företag som är en särskild juridisk person. Detta företag skall anges i ett sådant särskilt försäkringsavtal eller i en sådan separat del av ett avtal som avses i punkt 1 ovan. Om detta i juridiskt hänseende självständiga företag har samband med ett annat företag som driver försäkringsrörelse i en eller flera av de andra klasser som anges under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, får de

anställda i företaget som handlägger skadeärenden eller bistår med juridisk rådgivning i samband med sådan handläggning inte samtidigt utöva samma eller liknande uppgifter i det andra företaget. Medlemsstaterna får föreskriva samma krav för medlemmarna i företagsledningen.

c) Företaget skall i avtalet ge den försäkrade rätt att, från den tidpunkt då han kan rikta anspråk mot försäkringsgivaren, fritt utse advokat eller, i den utsträckning det medges i nationell lag, någon annan person med de kvalifikationer som behövs för att tillvarata den försäkrades intressen.

3. Oavsett vilken lösning som väljs skall de rättsskyddsförsäkrades intressen anses likvärdigt tillvaratagna enligt detta direktiv.

Artikel 4

1. Av varje försäkringsavtal om rättsskyddsförsäkring skall uttryckligen framgå att

a) den försäkrade skall kunna fritt välja advokat eller någon annan person som har behörighet enligt nationell lag att försvara eller företräda den försäkrade eller i övrigt tillvarata hans intressen vid undersökningar eller förhandlingar,

b) den försäkrade skall kunna fritt välja advokat eller, om han föredrar det och i den utsträckning det medges i nationell lag, någon annan person med de kvalifikationer som behövs för att tillvarata hans intressen närhelst en intressekonflikt uppstår.

2. Med advokat menas en person som har rätt att utöva sin yrkesverksamhet under en av de benämningar som anges i rådets direktiv 77/249/EEG av den 22 mars 1977, som utfärdats för att underlätta för advokater att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster (6).

Artikel 5

1. Varje medlemsstat får medge undantag från tillämpning av artikel 4.1 för rättsskyddsförsäkring, om samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Försäkringen är begränsad till de försäkringsfall som uppkommer genom användning av vägfordon inom den berörda medlemsstatens territorium.

b) Försäkringen är förenad med ett avtal om erbjudande av assistans vid olyckshändelse eller skadefall där ett vägfordon är inblandat.

c) Varken rättsskyddsförsäkringsgivaren eller assistansförsäkringsgivaren meddelar någon form av ansvarsförsäkring.

d) Sådana åtgärder har vidtagits att helt oberoende advokater bistår och företräder vardera parten i en tvist, när parterna är rättsskyddsförsäkrade hos samma försäkringsgivare. Bilaga 2

2. Ett undantag som en medlemsstat medgivit ett företag enligt punkt 1 skall inte inverka på tillämpningen av artikel 3.2.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att det genom skiljeförfarande eller något annat förfarande som ger motsvarande garantier om objektivitet kan fattas beslut om hur tvister mellan den som meddelat rättsskyddsförsäkring och en försäkrad kan lösas, utan att den rätt till överklagande hos rättsliga instanser som kan finnas enligt nationell lag påverkas.

I försäkringsavtalet skall anges att den försäkrade har rätt att använda sig av ett sådant förfarande.

Artikel 7

När en intressekonflikt uppstår eller oenighet råder angående tvistens lösning, skall rättsskyddsförsäkringsgivaren eller, där det är lämpligt, skaderegleringsorganet, underrätta den försäkrade om

- de rättigheter som anges i artikel 4, och
- den möjlighet han har att använda sig av ett sådant förfarande som avses i artikel 6.

Artikel 8

Medlemsstaterna skall upphäva alla bestämmelser som innebär förbud för en försäkringsgivare att samtidigt inom respektive stats territorium driva verksamhet avseende rättsskyddsförsäkring och andra försäkringsklasser.

Artikel 9

Punkt C andra stycket i bilagan till direktiv 73/239/EEG skall ersättas med följande text:

”Sådana risker som ingår i klasserna 14, 15 och 17 under punkt A i denna bilaga får dock inte betraktas som underordnade risker till andra klasser.

Dock får den risk som ingår i klass 17 (rättsskyddsförsäkring), betraktas som en underordnad risk till klass 18, när de villkor som sägs i första

stycket är uppfyllda och när huvudrisken uteslutande hänför sig till assistans för personer som hamnar i svårigheter under resa eller vid vistelse utanför hemorten eller den stadigvarande uppehållsorten. Bilaga 2

Rättsskyddsförsäkring får även, på de i första stycket angivna villkoren, betraktas som en underordnad risk, när försäkringen avser tvister eller risker som härrör från eller har samband med användning av högsjöfartyg."

Artikel 10

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 1990. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa dessa åtgärder senast från och med den 1 juli 1990.

Artikel 11

Efter anmälan (7) av detta direktiv skall medlemsstaterna till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 12

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 22 juni 1987.

På rådets vägnar
L. TINDEMANS
Ordförande

- (1) EGT nr C 198, 7.8.1979, s. 2.
- (2) EGT nr C 260, 12.10.1981, s. 78.
- (3) EGT nr C 348, 31.12.1980, s. 22.
- (4) EGT nr L 228, 16.8.1973, s. 3.
- (5) EGT nr L 185, 4.7.1987, s. 72.
- (6) EGT nr L 78, 26.3.1977, s. 17.
- (7) Detta direktiv anmäldes till medlemsstaterna den 25 juni 1987.

Sammanfattning av promemorians lagförslag (Ds 2006:12)

Bilaga 3

Till en början behandlas införlivandet av det femte direktiv om trafikförsäkring som år 2005 antagits av Europaparlamentet och rådet (se del I). Det övergripande syftet med direktivet är att på olika sätt stärka den skadelidandes rätt att få ersättning från en trafikförsäkring.

De bestämmelser som i dag finns i svensk rätt uppfyller i allt väsentligt de krav som ställs i direktivet. Några ändringar är dock påkallade, framför allt i trafikskadelagen (1975:1410; TSL). I promemorian övervägs vilka lagändringar som är nödvändiga och hur direktivet bör genomföras i svensk rätt. Ändringarna framstår till stor del som formella. En viss utvidgning sker dock i fråga om trafikförsäkringsplikten vid bruk av motordrivet fordon utomlands. Trafikförsäkring skall finnas för fordon som är normalt hemmahörande i landet samt för fordon som importeras från annan stat inom EES under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

Vid sidan av direktivet behandlas i promemorian en närliggande fråga om trafikförsäkring som huvudsakligen har initierats av Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Försäkringsförbund, nämligen om jämkning av trafikskadeersättning vid rattfylleri (se del II).

När det gäller ersättning till alkoholpåverkade förare innebär 12 § trafikskadelagen att ersättningen skall jämkas om föraren genom vårdslöshet har medverkat till skadan. I praxis sker jämkningen vid personskada enligt generösa principer, som bl.a. innebär att den skadelidande får ersättning för inkomstförlust så att inkomsten utgör minst 90 procent av vad han skulle ha uppburit som oskadad.

Försäkringsbranschens framställningar går ut på att jämkning alltid skall ske av ersättningen till föraren, oavsett hur olyckan tillgick; det skulle vara stötande om denne fick full ersättning för personskada i sådana fall. Vidare borde jämkningen gå längre än i dag, så att en rattfull förare inte får mer i ersättning än den som är hänvisad till den allmänna försäkringen. Bl.a. Lagutskottet har också i flera sammanhang ifrågasatt om nuvarande generösa ersättningsregler är tillfredsställande.

Enligt utredningen skulle det emellertid gå för långt att föreskriva jämkning så snart rattfylleribrott kunde konstateras; det skulle innebära ett alltför stort avsteg från ersättningsrättsliga huvudprinciper och kunna leda till oskäliga resultat, då det står klart att den skadelidande inte har någon skuld till olyckan. Vid personskada skulle en så långtgående jämningsregel vara svårförenlig med de sociala och humanitära synpunkter som ligger bakom den nuvarande lagstiftningen. Att märka är också att en skadelidande förare i de flesta fall själv har tecknat trafikförsäkringen för att få kompensation i händelse av skada.

Också här föreslås en kompromiss: det skall gälla en presumtion för att en rattfull förare kört oaktsamt, men den bör kunna motbevisas. Den skadelidande skall alltså kunna undgå jämkning bara om han visar att han inte varit medvällande till sin skada. Regeln skall gälla både person- och sakskada. Vidare skall vid prövningen av vilken jämkning som är skälig särskilt beaktas att den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleribrott.

Den generösa praxis som gäller för närvarande bör inte längre ge uttryck för en huvudregel utan bara tillämpas när skadan drabbat en skadelidande särskilt hårt.

En annan del av utredningsuppdraget (del III) avser en översyn av de bestämmelser som gäller trafikförsäkringens tillämplighet på tävlingsverksamhet. Enligt 1 § 1 st. 2 p. TSL är lagen inte tillämplig på motor drivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. I sådana fall tillämpas i stället lagen (1976:35) om motortävlingsförsäkring (MTFL) i fråga om uppkomna skador, dock med undantag bl.a. för skador som drabbar förare eller passagerare i fordonet. Dessa brukar i stället skyddas genom en frivillig olycksfallsförsäkring. Motortävlingsförsäkring är obligatorisk, och försäkringsplikten vilar på tävlingens anordnare eller, om inte någon sådan finns, av tävlingsområdets ägare eller innehavare (se närmare 1 § MTFL).

Undantaget har ansetts svårtillämpat, och det har kritiserats av både försäkringsbranschen och motorsportorganisationerna. På försäkringshåll har man vidare ifrågasatt om trafikförsäkringen bör gälla tävlingar utanför inhägnade tävlingsområden, där betydande risker förekommer bl.a. för förarskador. Även träningskörning utanför sådana områden innebär vissa höjda skaderisker. Man har menat att kollektivet av fordonsägare inte bör svara för dessa speciella risker. Promemorian diskuterar olika möjligheter att komma till rätta med dessa problem.

I och för sig är det naturligtvis angeläget att skydda förare och passagerare också vid riskabla verksamheter av detta slag. En utvidgning av trafikförsäkringen till att omfatta även skador inom inhägnat tävlingsområde skulle också förenkla regelsystemet; i så fall kunde det vara anledning att utvidga möjligheterna att jämka ersättningen för personskada till en förare som tagit dessa speciella risker (jfr 12 § TSL). Denna lösning har åtskilliga fördelar men medför samtidigt vissa försäkringstekniska problem, och uppdraget omfattar inte någon allmän översyn av TSL:s regler om skadelidandes medverkan (något som också skulle aktualisera en ändring i 6 kap. 1 § skadeståndslagen). Andra lösningar får därför övervägas.

Från försäkringsbranschens sida har under arbetets gång lagts fram vissa förslag som i stora drag innebär att plikten att teckna motortävlingsförsäkring skall flyttas över från arrangörer och tävlingsområdets innehavare till föraren av fordonet. Vidare skulle särreglerna för motortävling gälla vid alla mera riskfyllda aktiviteter. Förslaget har präglats av försäkringstekniska överväganden och framstår från denna synpunkt som motiverat och väl avvägt. Väsentligt för utredningen har emellertid varit det allmänna syftet med trafikskadestiftningen, att även förare och passagerare i så stor utsträckning som möjligt skall vara skyddade mot personskador. Sådana hänsyn väger alltså tungt. Undantag från TSL, med åtföljande försämring av skyddet för dessa kategorier, har därför ansetts berättigade bara när mycket starka försäkringstekniska skäl talar för detta. En annan viktig synpunkt har varit att gränsdragningen för plikten att teckna den ena eller andra försäkringen bör göras så klar som möjligt, för att man skall undvika rättsosäkerhet och komplikationer vid skaderegleringen.

En möjlighet är att dra gränsen för TSL annorlunda, så att man skulle utesluta skador vid organiserad hastighetstävling, oavsett var den förekommer; skador på tredje man skulle i stället täckas av motortävlingsförsäkring. Till förmån för en sådan gränsdragning kan anföras, utom att den är klar och lättillämpad, att tävlingsmomentet innebär speciella risker som bör särbehandlas av försäkringen. Emellertid innebär också viss träning liknande risker, något som särskilt betonats från försäkringsbranschens sida. Utredningen har därför stannat för att i första hand förorda att man från trafikförsäkringen skulle undanta, utom organiserade hastighetstävlingar, även träning för tävling på inhägnade tävlingsområden – däremot inte träning i andra sammanhang, där gränsen mot vanlig körning kan vara svår att urskilja. Med denna lösning bör nuvarande regler om försäkringsplikt för vissa kategorier kunna behållas. Försäkringen kan, liksom nu, förenas med en olycksfallsförsäkring för deltagaren själv. – Med hänsyn till försäkringsbranschens inställning har emellertid utredningen lagt fram en alternativ lagtext som en bilaga till promemorian; den motsvarar i huvudsak det förut nämnda förslaget från detta håll.

Enligt båda alternativen skulle man utesluta från motortävlingsförsäkringen dels (liksom nu) skada på förare och passagerare i fordonet i fråga, dels skada på annat fordon som samtidigt deltar i tävlingen (och eventuellt träningen), dels skada på område eller anläggning där tävlingen (träningen) äger rum. Också en del andra mindre ändringar föreslås i MTFL m.fl. författningar, bl.a. en höjning av maximibeloppet för ersättningen till samma nivå som vid trafikförsäkring.

I del IV tas upp vissa frågor om trafikförsäkringsavgift enligt 34 § TSL. Den utgör en gottgörelse till Trafikförsäkringsföreningen för den tid som den försäkringspliktige underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt. Avgiften får med högst tio procent överstiga den högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användnings sätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet som gällt under den tid då trafikförsäkring saknats. En avgift av 200 kr kan alltid tas ut. Avgiften kan sättas ned om det finns särskilda skäl.

Denna schabloniserade beräkning kan ibland leda till mycket stränga resultat, med avgifter som mångdubbelt överstiger den uteblivna premien, och den har utsatts för kritik i olika sammanhang. Enligt uppdraget skall övervägas en ordning som möjliggör en mera nyanserad bedömning av avgiftens storlek, varvid utgångspunkten skall vara att förhindra oskäligen resultat.

Från Trafikförsäkringsföreningens sida har emellertid betonats värdet av att man behåller den nuvarande relativt enkla, datoriserade handläggningen för att nedbringa de administrativa kostnaderna. Man har också befarat att en mildare avgiftsregel skall minska de preventiva verkningarna av avgiftssystemet och leda till mindre inkomster för föreningen, vilket i sista hand skulle gå ut över kollektivet av försäkringsstagare. Föreningen har därför föreslagit att den nuvarande ordningen skulle ändras bara på det viset, att kortare dröjsmål skulle medföra en viss sänkning och långa dröjsmål en viss höjning av avgiften; denna skulle annars beräknas på samma sätt som idag.

Enligt utredningen tillgodoser detta förslag inte syftet bakom uppdraget. Det finns anledning att i högre grad än tidigare anknyta till den

premie som debiterats för det aktuella fordonet eller annars skulle ha erlagts för detta; en sådan ordning torde te sig rimligare bl.a. från allmänhetens synpunkt. Om det framgår – genom material från försäkringsbolaget eller upplysning från den försäkringspliktige – att en lägre premie skulle ha erlagts än enligt den angivna beräkningen, skall avgiften i stället bestämmas till (förslagsvis) högst tre gånger denna premie. Utredningsplikten läggs alltså på den försumlige försäkringstagaren, inte på Trafikförsäkringsföreningen. På detta vis bör Trafikförsäkringsföreningen i stort sett kunna behålla de nuvarande rutinerna för ersättningsbestämmande. Reformen kan inte väntas få någon inverkan av betydelse för trafikförsäkringspremierna.

En särskild regel föreslås emellertid för kortvariga förseningar på högst 14 dagar; avgiften skall i så fall sättas till hälften av vad som annars skulle ha gällt. Vidare skall alltjämt avgiften kunna nedsättas om det finns särskilda skäl. För att förebygga att avgiftspåföljden drabbar en fordonsägare helt oväntat bör vidare föreskrivas att ett premiekrav alltid skall innehålla information om den påföljd som underlåten betalning kan medföra.

Ännu en fråga som enligt uppdraget skall tas upp gäller vissa detaljer i EG-direktivet angående rättsskyddsförsäkring (se del V). Lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring, varigenom direktivet införlivats med svensk rätt, innebär bl.a. att den försäkrades rätt att välja en lämplig person som biträde kan inskränkas om valet skulle medföra avsevärt ökade kostnader som inte är motiverade av den rättsliga angelägenhetens beskaffenhet eller omfattning. Från EG-kommissionens sida har anförts att regeln har en processuell aspekt som gör den oförenlig med direktivet. Även om meningarna kan vara delade på denna punkt föreslås i promemorian att bestämmelsen upphävs. Vidare har lagen inte ansetts tillräckligt klargöra att den försäkrade på sätt direktivet föreskriver kan vid tvister med försäkringsbolaget välja ett alternativt förfarande i stället för domstolsprocess. Den möjlighet att i förväg avtala om ett skiljeförfarande som vid tillkomsten av lagen ansågs fylla en sådan funktion kan inte användas vid konsumentförsäkring efter tillkomsten av lagen (1999:116) om skiljeförfarande. I promemorian föreslås därför att den försäkrade skall ha rätt att få tvisten bedömd av en opartisk nämnd. Regler om detta skall införas i 1993 års lag.

De angivna ändringarna i olika lagar föreslås träda i kraft den 1 april 2007.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)²
dels att 7 § skall upphöra att gälla,
dels att 1, 2, 5, 8, 12, 27, 28 och 34 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det skall införas en ny paragraf, 39 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §³

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,
2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

2 §⁴

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet.

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som är normalt hemmahörande här i landet. Trafikförsäkring skall också finnas för motordrivet fordon som importeras från ett annat EES-land under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 149, 11/06/2005 s. 14-21, Celex 32005L0014).

² Lagen omtryckt 1994:43.

³ Senaste lydelse 2001:562.

⁴ Lydelse enligt prop. 2005/06:117.

Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgörs dock försäkringsplikten av innehavaren. Om ett fordon är registrerat i vägtrafikregistret och den som äger fordonet eller innehar det under sådana omständigheter som anges i föregående mening inte har fyllt 18 år och saknar förarbehörighet för fordonet, fullgörs försäkringsplikten av den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret.

Trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som har registrerats i vägtrafikregistret kan genom uppsägning av försäkringstagaren upphöra att gälla endast om

1. fordonet inte längre är registrerat i vägtrafikregistret,
2. fordonet är avställt, eller
3. försäkringstagarens skyldighet att hålla fordonet försäkrat har upphört av någon annan anledning.

Tredje stycket skall inte tillämpas, om för fordonet gäller trafikförsäkring hos en annan försäkringsanstalt.

5 §⁵

Trafikförsäkring får meddelas av

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det <i>av regeringen</i>, samt 2. en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige. | <ol style="list-style-type: none"> 1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det <i>enligt försäkringsrörelselagen (1982:713)</i>, samt |
|---|--|

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt första stycket 1 kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan medge motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här som avses i första stycket 2. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom annan tala och svara för

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet. Representanten skall vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren skall utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom annan tala och svara för

⁵ Senaste lydelse 1998:382.

denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. *Ytterligare föreskrifter om villkor beträffande representanter får meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Finansinspektionen.*

denne angående försäkringsfall. Representanten skall även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren skall informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress.

8 §

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med *här i landet registrerat* eller svenska staten *tillhörigt motordrivet* fordon tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med ett fordon *som avses i 2 § eller som tillhör* svenska staten tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår ej för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45).

12 §⁶

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. *Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan.* Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

⁶ Senaste lydelse 2001:734.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

Trafikskadeersättning till förare kan vidare jämkas, om föraren vid skadefallet gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Detta gäller dock inte om det visas att föraren inte genom vållande har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Jämkning enligt första, andra eller tredje stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. *Har en skadelidande förare vid skadefallet gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri, skall detta särskilt beaktas.*

27 §⁷

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 är bosatt 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.

⁷ Senaste lydelse 2002:343.

Om en skadelidande som är bosatt här i landet har anmält ett sådant försäkringsfall som avses i 27 § andra stycket till en försäkringsgivare i ett annat EES-land eller till en skaderegleringsrepresentant som denne har i Sverige 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 den utländske försäkringsgivaren inte har någon skaderegleringsrepresentant här i landet. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om den skadelidande har vidtagit rättsliga åtgärder mot den utländske försäkringsgivaren.

Om fordonet är försäkringspliktigt men saknar trafikförsäkring, har de försäkringsgivare som avses i 16 § samma ersättningsansvar för skadan som anges i första stycket. Om fordonets identitet inte kan fastställas, svarar dessa försäkringsgivare 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 7 kap. 1 § försäkringsavtalslagen (2005:104) 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.

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,

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,

⁸ Senaste lydelse 2005:113.

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.

motorredskap, moped och terrängmotorfordon.

Om det framgår att en viss premie skulle ha betalats för det oförsäkrade fordonet, gäller i stället att avgiften skall bestämmas till högst tre gånger denna premie, dock inte högre än vad som följer av andra stycket.

Har trafikförsäkring saknats under högst fjorton dagar, utgör avgiften hälften av vad som sagts i andra eller tredje stycket.

39 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för representanter enligt 5 och 27 §§, om skaderegleringen enligt 28 §, om underrättelseskyldighet samt om försäkringsanstalts verksamhet i övrigt enligt denna lag.

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

2. Äldre bestämmelser om trafikförsäkringsavgift tillämpas också efter ikraftträdandet i ärenden som inte är avslutade hos trafikförsäkringsföreningen när lagen träder i kraft.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. *Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan.* Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd till förare av motordrivet fordon kan vidare jämkas, om föraren vid skadefallet har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Detta gäller dock inte om det visas att föraren inte genom vållande har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första, andra eller tredje stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. *Vid jämkning enligt tredje stycket skall särskilt beaktas att den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleribrott.*

¹ Lagen omtryckt 2001:732.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 3, 5 och 7 §§ lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Motortävlingsförsäkring skall finnas vid *tävling* med motordrivet fordon *inom inhägnat tävlingsområde*. Försäkringsplikten *fullgöres* av den som anordnar tävlingen. Finns *ej* sådan anordnare, *fullgöres* försäkringsplikten i stället av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling, av denne.

Med tävling likställes träning, övningskörning, uppvisning, eller liknande användning av motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde.

Motortävlingsförsäkring får bara meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det *av regeringen* samt av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

En försäkringsgivare som får meddela motortävlingsförsäkring är skyldig att på begäran meddela motortävlingsförsäkring och att utfärda bevis därom enligt formulär som Finansinspektionen fastställer.

Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det *användes inom inhägnat tävlingsområde för ändamål* som avses i 1 §.

Föreslagen lydelse

1 §

Motortävlingsförsäkring skall finnas vid *organiserad hastighetstävling* med motordrivet fordon. *Med organiserad hastighetstävling likställs träning för sådan tävling inom inhägnat tävlingsområde*. Försäkringsplikten *fullgörs* av den som anordnar tävlingen. Finns *inte en* sådan anordnare, *fullgörs* försäkringsplikten i stället av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling, av denne.

2 §¹

Motortävlingsförsäkring får bara meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det *enligt försäkringsrörelselagen (1982:713)* samt av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige.

3 §

Från motortävlingsfordon utgår ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det *används på sätt* som avses i 1 §. Ersättning utgår dock ej för

¹ Senaste lydelse 2005:1127.

Ersättning utgår dock ej för

1. person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer motordrivet fordon när det *användes inom inhägnat tävlingsområde för ändamål som nyss nämnts,*

2. skada på motordrivet fordon *inom inhägnat tävlingsområde* eller egendom i sådant fordon, *vare sig fordonet användes vid skadetillfället eller ej,*

3. sakskada som tillfogas försäkringstagaren eller tävlingsområdets ägare eller nyttjanderätts-havare.

1. person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer motordrivet fordon när det *används på sådant sätt,*

2. skada på motordrivet fordon *som samtidigt deltar i tävlingen eller träningen* eller på egendom i sådant fordon, *eller*

3. skada på det område eller den anläggning där tävlingen eller träningen äger rum.

5 §

Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning med anledning av en och samma händelse med högst femtio miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Från motortävlingsförsäkring utgår ersättning med anledning av en och samma händelse med högst trehundra miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

7 §

I fråga om rätt för försäkringsanstalt som har utgett ersättning från motortävlingsförsäkring att kräva ersättningen åter från annan äger 20 § första stycket och 21 § trafikskadelagen (1975:1410) motsvarande tillämpning.

I fråga om rätt för försäkringsanstalter som har utgett ersättning enligt 6 § att kräva ersättningen åter från den som var skyldig att taga motortävlingsförsäkring äger 24 § andra stycket första punkten trafikskadelagen (1975:1410) motsvarande tillämpning.

I fråga om rätt för försäkringsanstalter som har betalat ut ersättning enligt 6 § att kräva tillbaka ersättning från någon annan tillämpas 20 § första stycket och 24 § andra stycket 1 trafikskadelagen (1975:1410) på motsvarande sätt.

Den som har utgett ersättning på grund av återkrav enligt första eller andra stycket får efter vad som är skäligt kräva ersättningen åter från annan som är ansvarig för skadan på sätt som anges i 20 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410). Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 9 a § försäkringsrörelselagen (1982:713)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

9 a §

Med ett kvalificerat innehav avses enligt denna lag ett direkt eller indirekt ägande i ett företag, om innehavet representerar tio procent eller mer av kapitalet eller av samtliga röster eller annars möjliggör ett väsentligt inflytande över ledningen av företaget.

För skadeförsäkring avses enligt denna lag med land där risken är belägen

1. när försäkringen avser byggnad eller byggnad och dess innehåll, till den del byggnaden och innehållet täcks av samma försäkring, det land som egendomen är belägen i,

2. när försäkringen avser registreringspliktigt fordon, det land där registreringen skall ske,

3. när försäkringen har en giltighetstid av fyra månader eller mindre och oberoende av försäkringsklass täcker rese- eller semesterrisker, det land där försäkringstagaren har tecknat försäkringen,

4. i andra fall än de som omfattas av 1–3, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

När ett motordrivet fordon importeras till Sverige från en annan stat inom EES skall risken, i fråga om sådan försäkring som avses i 2 kap. 3 a § första stycket 10, anses vara belägen i Sverige under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

För livförsäkring avses enligt denna lag med land där åtagandet skall fullgöras, om försäkringstagaren är en fysisk person, det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det land där det etableringsställe som försäkringen gäller är beläget.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

¹ Lagen omtryckt 1995:1567.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1303) om
vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:1303) om vissa avtalsvillkor för rättsskyddsförsäkring

dels att 3 och 4 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas två nya paragrafer, 3 a och 5 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse här i landet, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse en advokat eller annan lämplig person att biträda honom. *Denna rätt får inskränkas endast om valet av en viss person skulle medföra avsevärt ökade kostnader som inte är motiverade av den rättsliga angelägenhetens beskaffenhet eller omfattning.* Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

Ett avtal om rättsskyddsförsäkring, som meddelas av en försäkringsgivare som har koncession att driva försäkringsrörelse här i landet, skall ge den försäkrade rätt att vid försäkringsfall efter eget val utse advokat eller annan lämplig person att biträda honom. Den försäkrade skall underrättas om rätten att utse advokat eller annan lämplig person när han anmäler ett försäkringsfall till försäkringsgivaren.

3 a §

I en tvist om rättsskyddsförsäkring mellan försäkringsgivaren och den försäkrade skall yttrande avges av en opartisk nämnd, om den försäkrade begär det.

Rätten att begära ett sådant förfarande som anges i första stycket skall anges i försäkringsvillkoren. När en tvist uppstår skall den försäkrade underrättas om att han har denna rätt.

4 §

Bestämmelserna i 3 § gäller inte sådana åtgärder som försäkringsgivaren vidtar på grund av en ansvarsförsäkring för att företräda

Bestämmelserna i 3 och 3 a §§ gäller inte sådana åtgärder som försäkringsgivaren vidtar på grund av en ansvarsförsäkring för att

den försäkrade vid undersökningar eller förhandlingar, om åtgärderna vidtas för att tillvarata även försäkringsgivarens intressen. Bestämmelserna gäller inte heller vid tvister eller risker som hänför sig till eller har samband med fartyg som används i sjöfart.

företräda den försäkrade vid undersökningar eller förhandlingar, om åtgärderna vidtas för att tillvarata även försäkringsgivarens intressen. Bestämmelserna gäller inte heller vid tvister eller risker som hänför sig till eller har samband med fartyg som används i sjöfart.

Bilaga 4

5 §

Ett avtalsvillkor som begränsar den försäkrades rätt enligt denna lag är ogiltigt.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §²

Med skadeförsäkringsrisk som är belägen i Sverige avses

1. risk som är hänförlig till egendom som finns i Sverige, när försäkringen avser antingen en byggnad eller en byggnad och dess lösöre, till den del byggnaden och lösöret täcks av samma försäkring,

2. risk som är hänförlig till ett fordon som har registrerats i Sverige,

3. risk i samband med resa eller semester, när försäkringen har ingåtts för högst fyra månader och försäkringstagaren har tecknat den i Sverige.

När försäkringen inte avser försäkringsobjekt som avses i första stycket eller motsvarande försäkringsobjekt i utlandet anses skadeförsäkringsrisken vara belägen i Sverige, om försäkringstagaren är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När ett motordrivet fordon importerats till Sverige från en annan stat inom EES skall risken, i fråga om sådan försäkring som avses i 2 kap. 3 a § första stycket 10 försäkringsrörelselagen (1982:713), anses vara belägen i Sverige under trettio dagar från och med den dag då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen.

När det gäller *livförsäkring* anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras om, i det fall då försäkringstagaren är en fysisk person, denne har sin vistelseort här eller, om försäkringstagaren är en juridisk person, det etableringsställe som försäkringen gäller finns i Sverige.

När det gäller *tjänstepensionsförsäkring* anses Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till EES-försäkringsgivaren, har sitt etableringsställe i Sverige.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2005:1123.

² Senaste lydelse 2005:1123.

När det gäller *tjänstepension* anses *Sverige vara det land där åtagandet skall fullgöras*, om det uppdragsgivande företag som åtagandet avser och som i egenskap av arbetsgivare skall göra inbetalningar till det utländska tjänstepensionsinstitutet, har sitt etableringsställe i Sverige. Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

7 Förslag till lag om ändring i försäkringsavtalslagen
(2005:104)

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § försäkringsavtalslagen (2005:104) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

Denna lag tillämpas inte på trafikförsäkringar eller patientförsäkringar till den del sådana försäkringar regleras av trafikskadelagen (1975:1410) respektive patientskadelagen (1996:799).

Denna lag tillämpas inte på trafikförsäkringar, *motortävlingsförsäkringar* eller patientförsäkringar till den del sådana försäkringar regleras av trafikskadelagen (1975:1410), *lagen (1976:37) om motortävlingsförsäkring* respektive patientskadelagen (1996:799).

Lagen gäller inte för återförsäkring.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

8 Förslag till ändring i trafikförsäkringsförordningen
(1976:359)

Bilaga 4

Regeringen föreskriver att det i trafikförsäkringsförordningen (1976:359) skall införas en ny paragraf, 3 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Krav på premie för trafikförsäkring skall innehålla upplysning om att underlåtenhet att betala premie medför skyldighet att betala trafikförsäkringsavgift enligt 34 § trafikskadelagen (1975:1410).

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2007.

Efter remiss har yttranden över promemorian Trafikförsäkringsfrågor m.m. lämnats av Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Brottsoffermyndigheten, Socialstyrelsen, Konsumentverket, Vägverket, Finansinspektionen, Domstolsverket, Allmänna reklamationsnämnden, Juridiska fakulteten vid Lunds universitet, Försäkringsjuridiska föreningen, Ansvarsförsäkringens personskadenämnd, Sveriges kommuner och landsting, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Svenskt näringsliv, Sveriges försäkringsförbund, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO/SR), Transportarbetarförbundet, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikskadenämnden, Svenska Bilspportförbundet, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, Brottsofferjourernas riksförbund, Handikappombudsmannen, Motormännens Riksförbund, Motororganisationen FMK, Svenska Taxiförbundet och Svenska Bussbranschens Riksförbund.

Sveriges Domareförbund, Landstingsorganisationen i Sverige (LO), Svenska försäkringsmäklares förening, Utländska Försäkringsbolags Förening, De Handikappades Riksförbund, Konsumenternas Försäkringsbyrå, Samverkan mot alkohol och rus i trafiken, Mothers against drunk driving, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Sveriges Åkeriföretag har avstått från att yttra sig.

Yttranden har dessutom avgetts av Kronofogdemyndigheten, Motorförarnas Helykterhetsförbund och Svenska Motorcykel- och snöskoterförbund.